

საჯარო სამართლის იურიდიული პირი - ბათუმის შოთა რუსთაველის
სახელმწიფო უნივერსიტეტი



ეკონომიკისა და ბიზნესის ფაკულტეტი

ბიზნესის ადმინისტრირების, მენეჯმენტის და მარკეტინგის დარგობრივი
დეპარტამენტი

გიორგი მამულაძე

**საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემები
საერთაშორისო ბიზნესში: თანამედროვე გამოწვევები და
განვითარების პერსპექტივები**

(ბიზნესის ადმინისტრირების დოქტორის აკადემიური ხარისხის
მოსაპოვებლად წარდგენილი დისერტაცია)

სამეცნიერო ხელმძღვანელი:

ასოცირებული პროფესორი,
ეკონომიკის მეცნიერებათა კანდიდატი,
დავით ქათამაძე,

ბათუმი - 2025

„როგორც წარდგენილი სადისერტაციო ნაშრომის ავტორი, ვაცხადებ, რომ ნაშრომი წარმოადგენს ჩემს ორიგინალურ ნამუშევარს და არ შეიცავს სხვა ავტორების მიერ აქამდე გამოქვეყნებულ, გამოსაქვეყნებლად მიღებულ ან დასაცავად წარდგენილ მასალებს, რომლებიც ნაშრომში არ არის მოხსენიებული ან ციტირებული, სათანადო წესების შესაბამისად“

გიორგი მამულაძე

ხელმოწერა:

თარიღი:

შინაარსი

შესავალი	4
თავი 1. საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემების თეორიული საფუძვლები.....	18
1.1. საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემების არსი, სტრუქტურა და როლი საერთაშორისო ბიზნეს-ოპერაციებში	18
1.2. საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემები მსოფლიო ეკონომიკის განვითარების ცალკეულ ეტაპზე	38
1.3. საზღვაო ვაჭრობის განვითარების ტენდენციები	51
1.4. საზღვაო ლოჯისტიკური სისტემების არსებული მდგომარეობა, გამოწვევები და განვითარების პერსპექტივები	62
თავი 2: საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური პოტენციალი ეკონომიკური განვითარების მოცემულ ეტაპზე	72
2.1. საქართველოს ეკონომიკური განვითარების არსებული მდგომარეობა და ტენდენციები	72
2.2. საზღვაო ბიზნესი საქართველოს ეკონომიკური განვითარების მოცემულ ეტაპზე	81
2.3. საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო პოტენციალი	86
2.4. ბიზნეს და ლოჯისტიკური გარემო საქართველოში	97
თავი 3. საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო სისტემის კონკურენტ-უნარიანობისა და განვითარების პოტენციალის შეფასება.....	108
3.1. საქართველოს პორტების კონკურენტუნარიანობის შეფასება შავი ზღვის რეგიონის სხვა პორტებთან მიმართებაში	108
3.2. საქართველოს პორტების საწარმოო სიმძლავრეების ათვისების ხარისხის ანალიზი	118
3.3. კვლევის შედეგები: „საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემების შეფასება“	124
3.4. საერთაშორისო ბიზნესის შესაძლებლობები და საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო სისტემის განვითარების მიმართულებები	142
დასკვნები და წინადადებები	158
გამოყენებული ლიტერატურა	162
დანართები	174

შესავალი

საკვლევი თემის აქტუალობა. სახელმწიფოებრივი მშენებლობის რთულ ეტაპზე მყოფი საქართველოსთვის უმთავრეს გამოწვევებს შორის ერთ-ერთს ეკონომიკური განვითარების დაბალი დონე წარმოადგენს. ამიტომაცაა, რომ სხვადასხვა მაკროეკონომიკური მაჩვენებლების მონაცემებით (მთლიანი შიდა პროდუქტის (მშპ) მოცულობა, მშპ ერთ სულ მოსახლეზე, ინფლაციის დონე, უმუშევრობის დონე) საქართველო არა მარტო ჩამორჩება ევროკავშირის წევრი ქვეყნების აბსოლუტურ უმრავლესობას, არამედ მნიშვნელოვნად ჩამორჩება ევროკავშირისა და მსოფლიო საშუალო მაჩვენებლების მნიშვნელობებსაც.

ასეთ პირობებში მეტად აქტუალურია ქვეყანამ გამოიყენოს მის ხელთ არსებული ყველა რესურსი და შეიმუშაოს ეკონომიკური განვითარების ისეთი გეგმა, რომელიც სწრაფი ეკონომიკური განვითარებისა და ადამიანების ცხოვრების დონის ამაღლების საფუძველი გახდება. ქვეყნის რესურსულ პოტენციალზე საუბრისას საქართველომ, როგორც საზღვაო ქვეყანამ, არ შეიძლება გვერდი აუაროს საზღვაო რესურსების და საზღვაო პოტენციალის ეფექტურ გამოყენებას. აქედან გამომდინარე, საზღვაო ბიზნესის განვითარების ტენდენციების შესწავლა, ქვეყნის საზღვაო პოტენციალის სწორად შეფასება და მსოფლიო მოწინავე გამოცდილების საქართველოს რეალობაში საზღვაო ბიზნესის განვითარებისთვის გამოყენება *მეტად აქტუალური საკითხია.*

კვლევის მიზანი და ამოცანები. წარმოდგენილი ნაშრომის „საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემები საერთაშორისო ბიზნესში: თანამედროვე გამოწვევები და განვითარების პერსპექტივები“ კვლევის მიზანს წარმოადგენს საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემების ფორმულირების კვლევა საერთაშორისო ბიზნესში, მათი თანამედროვე გამოწვევებისა და განვითარების პერსპექტივების ანალიზი, აგრეთვე საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური პოტენციალის შეფასება და მის ბაზაზე რეკომენდაციების შემუშავება, რომელიც ხელს შეუწყობს ქვეყნის საერთაშორისო ლოჯისტიკურ ქსელში ინტეგრაციასა და ეკონომიკური განვითარების

ხელშეწყობას. კვლევის მიზნიდან გამომდინარე დასახული იქნა შემდეგი სახის ამოცანები:

1. საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემების თეორიული ბაზის შექმნა. კერძოდ:

- საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემების არსისა და სტრუქტურის ფორმულირება;
- საერთაშორისო ბიზნეს-ოპერაციებში საზღვაო ლოჯისტიკის ადგილისა და მნიშვნელობის გამოკვეთა;
- საზღვაო ვაჭრობის განვითარების ტენდენციების ანალიზი და გამოწვევების იდენტიფიკაცია.

2. საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემების პოტენციალის შეფასება. კერძოდ:

- საქართველოს არსებული ეკონომიკური მდგომარეობისა და განვითარების ძირითადი ტენდენციების ანალიზი;
- საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო პოტენციალის შეფასება რეგიონულ და გლობალურ კონტექსტში;
- ბიზნესისა და ლოჯისტიკური გარემოს გავლენის შესწავლა ქვეყნის საზღვაო სისტემებზე.

3. საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემების კონკურენტუნარიანობის შეფასება. კერძოდ:

- საქართველოს პორტების კონკურენტუნარიანობის შეფასება შავი ზღვის რეგიონის სხვა პორტებთან მიმართებაში;
- პორტების საწარმოო სიმძლავრეების ათვისების ხარისხის ანალიზი;
- კვლევის შედეგებზე დაყრდნობით დასკვნების ჩამოყალიბება.

4. „შუა დერეფნის“ როლის კვლევა. კერძოდ:

- „შუა დერეფნის“ სატრანსპორტო სისტემის ისტორიისა და განვითარების გზების მიმოხილვა;

- „შუა დერეფნის“ ტექნიკური და ტექნოლოგიური შესაძლებლობების ანალიზი;
- „შუა დერეფნის“ ადგილი საერთაშორისო ბიზნესში და ეკონომიკურ ურთი-ერთობებში;
- SWOT ანალიზის საფუძველზე „შუა დერეფნის“ განვითარების საფრთხეებისა და შესაძლებლობების შეფასება.

5. საზღვაო კლასტერული განვითარების შესწავლა. კერძოდ:

- საზღვაო კლასტერების ფორმირების შესაძლებლობებისა და ეკონომიკური სარგებლის განსაზღვრა;
- კლასტერული მოდელის გავლენის შეფასება ბიზნეს გარემოსა და რეგიონულ თანამშრომლობაზე.

6. საერთაშორისო ბიზნესისა და საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემების შემდგომი განვითარების მიზნით რეკომენდაციების შემუშავება. კერძოდ:

- საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემების განვითარებისთვის აუცილებელი ღონისძიებების განსაზღვრა;
- შუა დერეფანში საქართველოს როლის გაძლიერების სტრატეგიების შემუშავება;
- მცირე პორტების განვითარების შესაძლებლობებისა და მათი ეკონომიკური სარგებლის შეფასება.

კვლევის საგანი და ობიექტი. ნაშრომის კვლევის საგანია საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემის განვითარება და მათი როლი საერთაშორისო ბიზნეს-ოპერაციებში, თანამედროვე გამოწვევებისა და განვითარების პერსპექტივების გათვალისწინებით.

კვლევის ობიექტია საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო და ლოჯისტიკური სისტემები, მათ შორის პორტები, სატრანსპორტო დერეფნები (შუა დერეფანი) და მათი კავშირი საერთაშორისო ბიზნეს-პროცესებთან,

გლობა-ლური მიწოდების ჯაჭვთან და რეგიონული ეკონომიკური თანამშრომლობის მექანიზმებთან.

კვლევის მეთოდოლოგია. სადისერტაციო ნაშრომში კვლევის მეთოდოლოგიის შერჩევისას გათვალისწინებულ იქნა კვლევის დასახული მიზნები და ამოცანები. შესაბამისად კვლევის პროცესში გამოყენებული იქნა მრავალმხრივი მიდგომები, რომელიც ემყარება როგორც რაოდენობრივი, ასევე ხარისხობრივი კვლევის მეთოდებს. მისი ძირითადი კომპონენტებია:

1. თეორიული კვლევის მეთოდები. ეს მეთოდები გამოყენებული იქნა საზღვაო სატრანსპორტო სისტემების თეორიული საფუძვლების შესწავლისთვის (თავი 1), რომელიც ითვალისწინებს:

- *ლიტერატურის მიმოხილვას. კერძოდ:*
 - აკადემიურ პუბლიკაციებს, კვლევებსა და საერთაშორისო ორგანიზაციების ანგარიშებს;
 - საერთაშორისო ბიზნესსა და საზღვაო ლოჯისტიკაზე არსებული მონაცემების ანალიზს.
- *კონცეპტუალურ ანალიზს. კერძოდ:*
 - საზღვაო ლოჯისტიკური სისტემების სტრუქტურის, ფუნქციებისა და როლის განხილვას;
 - ისტორიული ტენდენციების შეფასებას.

2. რაოდენობრივი კვლევის მეთოდები, რომელიც გამოყენებულ იქნა საქართველოს პორტების ეკონომიკური და საწარმოო შესაძლებლობების შესასწავლად (თავები 2 და 3), რომელიც ითვალისწინებს:

- *სტატისტიკური ანალიზს, კერძოდ:*
 - საქართველოსა და შავი ზღვის რეგიონის პორტების ტვირთბრუნვის, პორტების გამოყენების ეფექტიანობისა და საწარმოო სიმძლავრეების ათვისების მონაცემთა შეგროვებასა და გაანალიზებას;
 - რეგიონული ვაჭრობის სტატისტიკური მონაცემების შესწავლას შუა დერეფნის გავლით გადაზიდვების მოცულობის თვალსაზრისით.

- *ეკონომეტრიკულ მოდელირებას, კერძოდ:*
 - საქართველოს პორტების კონკურენტუნარიანობის შეფასებას სხვადასხვა ინდიკატორების საფუძველზე.
 - ეკონომიკური გავლენის შეფასებას, როგორც რეგიონისთვის, ისე საერთაშორისო ვაჭრობისთვის.

3. ხარისხობრივი კვლევის მეთოდები, რომელიც გამოყენებულ იქნა ბიზნესისა და ლოჯისტიკური გარემოს შეფასებისთვის (თავი 3) და ითვალისწინებს:

- *კითხვარებზე დაფუძნებულ კვლევას, კერძოდ:*
 - ბიზნეს ორგანიზაციების წარმომადგენლებთან გამოკითხვებს და მათი პასუხების ანალიზს საქართველოს საზღვაო ლოჯისტიკური სისტემების და კლასტერული განვითარების შესახებ;
- *დოკუმენტურ ანალიზს, კერძოდ:*
 - შუა დერეფნის სამართლებრივი, ეკონომიკური და ლოჯისტიკური დოკუმენტაციის შესწავლას;
 - საქართველოს პორტების განვითარების სტრატეგიული გეგმების ანალიზს.

4. შედარებითი ანალიზი, რომელიც გამოყენებულ იქნა საქართველოს და შავი ზღვის რეგიონის სხვა პორტების კონკურენტუნარიანობის შესადარებლად (თავი 3.1) და ითვალისწინებს:

- *შედარებითი კვლევის მეთოდებს, კერძოდ:*
 - პორტების ინფრასტრუქტურის, ტექნოლოგიური შესაძლებლობებისა და სერვისების ანალიზს;
 - საქართველოს პორტების ტარიფებისა და გადაზიდვების დროის შედარებას კონკურენტი პორტების ანალოგიურ მაჩვენებლებთან.

5. SWOT ანალიზი, რომელიც გამოყენებულ იქნა შუა დერეფნისა და საქართველოს საზღვაო ლოჯისტიკური სისტემების ძლიერი დასუსტი მხარეების, ასევე შესაძლებლობის და საფრთხეების შესაფასებლად (თავი 3).

6. პროგნოზირების და რეკომენდაციების მეთოდები, რომელიც ეფუძნება სტატისტიკური მონაცემების ანალიზს და მათი ექსტრაპოლაციას მომავლის პერსპექტივაზე. კერძოდ:

- სადისერტაციო ნაშრომში წარმოდგენილია ბოლო წლების (2017–2023) ოფიციალური სტატისტიკური მონაცემები (საქსტატი, პორტების მუშაობის მაჩვენებლები, საერთაშორისო ორგანიზაციების ანგარიშები).
- განხილულია პორტების, ტერმინალების და ცალკეული ნავმისადგომების ტვირთბრუნვის მაჩვენებლები, ინვესტიციების დინამიკა, გამტარუნარიანობა და დატვირთულობა.
- სხვადასხვა სცენარის მოდელირებას, მათ შორის ინფრასტრუქტურული ინვესტიციების გავლენის შეფასებას.
- *რეკომენდაციების ფორმულირებას.*

კვლევის ჰიპოთეზა. ჩვენს მიერ დამუშავებული სადისერტაციო ნაშრომის კვლევის მთავარ ჰიპოთეზად მივიჩნიეთ კვლევის ინტეგრირებული მეთოდი, რომელიც მოიცავს თეორიულ ანალიზს, რაოდენობრივ და ხარისხობრივ კვლევებს, შედარებით ანალიზს, SWOT ანალიზს და პროგნოზირების მეთოდებს. კვლევის აღნიშნულმა მეთოდმა საშუალება მოგვცა საფუძვლიანად შეგვეფასებინა საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა, მათი საწარმოო შესაძლებლობების გამოყენების ხარისხი, ლოჯისტიკური სერვისები და მათი როლი საერთაშორისო ბიზნესში, გამოგვევლინა როგორც ძლიერი მხარეები და შესაძლებლობები, ისე სუსტი მხარეები და საფრთხეები, და შეგვემუშავებინა შესაბამისი რეკომენდაციები მათი შემდგომი განვითარებისათვის.

ასეთი მრავალმხრივი მიდგომა უზრუნველყოფს როგორც თეორიული საფუძვლების, ისე პრაქტიკული ასპექტების დეტალურ ანალიზს, რაც ხელს შეუწყობს საქართველოს საზღვაო ლოჯისტიკური სისტემის კონკურენტუნარიანობის და განვითარების პერსპექტივების სრულყოფილად შეფასებას.

პრობლემის შესწავლის მდგომარეობა. სადისერტაციო ნაშრომში განხილულ საკითხებზე გამოქვეყნებული აქვთ ნაშრომები ქართველ მკვლევარს. კერძოდ, გლობალიზაციის პირობებში საერთაშორისო ბიზნესისა და საერთაშორისო ვაჭრობასთან დაკავშირებით არსებობს ქართველი მეცნიერების - ა. აბრალავას (აბრალავა, 2015), გ. ჯოლიას (ჯოლია, 2015), თ. შენგელიას (შენგელია, 2011, 2021), გ. დადანიძის (დადანიძე, 2012, 2015), ნ. თოდუას (თოდუა, 2012), ვ. ლლონტს (Glonti...2021:), რ. მანველიძეს (Manvelidze....2023:), დ. ქათამაძის (ქათამაძე, 2008, 2009, 2023), რ. ფუტყარაძის (ფუტყარაძე, 2012), დ. ნიჭარაძის (ნიჭარაძე, 2013), რ. ასათიანის (ასათიანი, 2011), გ. ბენაშვილის (ბენაშვილი, 2021), ი. გურულის (გურული, 2018), ი. მესხიას (მესხია, 2012), გ. ხოსრუაშვილის (ხოსრუაშვილი, 2020), თ. ხოშტარიას (ხოშტარია, 2018) და სხვა ავტორთა კვლევები, რომლებშიც განხილულია გლობალიზაციის პირობებში ეროვნული ეკონომიკის განვითარების პრიორიტეტული მიმართულებანი, საერთაშორისო ეკონომიკური ურთიერთობაში, საერთაშორისო ბიზნესში და საერთაშორისო ვაჭრობაში არსებული უმთარესი გამოწვევები და განვითარების პერსპექტივები, საერთაშორისო ვაჭრობის და საერთაშორისო ბიზნესის ეფექტიანობის და კონკურენტუნარიანობის ამაღლების საკითხები.

საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის კონკურენტუნარიანობისა და ეფექტიანობის ამაღლების საკითხებზე არსებობს ქართველი მკვლევარების შრომები - პ. ბერაია (ბერაია, 2001), ა.გუდაძე (გუდაძე, 2019), ლ. ბოცვაძე (ბოცვაძე....2010, ბოცვაძე....2014), (ფუტყარაძე, 2013), ს. ჯაფარიძე (ჯაფარიძე, 2022), მ. ჭურჭელაური (ჭურჭელაური, 2024), ა. ვარშანიძე (ვარშანიძე, 2013), ბ. გითოლენდია (გითოლენდია, 2018), რ. მამულაძე (მამულაძე, 2011), ა. წილოსანი (წილოსანი, 2023), დ. დარსაველიძე (დარსაველიძე, 2014), მ. დევაძე (დევაძე, 2024), თ. დოლბაია (დოლბაია, 2011), მ. გაბაიძე (გაბაიძე, 2018), ე. ლომია (ლომია, 2021), ი. დანელია (დანელია, 2019). რომლებშიც განხილულია, ისეთი საკითხები, როგორიცაა: საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო სისტემის განვითარების უმთავრესი მიმართულებები საბაზრო ეკონომიკის

გარდამავალ პერიოდში, სატრანზიტო სატრანსპორტო პოტენციალის გაზრდის შესაძლებლობები საბაჟო ლოჯისტიკის პრინციპების დანერგვით, რეგიონული ლოჯისტიკური ცენტრების სტრუქტურული და ფუნქციონალური ოპტიმიზაცია, ნავსადგურის მენეჯმენტის ეფექტიანობის ამაღლება, საქართველოს ეკონომიკაში სატრანსპორტო კლასტერის ფორმირების და ფუნქციონირების თავისებურებები, ლოჯისტიკურ კომპანიაში მენეჯმენტის საინფორმაციო სისტემების ფორმირება, კონკურენტული სტრატეგიები სატრანსპორტო საკონტეინერო გადაზიდვებში, რისკების მართვა საზღვაო სატრანსპორტო სისტემებში, საქართველოს სანავსადგურო სისტემების ფუნქციონირების კანონზომიერებები, საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციის ადგილი და როლი მსოფლიო მეურნეობაში ინტეგრაციის გზაზე, რეგიონული ინტეგრაციის გავლენა ბიზნესის განვითარებაზე, სატრანზიტო შესაძლებლობების ეფექტიანი გამოყენებისა და განვითარების პერსპექტივები და სხვა.

საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციის ეფექტიანობის ამაღლების საკითხების კვლევასთან დაკავშირებით არაერთი ნაშრომი აქვთ გამოქვეყნებული ქართველ მეცნიერებს: ვ. პაპავას (პაპავა, 2017), ს. პავლიაშვილს, ზ. გარაყანიძეს (პავლიაშვილი....2014), თ. კოჩაძეს, რ. მამულაძეს, მ. გაბაიძეს, ზ. ფუტყარაძეს (მამულაძე....2013.; მამულაძე....2007; მამულაძე....2009); ბ. გეჩბაიას, ა. წილოსანს (გეჩბაია....2020ა.; გეჩბაია....2020 ბ.; Gechbaia....2023); თ. კოჩაძეს, დ. შარაბიძეს, ა. გუდაძეს ბ. სირბილაძეს (Kochadze...2017.; Kochadze....2018;).

კლასტერების ფორმირებასთან დაკავშირებული საკითხები განხილულია ქართველი მეცნიერების - ე. ბარათაშვილის, ნ. ძიძიკაშვილის, ნ. ნადარეიშვილის (ბარათაშვილი....2007ა, 2017ბ.), ბერიკაშვილი ლ., ა. აბრალავას (ბარათაშვილი.... 2013), ვ. დათაშვილის, ნ. გიორგაძის (დათაშვილი.... 2016), ვ. პაპავას (პაპავა, 2017), ე. სეფაშვილის (სეფაშვილი....2014), რ. მანველიძეს, ლ. ცეცხლაძეს (Manvelidze....2023), ბ. გეჩბაიას, გ. მამულაძის, ა. წილოსანოს (გეჩბაია, 2013; გეჩბაია....2020 ა.; გეჩბაია....2020 ბ.; გეჩბაია....2010); ი. გაგნიძის (გაგნიძე, 2012; Gagnidze 2015;

Gagnidze 2018.); მ. ჭურჭელაურის (ჭურჭელაური, 2023) და სხვა მკვლევარების მიერ გამოქვეყნებულ შრომებში, სადაც განხილულია როგორც კლასტერიზაციის დანერგვის, ისე დარგობრივი კლასტერების ფორმები თანამედროვე ბიზნესში, დარგობრივი კლასტერების ფორმები საკითხები, კლასტერული განვითარების სტრატეგიები და კონკურენტუნარიანობა.

გლობალური მიწოდების ჯაჭვის ეფექტიანობის ამაღლებისა და მდგრადობის უზრუნველყოფასთან დაკავშირებისლ არსებობს შემდეგი უცხოელი ავტორების კვლევები:

- ავტორების, იან ფაგერბერგის, ბენგტ-ეკე ლუნდვალის და მარტინ სროლესკის (Fagerberg, 2018) ნაშრომში: „ღირებულების გლობალური ჯაჭვები, ეროვნული ინოვაციური სისტემები და ეკონომიკური განვითარება“, რომელშიც განხილულია ჰიპოთეზა იმის შესახებ, რომ დამატებითი ღირებულების გლობალურ ჯაჭვში მონაწილეობა განაპირობებს მაღალ ეკონომიკურ ზრდას.
- ავტორების რაჯეევ კ. გოელის, ჯეიმს ბ. საუნორის, სრიშტი ს. გოელის (Rajeev, 2018) ნაშრომში „მიწოდების ჯაჭვის საიმედოობა და საერთაშორისო ეკონომიკური ზრდა: კოვიდ-19-ით გამოწვეული რყევების შედეგები“ აღნიშნულია, რომ მიწოდების ჯაჭვის ეფექტიანობას გადამწყვეტი მნიშვნელობა გააჩნია ეკონომიკის გამართული ფუნქციონირების საქმეში, ხოლო მიწოდებაში შექმნილი შეფერხებები ნეგატიურ გავლენას ახდენს ეკონომიკური სისტემების პროდუქტიულობასა და ზრდაზე.
- ქრისტინა ვიდერერის (WIEDERER, 2023) ნაშრომში: „ვაჭრობისა და ეკონომიკური განვითარების გაძლიერება ლოჯისტიკის გაუმჯობესების საშუალებით“ აღნიშნულია, რომ ქვეყნის ლოჯისტიკურ ინფრასტრუქტურას უდიდესი მნიშვნელობა გააჩნია საექსპორტო ბაზრებზე კონკურენტუნარიანობის ამაღლების საქმეში, ასევე მის უნარზე საიმედოდ და ხელმისაწ-

ვდომად უზრუნველყოს იმ საქონლის იმპორტი, რომელიც მას ესაჭიროება წარმოებისა და მომხმარებლისათვის.

საერთაშორისო ბიზნეს ოპერაციებში მიწოდების ჯაჭვის ადგილი და როლი ასახულია საერთაშორისო ინსტიტუტებისა და გლობალურ ბაზარზე მომუშავე ცნობილი კომპანიების მიწოდების ჯაჭვის მართვის პოლიტიკის დოკუმენტებში. მართლაც:

- შრომის მსოფლიო ორგანიზაციის განმარტებით „გლობალური მიწოდების ჯაჭვი, ესაა რთული, მრავალფეროვანი, დინამიკური, ფრაგმენტული და მუდმივად ევოლუციური ორგანიზაციული სტრუქტურა“. აქვე აღნიშნულია, რომ „გლობალური მიწოდების ჯაჭვი უზრუნველყოფს გლობალურ ეკონომიკაში ინვესტიციების, წარმოებისა და ვაჭრობის ორგანიზებას, ხოლო განვითარებადი ქვეყნებისათვის ის წარმოადგენს დასაქმების, ეკონომიკური და სოციალური განვითარების შესაძლებლობას“.
- ავტორების - დევიდ დჟ. კლოსის და იემსი ა. ბოლუმოლეს (Closs, 2015) ნაშრომში „ტრანსპორტის როლი ეკონომიკურ განვითარებაში და მიწოდების ჯაჭვის რეგიონულ კვანძებში, აღნიშნულია, რომ „მიწოდების ჯაჭვში განხორციელებული ინვესტიციები არსებით გავლენას ახდენს ეროვნული, ლოკალური და რეგიონული ეკონომიკის განვითარებაზე“.
- გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის ვაჭრობის და განვითარების კონფერენციის (UNCTAD, 2013) ანგარიშში „გლობალური მიწოდების ჯაჭვები: სავაჭრო-ეკონომიკური პოლიტიკა განვითარებადი ქვეყნებისთვის, პოლიტიკის საკითხები საერთაშორისო ვაჭრობაში და საქონელში, კვლევა No. 55“, აღნიშნულია, რომ „ეფექტური საერთაშორისო სატრანსპორტო სისტემების გარეშე ვაჭრობა ვერ განვითარდება“.
- კომპანია „Diversitech Global“-ის (Diversitech Global 2023) მუშაობის გამოცდილება და პოლიტიკა გვიჩვენებს, რომ მათი მდგრადი და შეუფერხებელი მუშაობის უზრუნველყოფა შესაძლებელია მიწოდების

ჯაჭვის დივერსიფიკაციის პირობებში. კომპანიის პოზიციით „გლობალური მიწოდების ჯაჭვების დივერსიფიკაცია მდგრადობისთვის მნიშვნელოვანი ასპექტია გრძელვადიანი პროგრესისა და სტაბილურობის უზრუნველსაყოფად ნებისმიერ ეკონომიკაში“.

- კომპანია „FasterCapital“-ის (FasterCapital, 2022) სტრატეგიაში აღნიშნულია, რომ „სწრაფი კაპიტალი“, „მიწოდების ჯაჭვის გამძლეობა: გეოგრაფიული დივერსიფიკაცია და გლობალური ქსელები“ - როგორც კომპანიები იზრდებიან და ფართოვდებიან, ისინი ხშირად აღმოჩნდებიან ახალი გამოწვევების წინაშე თავიანთი მიწოდების ჯაჭვის მენეჯმენტში“.
- კომპანია „Asia regional Inegration Center, 2025“-ის „სტრატეგიაში აღნიშნულია, რომ „კომპანიის საქმიანობის მდგრადობის უზრუნველსაყოფად საჭიროა გლობალური მიწოდების ჯაჭვების გარდაქმნა. განსაკუთრებით, მნიშვნელოვანია ისეთი მიწოდების ჯაჭვების დივერსიფიკაციის აუცილებლობა, რომლებიც უზრუნველყოფენ სასაქონლო ნაკადების მიწოდებას სხვადასხვა ხასიათის რყევებისადმი (ეკონომიკური, პანდემიური პროცესები, კლიმატის ცვლილება, გეოპოლიტიკური და სხვა) მიდრეკილი რეგიონებიდან. მდგრადობის უზრუნველყოფის მეორე მიმართულებაა საწარმოო სიმძლავრეების დაბრუნება მშობლიურ ან მეზობელ ქვეყნებში. დივერსიფიკაციის შედეგად მიღებული სარგებელი აღემატება ხარჯების მინიმიზაციით მიღებულ სარგებელს, ვინაიდან მნიშვნელოვანია ის სარგებელიც, რომელსაც იძლევა რისკის შემცირება და გარანტირებული მომარაგების უზრუნველყოფა არსებული მიწოდების ჯაჭვში საფრთხის წარმოქმნის შემთხვევაში“.
- კომპანია „SUPPLYCHAINBRAIN“-ის (SUPPLYCHAINBRAIN, 2023) პოლიტიკაში აღნიშნულია, რომ „მიწოდების წყაროების დივერსიფიკაცია და მიწოდების ალტერნატიული წყაროები ამაღლებენ ბიზნესის მდგრადობას

და იცავენ მას საქონლის მიწოდებაში მოულოდნელი შეფერხებებისგან გრძელვადიან პერიოდში.

სამეცნიერო სიახლე. სადისერტაციო ნაშრომის სამეცნიერო სიახლეს წარმოადგენს კვლევებისა და შედეგების შესახებ ის ძირითადი ინოვაციური ხედვები, რომლებიც მას გამოარჩევს სხვა მსგავსი ნაშრომებისგან. აქედან გამომდინარე, სადისერტაციო ნაშრომის სამეცნიერო სიახლე შეიძლება განისაზღვროს შემდეგნაირად:

- **საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემების თეორიული მოდელის ფორმულირება.** ნაშრომში პირველად ინტეგრირებულია საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემების სტრუქტურისა და მათი როლის ანალიზი საერთაშორისო ბიზნეს-ოპერაციებში, რაც საფუძვლად უდევს დარგის მრავალმხრივ კვლევას.
- **საქართველოს საზღვაო პორტების კონკურენტუნარიანობის შეფასების მეთოდოლოგიის განვითარება.** ნაშრომში შექმნილია კომპლექსური მეთოდოლოგია, რომელიც აფასებს საქართველოს პორტების კონკურენტუნარიანობას შავი ზღვის რეგიონის სხვა პორტებთან მიმართებაში, რაც მოიცავს როგორც საწარმოო სიმძლავრეების, ისე შუა დერეფნის პოტენციალის ანალიზს.
- **შუა დერეფნის როლის შეფასება საქართველოს ეკონომიკაში.** პირველად გაანალიზებულია შუა დერეფნის სატრანსპორტო სისტემის ტექნიკური და ლოჯისტიკური შესაძლებლობები, მისი როლი საქართველოს საზღვაო ბიზნესისა და პორტების განვითარებაში.
- **საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური კლასტერის ფორმირების მოდელის შემუშავება საქართველოსთვის.** ნაშრომში დასაბუთებულია, რომ საქართველოში საზღვაო კლასტერების ფორმირება გაზრდის რეგიონული და საერთაშორისო თანამშრომლობის ეფექტიანობას, ეკონომიკურ სარგებელს და ხელს შეუწყობს ლოჯისტიკური პროცესების ოპტიმიზაციას.

- კვლევითი მეთოდების ინოვაციურობა. ნაშრომში გამოყენებულია ანკეტური კვლევა, რომელიც აფასებს საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემის გამოწვევებსა და შესაძლებლობებს ადგილობრივი ბიზნეს ორგანიზაციების გადმოსახედიდან.

ნაშრომის თეორიული და პრაქტიკული მნიშვნელობა. სადისერტაციო ნაშრომში განხილული კვლევის შედეგებს აქვს საკუთარი თეორიული და პრაქტიკული ღირებულება. კერძოდ:

- კვლევის შედეგები ქმნიან შინაარსობრივად *ინტეგრირებულ თეორიულ მოდელს*, რომელიც აერთიანებს საერთაშორისო ბიზნესის და საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემების განვითარების პრინციპებს საქართველოში;
- გამოყენებული მეთოდები (მაგ., SWOT ანალიზი ნავსადგურებისა და ტრანსპორტის სფეროში) ქმნიან საფუძვლს ახალი ანალიზური და თეორიული მოდელების შემუშავებისთვის. ეს მიდგომა ახდენს არსებული თეორიის გაფართოებას და ქმნის მყარ საფუძველს მომავალი აკადემიური და პრაქტიკული კვლევებისთვის;
- კვლევის შედეგები ხელს უწყობს საერთაშორისო ბიზნესის გლობალური მიდგომებისა და ადგილობრივი სპეციფიკის ინტეგრაციას, რაც საშუალებას იძლევა თეორიულად განვსაზღვროთ, თუ როგორ აისახება გლობალური ტენდენციები საქართველოს კონტექსტში;
- მიღებული თეორიული დასკვნების საფუძველზე შესაძლებელია პრაქტიკული გადაწყვეტილებების მისაღება და პოლიტიკის მოდელების შემუშავება. თეორიული ბაზის გაძლიერება, თავის მხრივ, საშუალებას იძლევა უფრო ეფექტიანად განხორციელდეს ცოდნის გადაცემა და მისი გამოყენება მომავალ კვლევებში.

სადისერტაციო ნაშრომის პრაქტიკული ღირებულება მდგომარეობს შემდეგში:

- კვლევით მიღებული შედეგები და რეკომენდაციები შეიძლება გამოყენებულ იქნეს საქართველოში საზღვაო ბიზნესისა და სატრანსპორტო პოტენციალის განვითარებასთან დაკავშირებული სტრატეგიების შემუშავებისა და პოლიტიკის ფორმირების პროცესში;
- ნაშრომში შუა დერეფნის, საქართველოს პორტების SWOT ანალიზი და ჩამოყალიბებული რეკომენდაციები ხელს შეუწყობს ინვესტიციების მოზიდვას და მასთან დაკავშირებული გადაწყვეტილებების მიღების პროცესის გაუმჯობესებას;
- საერთაშორისო ბიზნესის განვითარების პერსპექტივების გაანალიზება და შუა დერეფნის პოტენციალის კვლევა ქმნის პრაგმატულ ჩარჩოს საქართველოს ეკონომიკური პოლიტიკის დასაგეგმად.

ნაშრომის უნიკალურობა. ნაშრომი არის ერთ-ერთი პირველი კვლევა, რომელშიც დეტალურად, თეორიული, ანალიტიკური და პრაქტიკული კუთხით არის გამოკვლეული საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო სისტემების და შუა დერეფნის ურთიერთმიმართება, თანმიმდევრულად არის შეფასებული მათი განვითარების პერსპექტივები საერთაშორისო ბიზნესის კონტექსტში.

ნაშრომის სტრუქტურა. სადისერტაციო ნაშრომი მოიცავს შესავალს, 3 თავს, 12 ქვეთავს, დასკვნებსა და წინადადებებს, რომლის საერთო მოცულობა შეადგენს 178 გვერდს. ნაშრომში წარმოდგენილია 37 ცხრილი, 17 დიაგრამა და 2 სქემა.

ნაშრომის აპრობაცია. სადისერტაციო ნაშრომის აპრობაცია შედგა ბათუმის შოთა რუსთაველის სახელმწიფო უნივერსიტეტში, ეკონომიკისა და ბიზნესის ფაკულტეტზე, „ბიზნესის ადმინისტრირების, მენეჯმენტის და მარკეტინგის დარგობრივი დეპარტამენტის“ სხდომაზე, რომელიც შედგა 2025 წლის 22 მაისს (ოქმი #21-21/06). სადისერტაციო ნაშრომში წარმოდგენილი კვლევის ძირითადი მიგნებები ასახულია ავტორის მიერ გამოქვეყნებულ სხვადასხვა სამეცნიერო სტატიებში.

თავი 1. საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემების თეორიული საფუძვლები

1.1. საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემების არსი, სტრუქტურა და როლი საერთაშორისო ბიზნეს-ოპერაციებში

თანამედროვე მსოფლიო ეკონომიკის მახასიათებელ თავისებურებას ეკონომიკური ინტეგრაციის გაღრმავება წარმოადგენს, რაც აძლიერებს სამე-წარმეო სუბიექტებს შორის ეკონომიკურ კავშირებს და ქმნის მათი ურთიერთ-დამოკიდებულების გაძლიერების საფუძველს. სავაჭრო პარტნიორების გეო-გრაფიულად დიდ არეალში განფენილობა მოითხოვს მათი ფუნქციონირები-სათვის საჭირო მატერიალური ნაკადების გატარების უზრუნველყოფი-ლოჯისტიკური სისტემების ფორმირებას, რომლებიც მოიცავენ სხვადასხვა ორგანიზაციებსა და საქმიანობებით ურთიერთდაკავშირებულ სისტემას, რომელსაც მიწოდების ჯაჭვი ეწოდება.

მსოფლიოს სხვადასხვა კუთხეში განლაგებულ სამეურნეო სუბიექტებს შორის სამეურნეო კავშირების უზრუნველყოფა დიდადაა დამოკიდებული შესაბამისი სატრანსპორტო საკომუნიკაციო სისტემების გამართულ მუშაო-ბზე, რაშიც გადამწყვეტ როლს ასრულებს სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემები, მათ შორის საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემები.

საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემების არსის მიმართ არსებობს სხვადასხვა მეცნიერთა განსხვავებული მიდგომები. კერძოდ:

- მკვლევარების აილან გალისკანის და იუსელ ოზთურქოღლის (Galiskan....2016) ნაშრომში „საზღვაო ლოჯისტიკა“, მოყვანილი აქვთ ტერმი-ნის შემდეგი განმარტება: „საზღვაო ლოჯისტიკა ეს არის საზღვაო გზებით საქონლისა და ინფორმაციის გადაადგილებასთან დაკავშირებული პროცე-სების დაგეგმვა, ორგანიზაცია და მართვა“, ხოლო საზღვაო ლოჯისტიკის მთავარ ფუნქციებად დასახელებული აქვთ ნავსადგურებს შორის ტვირთე-ბის გადაადგილება, ტვირთების მიღება, ჩატვირთვა-გადმოტვირთვის

სამუშაოები, სტივიდორული¹ სამუშაოები, შიდა სანავსადგურო-სატრანსპორტო ოპერაციები, გემების დაქირავება, დოკუმენტების მომზადება.

- გუანგნიან ხიას და ავტორთა ჯგუფის (Xiao...2024) ერთობლივ ნაშრომში „მდგრადი საზღვაო ტრანსპორტი: ინტელექტუალური გადაზიდვის ტექნოლოგიისა და მწვანე პორტის მშენებლობის აპლიკაციების მიმოხილვა“, ტერმინი განმარტებულია შემდეგნაირად - საზღვაო ტრანსპორტი არის ყველაზე ეკონომიური, ენერგოეფექტური საშუალება და მდგრადი ეკონომიკური განვითარების მთავარი მამოძრავებელი ძალა მსოფლიოში. მისი ძირითადი დანიშნულებაა საქონლის ტრანსპორტირება სავაჭრო მოთხოვნის საფუძველზე და საქონლის ტრანსპორტირება გამგზავრების პორტიდან დანიშნულების პორტამდე.
- ლეეს და ავტორთა ჯგუფის (Lee....2023) ნაშრომში „საზღვაო ლოჯისტიკის განმარტება და მისი ღირებულება“ აღნიშნულია, რომ საზღვაო ტრანსპორტმა, როგორც გლობალური ლოჯისტიკური სისტემების ცენტრალურმა ინტეგრირებულმა კომპონენტმა, უნდა უზრუნველყოს არა მხოლოდ ტრანსპორტთან დაკავშირებული სერვისები, არამედ უფრო ეფექტური გზებით განხორციელებული ფართო ლოჯისტიკური მომსახურება. საზღვაო სატრანსპორტო სისტემა ღრმად არის ჩართული მთელ ლოჯისტიკურ ნაკადებში, რომელსაც ხშირად უწოდებენ "საზღვაო ლოჯისტიკას".
- აბენგ ოშიკატრიეზანის (Yoshikatriezan...2022) ნაშრომში „საზღვაო ლოჯისტიკის განვითარების სტრატეგიები და ეფექტიანობის შეფასება“ საზღვაო ლოჯისტიკის მთავარი ფუნქციები დაყოფილი აქვს ძირითად და დამხმარე ფუნქციებად. ძირითად ფუნქციებში ის ასახელებს პორტებს

¹ ტერმინი „სტივიდორული“ (stevedoring) მომდინარეობს ესპანური ან პორტუგალიური ენიდან, და აღნიშნავს იმ ადამიანების პროფესიას, რომლებიც ამუშავებენ ტვირთს სავაჭრო ან კომერციულ გემებზე. კომპანიები, რომლებიც სპეციალიზირებულნი არიან გემების ჩატვირთვა-გადმოტვირთვაში, ეწოდებათ „სტივიდორული“, ხოლო მათ მიერ აგწეულ მომსახურებას - „სტივიდორული მომსახურება“.

შორის ტვირთების გადაადგილებას, ტვირთების მიღებას, ჩატვირთვა/გადმოტვირთვას, სტივიდორულ სამუშაოებს, შიდა სატრანსპორტო ოპერაციებს, გემების დაქირავებას და დოკუმენტების მომზადებას, ხოლო დამხმარე ფუნქციებად ასახელებს საზღვაო ვაჭრობასთან დაკავშირებული დოკუმენტების მომზადებას, ტვირთებსა და ინფორმაციაზე თვალთვალს, ინტერმოდალური მომსახურების შეთავაზებას, დასაწყობებას, შემოწმებას, გამოცდას და სხვა.

- რ. მამულაძის და მ. გაბაიძის ნაშრომში (Mamuladze....2021.) „საზღვაო ინდუსტრიის ზოგიერთი ტენდენციები მსოფლიოსა და საქართველოში“ მოცემულია საზღვაო ინდუსტრიის განზოგადებული სტრუქტურა, რომელიც მოიცავს:

- ✓ საზღვაო ვაჭრობას - ტვირთებისა და მგზავრების გადაზიდვა საზღვაო ტრანსპორტით;
- ✓ საზღვაო ინდუსტრიას, ე.წ. საზღვაო ინჟინერიას, რომელიც მოიცავს გემთმშენებლობას, ზღვის შეღწევაში ნავთობისა და ბუნებრივი აირის მოპოვებას, საზღვაო რეკრეაციულ სამუშაოებს, საზღვაო კვლევით სამუშაოებს და სხვა;
- ✓ საზღვაო ბიზნესს, რომელიც მოიცავს საზღვაო სერვისის ფართო სფეროს, როგორიცაა საზღვაო დაზღვევა, საფინანსო და იურიდიული მომსახურება, საზღვაო კონსალტინგი, საზღვაო ტურიზმი და სხვა;
- ✓ საზღვაო სექტორთან დაკავშირებული სხვა სახის საქმიანობები.

ამგვარად, საზღვაო სატრანსპორტო სისტემის არსის ერთიანი განმარტება, რომელშიც აისახებოდა მისი დანიშნულების, სტრუქტურისა და, შესაბამისად, მის მიერ შესასრულებელი სამუშაოების სრული შინაარსი, სამწუხაროდ არ არსებობს. საზღვაო სატრანსპორტო სისტემის არსის გასაგებად გასათვალისწინებელია ის გარემოება, რომ ზოგადად, სატრანსპორტო სისტემა მოიცავს მრავალ კომპონენტს, რომლებიც შეიძლება დაიყოს შემდეგ ჯგუფებად:

- სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურად, რომელსაც მიეკუთვნება საავტომობილო გზები, სარკინიგზო ხაზები, შიდა საზღვაო და სამდინარო გზები, საჰაერო დერეფნები, მილსადენის ტრანსპორტი, საავტომობილო და სარკინიგზო სადგურები, ტერმინალები, ნავსადგურები, აეროპორტები და ა.შ.;
- სატრანსპორტო საწარმოებად;
- სატრანსპორტო საშუალებებად, რომლებიც მოიცავენ სხვადასხვა ტიპისა და მოდელის სატვირთო და სამგზავრო ავტომობილებს, სარკინიგზო მოძრავ შემადგენლობას (მატარებლებს, ლოკომოტივებს, სამგზავრო და სატვირთო ვაგონებს), სხვადასხვა ტიპის გემებს, საფრენ აპარატებს (თვითმფრინავებს, შვეულმფრენებს) და სხვა;
- ასევე ტექნიკური საშუალებების ერთობლიობად, რომლებიც გამოიყენება სატრანსპორტო საწარმოებისა და საშუალებების ეფექტური ფუნქციონირების უზრუნველყოფი ღონისძიებებისა და მართვის პროცესში, და რომლებიც ეფექტური კოორდინაციის პირობებში უზრუნველყოფენ სატრანსპორტო მომსახურებაზე საზოგადოების მხრიდან არსებული მოთხოვნილებების დაკმაყოფილებას.

საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემების არსის გასაგებად ასევე მნიშვნელოვანია აღინიშნოს ისიც, რომ ეს არის ზოგადად „სისტემის“ ერთ-ერთი სახეობა, რომელიც სრულად უნდა პასუხობდეს ზოგადად „სისტემისადმი“ წაყენებულ მოთხოვნებს. საყოველთაოდ ცნობილია, რომ სისტემა, ეს არის შემადგენელი და ურთიერთდაკავშირებული ელემენტების უნიკალური ერთობა, რომლის ფუნქციონირებით განპირობებული შედეგი განსხვავდება ცალკეული ელემენტების ფუნქციონირების შედეგებისგან.

საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემა, როგორც უკუკავშირის მქონე ადაპტური სისტემა, ასრულებს ტვირთების საზღვაო გადაზიდვებთან დაკავშირებულ სხვადასხვა ლოჯისტიკურ ოპერაციებს - ტვირთების მიღებას, აღრიცხვას, დახარისხებას, სატვირთო ადგილების ფორმირებას, შეფუთვას,

მარკირებას, სატრანსპორტო საშუალებებში მათ ჩატვირთვას, გადაზიდვას, გადმოტვირთვას, დასაწყობებას, შენახვას, გაცემას, ასევე ტვირთების ტრანსპორტირებასთან დაკავშირებული ინფორმაციის მოპოვების, დამუშავებისა და ანალიზის სამუშაოებს. სისტემა მოიცავს რამდენიმე ქვესისტემას და აქვს მჭიდრო კავშირები გარე გარემოსთან.

საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემა ხასიათდება თავისებური ნიშნებითა და თვისებებით. აღნიშნული სისტემის ელემენტებია:

- საზღვაო პორტები და ტერმინალები, საზღვაო სატრანსპორტო კომპანიები, სასაწყობო სისტემები, გადამტვირთავი კომპლექსები და სხვა;
- კვალიფიციური პერსონალი, რომელიც ასრულებს ტვირთების საზღვაო გადაზიდვებთან დაკავშირებული ტექნოლოგიური პროცესების მართვას, ასევე, უზრუნველყოფს კავშირს საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემის ცალკეულ ელემენტებს შორის;
- ტექნოლოგიები, რომლებიც უზრუნველყოფენ ტვირთების დროულ და უსაფრთხო ტრანსპორტირებას ლოჯისტიკური მიქსის² შესაბამისად.

ამგვარად, საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემა, ეს არის საზღვაო სატრანსპორტო სისტემის, ლოჯისტიკური ინფრასტრუქტურის ობიექტებისა და სუბიექტების ერთობლიობა, რომლებიც, შეთანხმებული კოორდინირებული მოქმედებების საფუძველზე, უზრუნველყოფენ სამეურნეო სუბიექტებს, მომხმარებლებსა და მომწოდებლებს შორის არსებული მატერიალური ნაკადების (რესურსების, ნედლეულის, ნახევარფაბრიკატების, მაკომპლექტებელი მასალების და მზა პროდუქციის) მოძრაობის (საზღვაო გადაზიდვების) პროცესების ეფექტიან მართვას.

საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემა, ეს არის რთული იერარქიული სისტემა. შესაბამისად, მნიშვნელოვანია მისი განხილვა როგორც

² ლოჯისტიკური მიქსი - “უზრუნველყოფთ “მოცემული ხარისხის” - “საჭირო რაოდენობის” - “საჭირო პროდუქტით” - “საჭირო ადგილზე” - “დადგენილ დროში” - “კონკრეტული მომხმარებელი” - “საჭირო დანახაჯებით”. წყარო“ რ. მამულაძე, მ. გაბაიძე, სახელმძღვანელო „ლოჯისტიკა“, გამომცემლობა „აჭარა“, 2013 წ.

ცალკეული სამეურნეო სუბიექტის, ისე რეგიონულ, ეროვნულ და საერთაშორისო დონეზე.

საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემების სტრუქტურა.

საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემები ცალკეულ კომპონენტებად იყოფა, რომელთაგან თითოეული მნიშვნელოვან როლს ასრულებს მთელი სისტემის ეფექტურობაში და ფუნქციონირებაში. *საზღვაო სატრანსპორტო ლოჯისტიკური სისტემის ძირითადი კომპონენტებია:*

1. პორტები და ნავსადგომები, რომელსაც მიეკუთვნება:

- სანავსადგურო ინფრასტრუქტურა – პორტები, რომლებიც უზრუნველყოფენ კავშირს საზღვაო და სახმელეთო ტრანსპორტს შორის. აღნიშნული მოიცავს ნავსადგომებს, ტერმინალებს, საწყობებს, გადამტვირთავ კომპლექსებს და სხვა შესაბამის ინფრასტრუქტურას, რომელიც უზრუნველყოფს ტვირთების დამუშავებას.
- ტვირთების გადამუშავების ინფრასტრუქტურა – პორტებში არსებულ ტერმინალებზე ხდება სხვადასხვა ტიპის ტვირთების მიღება, დამუშავება და განაწილება. მათი ფუნქციები მოიცავს: დატვირთვის, დახარისხების, შეფუთვის, მარკირების და სხვა ლოჯისტიკური ოპერაციების შესრულებას.
- საკონტეინერო ტერმინალები – სპეციალიზებული ტერმინალები, რომლებიც ემსახურებიან საკონტეინერო ტვირთებს და უზრუნველყოფენ მათ სწრაფ გადაზიდვას და გადამუშავებას.

2. საზღვაო ტრანსპორტი, რომელსაც მიეკუთვნება:

2.1. სატვირთო გემები (Cargo Ships), რომლებიც გამოიყენებიან სხვადასხვა სახის ტვირთის საზღვაო გზით გადაზიდვაში. სატვირთო გემებს აქვთ სხვადასხვა ტიპის განყოფილებები, რომლებიც განკუთვნილია სხვადასხვა ტიპის ტვირთისთვის. მათ განეკუთვნებიან:

- *ტანკერები (Tankers),* რომლებიც სპეციალიზებულნი არიან თხევადი ტვირთების (ნავთობის, ქიმიური ნივთიერებების, ცხოველური ზეთე-

ბისა და სხვების) გადაზიდვაზე. ისინი ფართოდ გამოიყენებიან ისეთი ენერგეტიკული რესურსების გადაზიდვაში, როგორიცაა ნავთობი, ბუნებრივი აირი და სხვა სახის სითხეები.

- *კონტეინერული გემები (Container Ships)*, რომლებიც სპეციალიზებულნი არიან კონტეინერების გადაზიდვაზე. მათი მთავარი უპირატესობა არის სატვირთო სამუშაოების სიმარტივე და სწრაფი გადაზიდვა. ეს გემები ძირითადად გამოიყენებიან საერთაშორისო ვაჭრობისათვის განკუთვნილი ტვირთების შორეულ მანძილზე გადასაზიდად;
- *მშრალტვირთმზიდი გემები, ანუ ბალკერები (Bulk Carriers)*. აღნიშნული გემები გამოიყენება მშრალი, ნაყარი და საყარი (ლითონისა და ლითონ-ნაკეთობების, მარცვლეულის, ქვანახშირის, მადნეულისა და სხვა) ტვირთების გადაზიდვაში.
- *სხვა ტიპის სატვირთო გემები*, რომლებიც სპეციალიზებულნი არიან კონკრეტული ტვირთის გადაზიდვაში, მაგალითად: გაზის ტანკერები, რეფრიჯორატორული გემები, ავტომობილების გადამზიდავი გემები სხვ.

2.2. *სამგზავრო გემები (Passenger Ships)*, რომლებიც გამოიყენებიან მგზავრთა გადასაყვანად, თუმცა ზოგჯერ ისინი გამოიყენებიან ტვირთების გადასაზიდვითაც. მათ განეკუთვნებიან:

- *სამგზავრო გემები (Ferries)*. მინი-გემები, რომლებიც გამოიყენებიან კუნძულებს შორის ან მდინარეების, ზღვების გადაკვეთებისთვის. აღნიშნული გემების დანიშნულებაა მცირე მანძილებზე მგზავრების გადაყვანა და ტვირთების მცირე პარტიების გადაზიდვა;
- *საკრუიზო გემები (Cruise Ships)*. დიდი ზომის სამგზავრო გემები, რომლებიც გამოიყენებიან ტურისტული მოგზაურობებისთვის. ისინი აღჭურვილნი არიან მგზავრებისათვის განკუთვნილი კაიუტებითა და გასართობი ცენტრებით. მათი მთავარი მახასიათებელი თავისებურებაა მგზავრებისათვის მაქსიმალური კომფორტის შექმნა-შეთავაზება.

2.3. სპეციალიზებული გემები, რომლებსაც აქვთ სპეციფიკური დანიშნულება, რაც დაკავშირებულია სხვადასხვა სპეციალიზებულ ოპერაციებთან. ასეთ გემებს მიეკუთვნება:

- *სამეცნიერო-კვლევითი დანიშნულების გემები (Research Vessels)*, რომლებიც სპეციალურად დამზადებულნი არიან მეცნიერებისა და ტექნოლოგიების სფეროში გამოყენებისთვის, განსაკუთრებით ოკეანო-გრაფიული და გარემოს დაცვითი სამუშაოების ჩასატარებლად;
- *სამოქალაქო სამაშველო გემები (Rescue Ships)*, რომლებიც გამოიყენებიან, საგანგებო სიტუაციების დროს, სანაპირო ზოლიდან მოშორებულ წყლებში ეკიპაჟისა და მოქალაქეების გამოსაყვანად;
- *თევზსაჭერი გემები (Fishing Vessels)*. ისინი არიან მცირე ზომის გემები, რომლებიც გამოიყენებიან თევზის ან ზღვის სხვა ცოცხალი ცხოველების რეწვისათვის;
- *ტექნოლოგიური გემები (LNG/LPG Carriers)*. ეს არის სპეციალიზებული გემები, რომლებიც გამოიყენებიან გათხევადებული ან თხევადი აირების გადაზიდვისთვის (LNG – სითხეში დაშლილი ბუნებრივი აირი). აღნიშნული გემები გამოიყენებიან კრიტიკული ენერგეტიკული ტვირთების გადასაზიდად.

2.4. *კომერციული გემები (Commercial Vessels)*. აღნიშნული ტიპის გემები გამოიყენებიან სავაჭრო, ბიზნეს ოპერაციებში და მოიცავენ სხვადასხვა ტიპის გემებს, მაგ. ბორტ-გემები (Roll-on Roll-off Ships/RoRo), რომლებიც გამოიყენებიან როგორც მსუბუქი, ისე სატვირთო ავტომობილების და სხვა სატრანსპორტო საშუალებების გადაზიდვაზე.

3. *ლოჯისტიკური და სატრანსპორტო კომპანიები*, რომელთაც განეკუთვნება:

- *ლოჯისტიკური კომპანიები*, რომლებიც უზრუნველყოფენ ტვირთების გადაზიდვას, მართვას, ბარგის გადამუშავებას და მარშრუტების ოპტიმიზაციას. ეს კომპანიები საჭიროებენ მენეჯმენტისა და ტექნოლოგიურად მყარი სისტემების კომბინაციას.

- *ფრანჩაიზინგი და კოოპერაცია*, რომლებიც მოიცავენ ისეთი ლოჯისტიკური სერვისების შეთავაზებას, როგორიცაა სატვირთო გადაზიდვები, ფოსტის მომსახურება, კომერციული გადაზიდვები და საჰაერო-წყალქვეშა მომსახურება.

4. *საკონტეინერო სისტემები*, რომელთაც მიეკუთვნებიან:

- *კონტეინერები* – ტვირთების ტრანსპორტირებისთვის გამოყენებული სპეციალიზებული სატვირთო ერთეულები, რომლებიც აგებულია მტკიცე მასალისგან და ხშირად გამოიყენებიან საზღვაო ტვირთების გადასაზიდვად.
- *საგზაო ქსელი* – კონტეინერების ტვირთების სწრაფი გადაადგილება ხდება სხვადასხვა გადამზიდვების: კონტეინერული მატარებლების, სატვირთო მანქანებისა და საჰაერო ტრანსპორტის საშუალებით.

5. *სატრანსპორტო ქსელები*, რომელსაც მიეკუთვნება:

- *პორტებს შორის გადაზიდვის ფორმები* - სარკინიგზო, საავტომობილო, საჰაერო და სხვა ტრანსპორტი, რომლებიც უზრუნველყოფენ სწრაფ და ეფექტურ კავშირებს საზღვაო ტრანსპორტთან. ეს კომპონენტები პორტების ადგილობრივ და რეგიონულ დატვირთვას უფრო ეფექტიანად ახორციელებენ;
- *ინტეგრირებული ტრანსპორტის მარშრუტები* – საზღვაო სატრანსპორტო სისტემა ქმნის ტრანსპორტირების მრავალფეროვან ქსელს, რომელიც მომხმარებელს ერთიანი მარშრუტებით თავაზობს პორტებიდან საქონლის გადაზიდვას.

6. *საბაჟო პროცედურები და რეგულაციები*, რომლებიც მოიცავენ:

- *საბაჟო პროცედურები* – ტვირთების საზღვარზე გადატანა საჭიროებს სათანადო საბაჟო პროცედურების გავლას და სხვა სამართლებრივი მოთხოვნების დაკმაყოფილებას, რაც აუცილებელია საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემების სწორად მუშაობისთვის;

- *საერთაშორისო და ეროვნული ნორმები/რეგულაციები* – რეგულაციები, რომლებიც განსაზღვრავენ საზღვაო ტვირთების გადაზიდვის სტანდარტებს, უსაფრთხოების ზომებს და ეკოლოგიურ მოთხოვნებს.

7. *ინფორმაციული და ციფრული ტექნოლოგიები*, რომელთაც მიეკუთვნებიან:

- *გლობალური საგზაო სისტემები* - ახალი ტექნოლოგიები, როგორიცაა გლობალური ადგილმდებარეობის განმსაზღვრელი სისტემები, ე.წ. GPS (Global Positioning Systems) და გეოგრაფიული საინფორმაციო სისტემები, ე.წ. GIS (Geographic Information Systems), საშუალებას იძლევიან იმოქმედონ მთელ საზღვაო სატრანსპორტო ქსელში და უზრუნველყონ მონაცემთა გაცვლა, რეალურ დროში მონიტორინგი და ოპტიმიზაცია.
- *კომპიუტერული სისტემები* – ტვირთების მართვისა და მარშრუტების ოპტიმიზაციის პროცესები მოიცავენ ინფორმაციული ტექნოლოგიების გამოყენებას, რათა ლოჯისტიკური პროცესები გახდეს უფრო ეფექტური და ნაკლებად ხარჯიანი.

8. *საცალო და საბითუმო ვაჭრობა*, რომელსაც მიეკუთვნება:

- *ბიზნესი და საერთაშორისო ვაჭრობა* – საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემები მნიშვნელოვანია როგორც საერთაშორისო, ისე ადგილობრივ ვაჭრობაში. მათი გადაზიდვა უზრუნველყოფს საერთაშორისო ბიზნეს ოპერაციების გამარტივებას, რაც ბიზნეს გარემოს უფრო კონკურენტუნარიანს ხდის.

საერთაშორისო ბიზნეს ოპერაციების არსი. საერთაშორისო ბიზნეს ოპერაციების შესახებ მრავალი განმატრეხა არსებობს. კერძოდ, დ. ქათამაძეს (ქათამაძე, 2009) მოყვანილი აქვს „საერთაშორისო ბიზნეს ოპერაციების“ შემდეგი განმარტება: „საერთაშორისო ბიზნეს ოპერაციები წარმოადგენს კომერციული საქმიანობის მრავალფეროვან სპექტრს, რომელიც ხორციელდება ორი ან მეტი ქვეყნის ფარგლებში“.

ბ. სუბედის (Subedi, 2022) ნაშრომში „საერთაშორისო ბიზნესი: კონცეფციის განმარტება და მახასიათებლები“ ავტორს მოყვანილი აქვს ტერმინის -

„საერთაშორისო ბიზნესის“ შემდეგი განმარტება „საერთაშორისო ბიზნესი ესაა საქონლით, სერვისებით, ტექნოლოგიებით, კაპიტალით და/ან ცოდნით ვაჭრობა ეროვნულ საზღვრებს მიღმა, ასევე გლობალური ან ტრანსნაციონალური მასშტაბით“.

ვ. გროზდანოვსკას, ნ ჯანკულოვსკის და კ. ბოჯკოვსკას (Grozdanovskaa....2017) ნაშრომში: „საერთაშორისო ბიზნესი და ვაჭრობა“ ტერმინი „საერთაშორისო ბიზნესი“ განმარტებულია შემდეგი სახით - „საერთაშორისო ბიზნესი ეს არის ყველა სახის კომერციული საქმიანობა, რომელიც ხორციელდება საქონლის, მომსახურების, რესურსების, ადამიანების, იდეებისა და ტექნოლოგიების ეროვნულ საზღვრებს გარეთ გადაცემის ხელშეწყობის მიზნით. საერთაშორისო ბიზნესი ხორციელდება შემდეგი ფორმით: პროდუქტის გადაადგილება ერთი ქვეყნიდან მეორე ქვეყანაში (ექსპორტი-იმპორტი, ტრანზიტი), საკონტრაქტო ხელშეკრულებები, რაც საშუალებას აძლევს ფირმებს გამოიყენოს უცხო ქვეყნის პროდუქტები, მომსახურება და პროცესები (ლიცენზირება, ფრანჩაიზინგი), გაყიდვების, წარმოების, კვლევის, განვითარების, დისტრიბუციის საშუალებების ფორმირება და ოპერირება უცხოურ ბაზარზე“.

გ. შუბლაძის და ავტორთა ჯგუფის (შუბლაძე....2008) სახელმძღვანელოში - „მენეჯმენტის საფუძვლები“ ტერმინი „საერთაშორისო ბიზნესი“ განმარტებულია, როგორც „პირველ რიგში, სხვადასხვა ქვეყანაში განლაგებულ საწარმოებს (ფირმებს) შორის საქმიანი ურთიერთქმედება და განხორციელებული ბიზნეს-ოპერაციები“.

თ. შენგელია (შენგელია, 2021) ტერმინ „საერთაშორისო ბიზნესის“ ტერმინის განმარტებისას აღნიშნავს, რომ „მისი არსის სრულყოფილად გაგებისათვის აუცილებელია გავიაზროთ ტერმინ „ბიზნესის“ სრული მნიშვნელობა, რომელიც გულისხმობს რისკის პირობებში მოგების, ან სხვა სახის შემოსავლის მიღების მიზნით განხორციელებულ საქმიანობას. თუ აღნიშნული საქმიანობა ხორციელდება სხვა ქვეყნის სახელმწიფო საზღვრის კვეთით, მაშინ ბიზნესი

დებულობს საერთაშორისო ხასიათს, ანუ საქმე გვაქვს საერთაშორისო ბიზნესთან“.

ამგვარად, *საერთაშორისო ბიზნეს-ოპერაციებში იგულისხმება საქონლისა და მომსახურების ტრანსსასაზღვრო ტრანზაქციები ორ ან მეტ ქვეყანას შორის, რომლის მიზანია საქონლისა და მომსახურების გაცვლა, კაპიტალის მოძრაობა, ტექნოლოგიების გადაცემა და ადამიანური რესურსების მობილობა.*

საერთაშორისო ბიზნეს ოპერაციების მთავარი მახასიათებლებია:

- გლობალური მასშტაბი – საქმიანობა მოიცავს სხვადასხვა ქვეყნის ბაზრებსა და ეკონომიკურ სივრცეებს;
- კულტურული მრავალფეროვნება – საერთაშორისო ბიზნეს-ოპერაციებში ჩართული მხარეები ხშირად განსხვავებული კულტურული, სოციალური და ეკონომიკური ფასეულობებით მოქმედებენ;
- მრავალეროვნული კავშირები – კომპანიები და ორგანიზაციები ქმნიან ქსელებს, რომლებიც დაკავშირებულნი არიან როგორც ადგილობრივ, ისე გლობალურ მოთამაშეებთან;
- ინტეგრაცია და ურთიერთკავშირი – საერთაშორისო ბიზნესი ხელს უწყობს ქვეყნების ეკონომიკური სისტემების ურთიერთდაკავშირებას და მათი რესურსების ინტეგრაციას.

საერთაშორისო ბიზნეს ოპერაციების სტრუქტურა. საერთაშორისო ბიზნეს ოპერაციები მოიცავს სხვადასხვა საქმიანობებს, რომლებიც ხორციელდებიან შემდეგი ძირითადი მიმართულებებით:

1. პროდუქციისა და მომსახურების ექსპორტ-იმპორტი. კერძოდ:

- ექსპორტი – პროდუქტებისა და მომსახურებების მიწოდება სხვა ქვეყნებში;
- იმპორტი – უცხო ქვეყნებიდან საქონლისა და მომსახურებების მიღება;
- ტრანსპორტირება – ლოჯისტიკური სისტემების გამოყენება საქონლის საერთაშორისო მოძრაობისთვის.

2. პირდაპირი უცხოური ინვესტიციები. კერძოდ:

- მრავალეროვნული კორპორაციები – კომპანიები, რომლებიც სხვადასხვა ქვეყანაში ფლობენ საწარმოებს, ფილიალებს ან ინვესტიციებს;
- პარტნიორული პროექტები – ერთობლივი საწარმოები, რომლებიც შეიქმნება რამდენიმე ქვეყნის კომპანიებს შორის.

3. ლიცენზირება და ფრანჩაიზინგი. კერძოდ:

- ლიცენზირება – კომპანიები გადასცემენ უფლებებს საკუთარ ბრენდზე, ტექნოლოგიებზე ან პროცესებზე სხვა ქვეყნის კომპანიებს;
- ფრანჩაიზინგი – ბრენდის გლობალური გაფართოება ფრანჩაიზის მოდელის მეშვეობით.

4. საერთაშორისო ვაჭრობის ხელშეკრულებები და ალიანსები. კერძოდ:

- თავისუფალი ვაჭრობის ზონები (FTA) – შეთანხმებები, რომლებიც ამცირებენ ან აუქმებენ ვაჭრობის ბარიერებს ქვეყნებს შორის;
- ეკონომიკური ალიანსები – რეგიონული და გლობალური ორგანიზაციები, რომლებიც ხელს უწყობენ ქვეყნებს შორის ეკონომიკური ურთიერთობების გაღრმავებას (მაგ., WTO³, NAFTA⁴ და სხვა).

5. გლობალური ბაზრების ფინანსური ოპერაციები. კერძოდ:

- სავალუტო გაცვლა – საერთაშორისო ვაჭრობაში გამოყენებული ვალუტის გაცვლა;
- გლობალური კაპიტალის ბაზრები – უცხოური ინვესტიციების მოზიდვა ან განთავსება კაპიტალის ბაზრებზე.

საერთაშორისო ბიზნეს ოპერაციების მნიშვნელობა გამოიხატება შემდეგში:

1. *ეკონომიკური განვითარების ხელშეწყობა.* საერთაშორისო ვაჭრობა ზრდის ეკონომიკის მოცულობას, აუმჯობესებს სამუშაო ადგილების ხელმისაწვდომობას და ხელს უწყობს ეკონომიკური სტაბილურობის მიღწევას;

³ WTO (World Trade Organization – ვაჭრობის მსოფლიო ორგანიზაცია (ვმო)

⁴ NAFTA (North American Free Trade Agreement) – ჩრდილოეთ ამერიკის თავისუფალი ვაჭრობის შეთანხმება

2. *გლობალური ბაზრების ინტეგრაცია.* ქვეყნებს შორის ვაჭრობისა და საინვესტიციო ურთიერთობების გაღრმავება უზრუნველყოფს ბაზრების გაერთიანებას და გლობალური ეკონომიკის ზრდას;
3. *ინოვაციების და ტექნოლოგიების გავრცელება.* საერთაშორისო ბიზნეს ოპერაციები ხელს უწყობს ტექნოლოგიების და ახალი ბიზნეს მოდელების გავრცელებას, რაც ზრდის გლობალური ინოვაციების ტემპს;
4. *კულტურული და ეკონომიკური ურთიერთობების გაღრმავება.* საერთაშორისო ოპერაციები ხელს უწყობენ კულტურული მრავალფეროვნების შენარჩუნებას და ქვეყნებს შორის ეკონომიკური ურთიერთკავშირების გაღრმავებას;
5. *კონკურენტუნარიანობის ზრდა.* გლობალურ ბაზარზე ოპერირება ხელს უწყობს კომპანიებს გაზარდონ ეფექტიანობა, შეამცირონ ხარჯები და გაზარდონ ინოვაციური პოტენციალი;
6. *რესურსების ოპტიმალური გამოყენება.* ქვეყნების ეკონომიკური თანამშრომლობა ხელს უწყობს მათ ბუნებრივი, შრომითი და კაპიტალური რესურსების მაქსიმალურად ეფექტიანად გამოყენებას;

ამგვარად, საერთაშორისო ბიზნეს ოპერაციები არა მხოლოდ ეკონომიკურ, არამედ სოციალურ და პოლიტიკურ მნიშვნელობასაც ატარებს. მათი სწორად დაგეგმილი სტრუქტურა და ეფექტიანად მართვა ხელს უწყობს გლობალური ეკონომიკური ურთიერთობების გაძლიერებას, რაც აისახება როგორც ცალკეულ ქვეყნებზე, ისე მთლიან მსოფლიო ეკონომიკაზე.

საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემების როლი საერთაშორისო ბიზნეს-ოპერაციებში. საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემები უდიდეს როლს ასრულებს საერთაშორისო ბიზნეს-ოპერაციებში. იუი-იიპ ლაუს და ავტორთა ჯგუფის (Yui-yip Lau....2024) ნაშრომში „საზღვაო ტრანსპორტის მდგრადობა: სისტემური ლიტერატურის მიმოხილვა ხელოვნების ამჟამინდელ მდგომარეობაზე, კვლევის დღის წესრიგზე და სამომავლო კვლევის მიმართულებებზე“ აღნიშნულია, რომ „საზღვაო

ინდუსტრია უზრუნველყოფს ენერგორესურსების, დასრულებული საქონლისა და ნედლეულის ხელმისაწვდომობას და მიწოდების ეფექტურობას, რითაც მნიშვნელოვან სარგებელს მატებს სხვადასხვა სექტორებს, მათ შორის წარმოებას, სოფლის მეურნეობას და სამთო მოპოვებას“.

მომხმარებელთა მოთხოვნილებების დაკმაყოფილება, რომლებიც მოითხოვენ მომსახურების მაღალ დონეს ყველაზე დაბალ ფასად, მოითხოვს კომპლექსურ სატრანსპორტო და ლოჯისტიკურ ქსელებს, რომლებსაც შეუძლიათ დროულად და ეკონომიურად უპასუხოთ მოთხოვნას. ლოჯისტიკის ეფექტიან მენეჯმენტს შეუძლია შეამციროს წარმოებისა და მიწოდების ღირებულება.

მსოფლიო ბანკის ჯგუფის დოკუმენტში „კავშირი, ლოჯისტიკა და ვაჭრობის ხელშეწყობა“ აღნიშნულია, რომ „ტრანსპორტის, ლოჯისტიკისა და ვაჭრობასთან დაკავშირებული ინფრასტრუქტურის არაეფექტური ან არაადეკვატური სისტემების არსებობამ შეიძლება მნიშვნელოვნად შეაფერხოს ქვეყნის გლობალური მასშტაბის კონკურენციის უნარი“.

ამგვარად, კომპანიის მიერ წარმოებული საქონლის მიწოდება მომხმარებლისთვის ბიზნეს-საქმიანობის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი მდგენელია. აღნიშნულ პროცესში სრულდება ქვემოთჩამოთვლილი ლოჯისტიკური ოპერაციები, რომელთა შესრულების ხარისხი, დრო და დახარჯული შრომის მოცულობა არსებით გავლენას ახდენს პროდუქტის, ფირმის, ეკონომიკის ცალკეული დარგის და ქვეყნის კონკურენტუნარიანობაზე:

- საქონლის დახარისხება;
- საქონლის ტარაში ჩალაგება და ტვირთის შეფუთვა;
- სატვირთო ადგილის ფორმირება;
- სატვირთო ადგილის მარკირება;
- საქონლის სატრანსპორტო საშუალებების სატვირთო სათავსოებში ჩატვირთვა და გადმოტვირთვა;
- გადაზიდვების პროცესების მართვა;
- საქონლის დასაწყობება;

- საქონლის საწყობში განთავსება და შენახვა;
- საქონლის მიღება, აღრიცხვა, გაცემა და სხვა.

საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემები მნიშვნელოვან როლს ასრულებენ საერთაშორისო ბიზნეს-ოპერაციებში, რადგან ისინი უზრუნველყოფენ საქონლისა და მასალების საერთაშორისო მოძრაობას, რაც გლობალური ეკონომიკის განვითარებისთვის უმნიშვნელოვანესი მდგენელია. აღნიშნულ თემასთან დაკავშირებით არსებობს არაერთი სამეცნიერო ნაშრომი და კვლევა. მაგალითად,

დონგ-გოკ სონგის (Song...2023) ნაშრომში „გლობალური საზღვაო ტრანსპორტი და ლოჯისტიკა: უახლესი მოვლენები და შედეგები აზიის საკონტეინერო პორტებში“ აღნიშნულია, რომ „კარდინალური ცვლილებები მიმდინარეობს მსოფლიო ვაჭრობისა და ტვირთების გადაზიდვის რეჟიმში, რის შედეგადაც მიწოდების ჯაჭვში ურთიერთობები ჩამოყალიბდა „ბიზნესი-ბიზნესი“ ფორმით (Business-to-business (B2B). ასეთ პირობებში ბიზნესის სტაბილურობა და ინდუსტრიის მდგრადობა დიდწილად დამოკიდებულია ლოჯისტიკური სერვისებისა და სატრანსპორტო სისტემების ეფექტიანობაზე“.

წარმოდგენილი ნაშრომების ანალიზის საფუძველზე შეგვიძლია გავაკეთოთ დასკვნა, რომ საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემების როლი საერთაშორისო ბიზნეს ოპერაციებში მდგომარეობს შემდეგში:

1. საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემები წარმოადგენს გლობალური სავაჭრო სასაქონლო ნაკადების მოძრაობის მთავარ არხს:

- პროდუქტებისა და მომსახურების ტრანსპორტირება. საზღვაო ტრანსპორტი წარმოადგენს ყველაზე ეფექტიან და ეკონომიურ საშუალებას დიდი მოცულობის ტვირთების საერთაშორისო გადაადგილებისთვის. გლობალური ვაჭრობის დაახლოებით 80%-ს საზღვაო ტრანსპორტი ახორციელებს;

- *ნედლეულის მიწოდება.* საერთაშორისო ბიზნეს ოპერაციებისთვის საჭირო ნედლეული, როგორიცაა ნავთობი, ქვანახშირი, მადანი და სხვ., ძირითადად საზღვაო ტრანსპორტის მეშვეობით გადაიზიდება.

2. საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემები უზრუნველყოფს მიწოდების ჯაჭვის ოპტიმიზაციას:

- საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემები ინტეგრირებულია მიწოდების ჯაჭვებში, რაც უზრუნველყოფს წარმოებისა და დისტრიბუციის პროცესის დროულობას და ეფექტურობას;
- კონტეინერიზება (Containerization) – სტანდარტული კონტეინერების გამოყენება აუმჯობესებს ტვირთების მართვას და სწრაფ გადაადგილებას, რაც ამცირებს ლოჯისტიკურ ხარჯებს.

3. საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემები უზრუნველყოფს საერთაშორისო ბაზრებზე ხელმისაწვდომობას:

- საზღვაო ლოჯისტიკა საშუალებას აძლევს კომპანიებს განავითარონ საერთაშორისო ვაჭრობა და მიაღწიონ გლობალურ ბაზრებს, რაც განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია იმ ქვეყნებისთვის, რომლებსაც არ გააჩნიათ სახმელეთო ტრანსპორტირების ეფექტური საშუალებები.

4. საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემები უზრუნველყოფენ ხარჯების ეფექტიანობას. საზღვაო ტრანსპორტი იაფი ალტერნატივაა საავტომობილო, სარკინიგზო ან საჰაერო ტრანსპორტთან შედარებით, რაც საერთაშორისო ბიზნესისთვის სარფიან გარემოს ქმნის;

5. საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემები ქმნიან რეგულირების საერთაშორისო ჩარჩოებს. საზღვაო ვაჭრობის სამართლებრივი რეგულაციები (IMO⁵-ს სტანდარტები და სხვ.) უზრუნველყოფენ საერთაშორისო ბიზნეს ოპერაციების სტაბილურობასა და სამართლებრივ დაცულობას.

საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემების როლი გლობალურ ეკონომიკაში. საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემების

⁵ IMO (International Maritime Organization) – საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაცია

როლი განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია გლობალური ეკონომიკისათვის. გაეროს ვაჭრობისა და განვითარების სააგენტოს (UNCTAD, 2023) „საზღვაო ტრანსპორტი 2023“ ანგარიშში, აღნიშნულია, რომ „საზღვაო ტრანსპორტი საერთაშორისო ვაჭრობისა და გლობალური ეკონომიკის ხერხემალია. საქონლით საერთაშორისო ვაჭრობის მოცულობის 80%-ზე მეტი საზღვაო სატრანსპორტო სისტემების ჩართულობით ხორციელდება“.

რ. მამულაძის, გ. თხილაიშვილის და მ. გაბაიძის (Mamuladze....2023) ნაშრომში „საზღვაო ინდუსტრიის განვითარების ზოგიერთი ტენდენციები მსოფლიოსა და საქართველოში“ აღნიშნულია, რომ „საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემებს უდიდესი მნიშვნელობა ენიჭება როგორც ბიზნესის, ისე ცალკეული ქვეყნის და მსოფლიოს ეკონომიკურ განვითარებაში. განსაკუთრებულია მათი როლი საგარეო-ეკონომიკურ ურთიერთობებში, განსაკუთრებით კი საგარეო ვაჭრობაში, ვინაიდან, საგარეო ვაჭრობა - ექსპორტ-იმპორტი სწორედ საზღვაო სატრანსპორტო სისტემების საშუალებით ხორციელდება. შესაბამისად, უმნიშვნელოვანესია საზღვაო სატრანსპორტო და ლოჯისტიკური სისტემების როლი საქართველოს ეკონომიკის შემდგომ განვითარებაში“.

საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემების როლი გლობალურ ეკონომიკაში მდგომარეობს შემდეგში:

1. საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემები წარმოადგენს გლობალური ეკონომიკური ზრდის მამოძრავებელ ძალას:

- საზღვაო ტრანსპორტის როლი კრიტიკულად მნიშვნელოვანია გლობალური ეკონომიკის ინტეგრაციისთვის, რადგან ის აკავშირებს მსოფლიოს სხვადასხვა კუთხეში არსებულ მწარმოებლებსა და მომხმარებლებს;
- საერთაშორისო ვაჭრობის გაზრდილი მოცულობა საზღვაო სატრანსპორტო სისტემების გაუმჯობესებაზეა დამოკიდებული.

2. საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემები ხელს უწყობს რეგიონულ ეკონომიკურ განვითარებას:

- პორტები, თავის მხრივ წარმოადგენენ ეკონომიკურ ჰაბებს. ისინი ხშირად ქმნიან ადგილობრივი ეკონომიკური განვითარების ცენტრებს, რომლებიც მოიცავენ ბიზნეს საქმიანობას, ინდუსტრიულ ზონებს და ხელს უწყობს დასაქმებას;
 - საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემები განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია ისეთი პატარა ქვეყნებისთვის, როგორც საქართველოა, რადგან საზღვაო ტრანსპორტი კრიტიკულად მნიშვნელოვანია გლობალურ ეკონომიკურ პროცესებში ჩასართავად.
3. *საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემები უზრუნველყოფს ტრანსკავკასიური დერეფნის განვითარებას.* საზღვაო სატრანსპორტო სისტემები, რომლებიც აკავშირებენ ევროპასა და აზიას (მაგალითად, შუა დერეფანი), უზრუნველყოფენ ახალ მარშრუტებსა და შესაძლებლობებს რეგიონული და გლობალური ვაჭრობისთვის;
4. *საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემები ხელს უწყობს ეკოლოგიური გამოწვევების ეფექტიან მართვას:*
- საზღვაო სატრანსპორტო სისტემები მნიშვნელოვან როლს ასრულებენ მდგრადი განვითარების და ეკოლოგიური მიზნების მიღწევაში;
 - ტექნოლოგიური ინოვაციები, როგორიცაა მწვანე გემები და ენერგოეფექტური ნავსადგომები, ასევე ხელს უწყობენ გლობალური კლიმატური ცვლილებების გავლენის შემცირებას.
5. *საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემები ხელს უწყობს გლობალური ვაჭრობის განვითარებას და კონკურენტული გარემოს ფორმირებას:*
- საზღვაო ლოჯისტიკური სისტემები ქმნიან კონკურენტულ გარემოს, რაც ბიზნესებს აიძულებს მუდმივად გააუმჯობესონ მათი ოპერაციები;
 - *გლობალური ქსელები და ალიანსები.* საერთაშორისო კომპანიები იყენებენ საზღვაო სატრანსპორტო სისტემებს, რათა დააკმაყოფილონ მულტინაციონალური ოპერაციების მოთხოვნები და გაზარდონ ეფექტიანობა.

ამგვარად, საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემები გლობალური ეკონომიკის ფუნქციონირების საფუძველია, რომელიც უზრუნველყოფს საერთაშორისო ვაჭრობის მდგრად განვითარებას. მათი როლი საერთაშორისო ბიზნეს-ოპერაციებში არის არა მხოლოდ ტვირთების მოძრაობის უზრუნველყოფა, არამედ გლობალური ბაზრების დაკავშირება, რეგიონის ეკონომიკური პოტენციალის გამოყენება და მდგრადი განვითარების ხელშეწყობა.

საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემების როლი სატრანზიტო მომსახურების ეკონომიკაში და სატრანზიტო მომსახურების ბიზნესში. საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემები უნიკალურ შესაძლებლობებს აჩენს საქართველოში სატრანზიტო მომსახურების ეკონომიკისა და სატრანზიტო მომსახურების ბიზნესის განვითარების მიმართულებით. თავისი არსით, „სატრანზიტო მომსახურების ეკონომიკის“ ცნება განსხვავდება „ტრანსპორტის ეკონომიკის“ ცნებისაგან. მართლაც, „ტრანსპორტის ეკონომიკა“, ეს არის სატრანსპორტო სისტემებთან დაკავშირებული ეკონომიკური აქტივობები, მათ შორის, საზღვაო ტრანსპორტის ეკონომიკა, სარკინიგზო ტრანსპორტის ეკონომიკა, და ა.შ, რომელიც მოიცავს სატრანსპორტო სექტორში გამოყენებული კონცეფციების, თეორიებისა და მეთოდების ფართო სპექტრს (Culinane, 2004). „სატრანზიტო მომსახურების ეკონომიკა“ გულისხმობს იმ ეკონომიკურ საქმიანობათა ერთობლიობას, რომლებიც დაკავშირებულია საქონლის, მომსახურებების, ენერგიის, ინფორმაციისა და ადამიანების ტრანზიტთან, ანუ მათ გადაზიდვა და გადაყვანასთან ერთი ქვეყნიდან მეორეში, მესამე ქვეყნის გავლით. სატრანზიტო მომსახურების ეკონომიკა მოიცავს სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის, ლოჯისტიკური მომსახურების, საბაჟო პროცედურებისა და სხვა დამხმარე სერვისების ორგანიზებასა და მართვას, რაც უზრუნველყოფს ტრანზიტის პროცესის ეფექტურობასა და უსაფრთხოებას.

ამგვარად, არსებობს ყველა შესაძლებლობა საქართველოში განვითარდეს სატრანზიტო მომსახურების ეკონომიკა და სატრანზიტო მომსახურების ბიზნესი.

1.2. საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემები მსოფლიო ეკონომიკის განვითარების ცალკეულ ეტაპზე

საზღვაო ტრანსპორტი, როგორც გლობალური ვაჭრობის მთავარი მექანიზმი, თავისი არსებობის ისტორიაში, მნიშვნელოვან როლს ასრულებდა და ასრულებს მსოფლიო ეკონომიკის განვითარების პროცესში. მისი ფუნქციები და მნიშვნელობა დროთა განმავლობაში შეიცვალა ეკონომიკურ, ტექნოლოგიურ და გეოპოლიტიკურ გარემოებათა შესაბამისად.

უძველესმა საზღვაო მარშრუტებმა მნიშვნელოვანი როლი შეასრულეს სხვადასხვა ქვეყნის ეკონომიკების განვითარებაში, მათი კულტურებისა და ტექნოლოგიების გავრცელებაში. თანამედროვე საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური მარშრუტები გლობალიზაციის საფუძველია, რაც მსოფლიოს ეკონომიკის შეუფერხებელ განვითარებას უწყობს ხელს. მათი სტრატეგიული გამოყენება ეკონომიკური და გეოპოლიტიკური მიზნებისთვის მომავალშიც უმნიშვნელოვანესი იქნება.

საზღვაო სატრანსპორტო საკომუნიკაციო სისტემები მერკანტილიზმის ეპოქამდე. საზღვაო ტრანსპორტი საუკუნეების მანძილზე მნიშვნელოვან როლს ასრულებდა პლანეტის სხვადასხვა კუთხეში ადამიანების გადასაყვანად და საქონლის გადასატანად. პირველი საზღვაო სატრანსპორტო საშუალების გამოყენება თარიღდება ჩვენს წელთაღრიცხვამდე 3500 წლით. იმ დროისათვის მცირე ტვირთის გადატანას უზრუნველყოფდა რამდენიმე მეზღვაური მოკლე სანაპირო მარშრუტებით. ტექნოლოგიების დახვეწასთან ერთად იზრდებოდა გადაზიდვის მანძილიც. ვიკინგებმა ააშენეს გემები, რომლებსაც შეეძლოთ მოძრაობა მდინარეებსა და ზღვებში. უნდა აღინიშნოს, რომ სწორედ ისინი წავიდნენ პირველად სკანდინავიის ნახევარკუნძულიდან ინგლისში, ხმელთაშუა ზღვაში და ბოლოს ჩრდილოეთ ამერიკაში. მოგვიანებით ამ მიზანს ევროპელებმაც მიაღწიეს.

ძველ წელთა აღრიცხვით 3200 წლიდან ეგვიპტური სანაპირო და სამდინარო გემები წარმოადგენდნენ მსოფლიო ვაჭრობის მამოძრავებელ

ძალას. ძვ. წ. აღრიცხვით 1200 წლისთვის ეგვიპტური გემებით გადაიზიდებოდა სავაჭრო საქონელი ეგვიპტესა და ინდოეთის ოკეანის აუზის ქვეყნებს შორის, ისინი აღწევდნენ კუნძულ სუმატრამდე, რომელიც წარმოადგენდა იმ დროის ერთ-ერთ ყველაზე გრძელ საზღვაო გზას.

აბრეშუმის გზა და არაბული ზღვის მარშრუტები (ძვ. წ. აღრიცხვით პირველი საუკუნიდან და ჩვ. წ. აღრიცხვით მე-12-ე საუკუნემდე). აბრეშუმის გზის ისტორია იწყება ძველ წელთა აღრიცხვით 139 წელს, მას შემდეგ რაც ჩინეთი გაერთიანდა ჰანის დინასტიის ქვეშ. ის იწყებოდა ჩანგანში (ქსიანი) და მთავრდებოდა კონსტანტინოპოლში (დღევანდელ სტამბოლში), გადიოდა ისეთ სავაჭრო ქალაქებში, როგორიცაა სამარყანდი და კაშგარი. აღნიშნული სავაჭრო მარშრუტის აღსაწერად ტერმინი „აბრეშუმის გზა“ პირველად გამოიყენა გერმანელმა გეოგრაფმა და მოგზაურმა ფერდინანდ ფონ რიხტჰოფენმა (Ferdinand von Richthofen) 1877 წელს, ევროპასა და აღმოსავლეთ აზიას შორის სავაჭრო საქონლის მოძრაობის გზის აღსაწერად.

აბრეშუმის გზა, ეს იყო ტრანსევრაზიული სავაჭრო გზების ქსელი, რომელიც აკავშირებს აღმოსავლეთ და სამხრეთ-აღმოსავლეთ აზიას ცენტრალურ აზიასთან, ინდოეთთან, სამხრეთ-დასავლეთ აზიასთან, ხმელთაშუა ზღვასთან და ჩრდილოეთ ევროპასთან (Alfred, 2014). აბრეშუმის გზა ფუნქციონირებდა დაახლოებით 1500 წლის განმავლობაში და წარმოადგენდა სტაბილურ და საიმედო სავაჭრო-საკომუნიკაციო სისტემას კაცობრიობის ისტორიაში. სახელწოდება „აბრეშუმის გზა“ მომდინარეობს ძვირფასი ჩინური აბრეშუმის ქსოვილისგან, რომელიც აზიიდან მიეწოდებოდა ახლო აღმოსავლეთსა და ევროპაში, თუმცა სავაჭრო მარშრუტი ასევე ემსახურებოდა სხვა უამრავი დასახელების სავაჭრო საქონლის მიწოდებასაც.

„აბრეშუმის გზა“ თავისი სტრუქტურით არ წარმოადგენდა ერთ კონკრეტულ ე. წ. „გზას“. ეს იყო სხვადასხვა სამარშრუტო ქსელების ერთობლიობა, რომლის სიგრძე შეადგენდა დაახლოებით 6400 კმ-ს. აღნიშნული სავაჭრო მარშრუტების გავლით სარგებლობდნენ სავაჭრო საქონ-

ლით დატვირთული ქარავნები აღმოსავლეთის ქვეყნებიდან დასავლეთის მიმართულებით, ცენტრალურ აზიის გავლით. აღნიშნული მარშრუტის გასწვრივ არსებული სტეპები ხელს უწყობდა მოგზაურობას. სავაჭრო გზა გვერდს უვლიდა მარშრუტზე არსებული რამდენიმე ისეთ უდაბნოებს, როგორიცაა გობისა და თაკლა-მაკანის უდაბნოები.

აბრეშუმის გზის მნიშვნელობამ თავის პიკს მიაღწია მონღოლეთის იმპერიის დროს (მე-13 საუკუნეში). აღნიშნულ პერიოდში ჩინეთს და ცენტრალურ აზიას აკონტროლებდნენ მონღოლი ხანები, რომლებიც, ერთის მხრივ, იყვნენ სასტიკი დამპყრობლები, მეორეს მხრივ კი, მხარს უჭერდნენ ვაჭრობის განვითარებას. ევროპასა და ჩინეთს შორის სავაჭრო ურთიერთობები განსაკუთრებით გაღრმავდა მარკო პოლოს მოგზაურობის შემდეგ (1271-1292 წლებში).

ისტორიული ცნობებით „აბრეშუმის“ გზამ არსებობა შეწყვიტა 1453 წელს, კონსტანტინოპოლის, და, შესაბამისად, ბიზანტიის იმპერიის დაცემის შემდეგ, როდესაც ოსმალეთის იმპერიამ შეაჩერა ვაჭრობა დასავლეთთან.

„აბრეშუმის გზის“ სავაჭრო ქსელების სისტემა თავისი დანიშნულებით, სტრუქტურითა და ორგანიზებით წარმოადგენდა ერთგვარ „მიწოდების ჯაჭვს“. მართლაც, საქონელი წარმოების ადგილიდან დანიშნულების ადგილამდე მიეწოდებოდა არა ერთი და იგივე ქარავნის მიერ, არამედ საქონელი გადაეცემოდა ერთი სავაჭრო ცენტრიდან (თანამედროვე ლოჯისტიკური შუამავლიდან) მეორე სავაჭრო ცენტრს, და ამგვარად, ფუნქციონირებდა როგორც თანამედროვე მიწოდების ჯაჭვი. აბრეშუმთან ერთად ძირითად სავაჭრო საქონელს წარმოადგენდა ძვირფასეულობა (ოქრო, ნეფრიტი), ჩაი, სანელებლები და სხვა. ვინაიდან დიდ დისტანციებზე მარშრუტის სატრანსპორტო სიმძლავრე ხშირად შეზღუდული და სახიფათო იყო, ამიტომ ფუფუნების საქონელი იყო ერთადერთი საქონელი, რომლითაც დიდი მანძილით დაშორებულ მხარეებს შორის ვაჭრობა შეიძლებოდა. აბრეშუმის გზა ასევე ემსახურებოდა იდეებისა და რელიგიების

(თავდაპირველად ბუდიზმის და შემდეგ ისლამის) გავრცელების ვექტორს, რაც საშუალებას აძლევდა ევროპიდან, ახლო აღმოსავლეთისა და აზიის ცივილიზაციებს ურთიერთქმედებდნენ.

არაბული ზღვის მარშრუტები. ხმელთაშუა ზღვის აუზისა და ინდოეთის დამაკავშირებელი საზღვაო მარშრუტის გამოყენება დაიწყო რომის იმპერიის ეპოქაში. I-VI საუკუნეებს შორის გემები დაცურავდნენ წითელ ზღვასა და ინდოეთს შორის, ზაფხულის მუსონური ქარების დახმარებით. საქონელი იგზავნებოდა წითელი ზღვის გასწვრივ მდებარე ქალაქებში (მაგალითად, ბერენიკე), ხოლო შემდეგ აქლემების ქარავნებით გადაჰქონდათ მდინარე ნილოსის გასწვრივ, შემდეგ სამდინარო ნაევებით საქონელი ალექსანდრიაში გადაჰქონდათ, საიდანაც რომის იმპერიასთან ვაჭრობა შეიძლებოდა.

IX საუკუნიდან გაჩნდა საზღვაო გზები, რომლებსაც აკონტროლებდნენ არაბი ვაჭრები. იმის გამო, რომ გემები გაცილებით ნაკლებად შეზღუდულები იყვნენ, ვიდრე ქარავნები ტევადობის თვალსაზრისით, ზღვით შეიძლებოდა უფრო დიდი რაოდენობის საქონლით ვაჭრობა. მთავარი საზღვაო მარშრუტი იწყებოდა გუანჯოუდან, გადიოდა სამხრეთ-აღმოსავლეთ აზიაში, ინდოეთის ოკეანესა და წითელ ზღვაზე, შემდეგ კი ალექსანდრიას აღწევდა. მოგების მნიშვნელოვანი წილი მოდიოდა მალუკუს კუნძულებზე (დღევანდელ ინდონეზიაში მას დაარქვეს "სანელებლების კუნძულები", რადგან ისეთი სანელებლები, როგორიცაა: მუსკატის კაკალი, მაკიაჟი და კბილი მხოლოდ აქ მოიპოვება).

ისლამის გავრცელებამაც ხელი შეუწყო ვაჭრობის განვითარებას, რადგან ამ რელიგიაში ეთიკისა და კომერციის მრავალი წესია ჩადებული.

მე-10 საუკუნისთვის ჩინელი ვაჭრები ხშირად მოგზაურობდნენ სამხრეთ ჩინეთის ზღვაში, ინდოეთის ოკეანეში და აარსებდნენ რეგიონულ სავაჭრო ქსელებს. ამავე პერიოდში ყალიბდება საზღვაო სავაჭრო გზები ახლო აღმოსავლეთსა და აზიას შორის, ძირითადად არაბი ვაჭრების კონტროლის ქვეშ. შუა საუკუნეებში ვენეციელები და გენოველები აკონტროლებდნენ

ხმელთაშუა ზღვის ვაჭრობის დიდ ნაწილს, რომელიც უკავშირდებოდა კონსტანტინოპოლის, ანტიოქიის და ალექსანდრიის მთავარ სავაჭრო ცენტრებს. როდესაც ევროპულმა ძალებმა განავითარეს თავიანთი საზღვაო ტექნოლოგიები მე-15 საუკუნეში, მათ წარმატებით დაამხეს არაბთა კონტროლი ამ მომგებიანი სავაჭრო გზის ჩასანაცვლებლად.

მე-15 საუკუნის დასაწყისში ადმირალ ჟენგ ჰე ხელმძღვანელობდა ჩინეთის 300-ზე მეტი გემისგან შემდგარ დიდ ფლოტს 28 000-იანი მეზღვაურისაგან შემდგარი ეკიპაჟით. მათ მიერ მოწყობილი შვიდი მსხვილი ექსპედიციიდან ერთ-ერთმა მიაღწია აღმოსავლეთ აფრიკის სანაპიროს. თუმცა, ჩინეთის მცდელობა დაემტკიცებინა რეგიონული საზღვაო დომინირება ხანმოკლე აღმოჩნდა. ასეთი ექსპედიციების შეჩერების ძირითადი მიზეზი იყო ის, რომ ჩინეთი თავს კონტინენტურ სახელმწიფოდ აღიქვამდა და შედარებით შეზღუდულ ინტერესს იჩენდა საზღვაო ვაჭრობის მიმართ.

თუმცა, რიგი სხვა ქვეყნებისთვის, საზღვაო ძალების დემონსტრირება ეკონომიკური მნიშვნელობის სასიცოცხლო მნიშვნელობის, სტრატეგიულ ინტერესს წარმოადგენდა. ევროპულმა კოლონიურმა ძალებმა, მათ შორის ესპანეთმა, პორტუგალიამ, ინგლისმა, ნიდერლანდებმა და საფრანგეთმა პირველებმა დააარსეს დამოუკიდებელი გლობალური საზღვაო სავაჭრო ქსელი მე-16 საუკუნეში. საზღვაო გადაზიდვის აქტივობების უმეტესობა ორიენტირებული იყო ხმელთაშუა ზღვის, ჩრდილოეთ ინდოეთის ოკეანის, წყნარი ოკეანისა და ჩრდილოეთ ატლანტის ოკეანის გარშემო, კარიბის ზღვის აუზის ჩათვლით.

ამრიგად, სავაჭრო საქონელზე წვდომა ისტორიულად და თანამედროვედ რჩება საზღვაო ქსელების შექმნის მთავარ მამოძრავებელ ფაქტორად.

მე-15 საუკუნის ბოლოდან გემთმშენებლობის ისტორიაში იწყება ახალი ეტაპი, რომელიც უკავშირდება დიდი გეოგრაფიულ აღმოჩენებს. შორეულ ქვეყნებში ახალი საზღვაო გზების ძიება მოითხოვდა სწრაფ გემებს, როგორც იყო კარაველები, ვინაიდან მხოლოდ მათი მეშვეობით იყო შესაძლებელი იმ

დროისათვის წარმოდგენელ დისტანციებზე სარისკო მოგზაურობა სრულიად უცნობ ადგილებში. იმ დროისათვის გემების ნავიგაციის ყველაზე ხელსაყრელი ინსტრუმენტი იყო კომპასი, რომელიც ევროპაში მე-12 საუკუნეში ჩამოიტანეს არაბმა ვაჭრებმა, სავარაუდოდ, ჩინეთიდან. მე-15 საუკუნეში სულ უფრო მეტი მეზღვაური იყენებდა ე.წ. იაკობის კვერთხს. იგი გამოიყენებოდა ჩრდილოეთის ვარსკვლავს ან მზესა და ჰორიზონტს შორის კუთხის დასადგენად.

სატრანსპორტო კომუნიკაციების ადგილი და როლი მერკანტილიზმის ეპოქაში. მერკანტილიზმის ეპოქა მოიცავს 1500-1780 წლებს. მერკანტილიზმის ეპოქაში საფუძველი ჩაეყარა პირველ საოკეანო სავაჭრო გზების ფორმირების პროცესს. სავაჭრო გზების ფორმირებამ, თავის მხრივ, კოლონიალური იმპერიების წარმოშობა (მაგალითად, ესპანეთის კოლონიალური იმპერია) და შესაბამისად, საერთაშორისო ვაჭრობაში ევროპის გავლენის ზრდა განაპირობა.

მერკანტილიზმის ეპოქის ევროპაში საერთაშორისო ვაჭრობა იყო კონტროლირებადი და მონოპოლიზებული. რაც შეეხება აზიას, ამ პერიოდში არსებობდნენ იმპერიები, როგორიცაა ჩინეთი და ინდოეთი, რომლებიც წარმოადგენდნენ მნიშვნელოვან ეკონომიკურ სუბიექტებს, თუმცა ისინი არსებით ინტერესს არ იჩენდნენ შორ მანძილებზე სავაჭრო ურთიერთობების დამყარების მიმართ. შესაბამისად, აღნიშნული რეგიონების საერთაშორისო ვაჭრობაში ჩართულობა გამოიხატებოდა უცხოელ ვაჭრებთან ურთიერთობის ფორმით. მიუხედავად ამისა, ეკონომიკური საქმიანობის უმეტესობისათვის ურთიერთობების სივრცითი მასშტაბი რჩებოდა ლოკალური.

სამრეწველო რევოლუციის ეტაპი (1780-1880 წ.წ.). აღნიშნულ ეპოქაში (კერძოდ, XVIII საუკუნის დასასრულსა და XIX საუკუნის დასაწყისში) საფუძველი ჩაეყარა საერთაშორისო ვაჭრობის კლასიკურ თეორიას, რომლის ავტორებიც იყვნენ ეკონომიკური მეცნიერების კლასიკოსები - ადამ სმიტი და დევიდ რიკარდო. პ. გოუნარტსის (Gounaris, 2013) ნაშრომში „საერთაშორისო ვაჭრობა და რევოლუცია საზღვაო ნაოსნობაში“, აღნიშნულია, რომ „აღამ

სმიტმა თავის წიგნში, "ერების სიმდიდრე" და რომელიც გამოიცა მე-18 საუკუნეში, ხაზი გაუსვა იმ მნიშვნელოვან როლს, რომელსაც საზღვაო გადაზიდვები თამაშობს ვაჭრობის ხელშეწყობაში, სანამ მოხდება რაიმე მნიშვნელოვანი რევოლუცია ინდუსტრიაში“. შოტლანდიელმა ეკონომისტმა, კლასიკური პოლიტიკური ეკონომიის ერთ-ერთმა ფუძემდებელმა ა. სმიტმა (1723-1790) 1776 წელს გამოქვეყნებულ ნაშრომში - გამოკვლევა ხალხთა სიმდიდრის ბუნების და მიზეზების შესახებ, გააკეთა შემდეგი დაასკვნა - ქვეყნები დაინტერესებულნი არიან საერთაშორისო ვაჭრობის თავისუფალ განვითარებაში.

კლასიკური პოლიტიკური ეკონომიის მეორე ფუძემდებელმა ინგლისელმა ეკონომისტმა დევიდ რიკარდომ (1772-1823) ფუძემდებლურ ნაშრომში „პოლიტიკური ეკონომიისა და საგადასახადო დაბეგვრის პრინციპები“ (1817) დაამტკიცა, რომ საერთაშორისო ვაჭრობაში მონაწილეობა ყველა ქვეყნისათვის და მეწარმისათვის სარგებლის მომტანია.

სამრეწველო რევოლუციის ეპოქაში მასიური წარმოების ჩამოყალიბებამ საფუძველი ჩაუყარა მსხვილი საწარმოო ერთეულების ჩამოყალიბებას. აღნიშნული პროცესები განაპირობებდა სამუშაო ძალაზე გაზრდილ მოთხოვნას, ურბანიზაციას და სამრეწველო ქალაქების წარმოქმნას, რომლებსაც გააჩნდათ ფართო სავაჭრო კავშირები იმ ტერიტორიებთან, საიდანაც ხდებოდა ნედლეულისა და ენერგიის მოწოდება. ასეთი ეკონომიკური კავშირების დამყარების საფუძველს წარმოადგენდა სავაჭრო სატრანსპორტო არხების მშენებლობა, ხოლო მოგვიანებით რეგიონული სარკინიგზო ქსელების ფორმირება. სარკინიგზო ქსელების ფორმირებამ პირველად გახადა შესაძლებელი მასშტაბის ეკონომიის მიღწევა შიდა ტრანსპორტისათვის. ორთქლძაღვლების გამოგონებამ უზრუნველყო შორ მანძილებზე კოლონიალიზმისა და სავაჭრო ურთიერთობების ჩამოყალიბება.

ფორდიზმის ეტაპი (1880-1970). ფორდიზმის ეპოქაში ყალიბდება მსხვილი ტრანსნაციონალური კორპორაციები და სამრეწველო კლასტერები,

რომლებშიც გაერთიანდნენ მონათესავე დარგები. საერთაშორისო და რეგიონულ ურთიერთობებს ემსახურებოდა კარგად განვითარებული სანაოსნო და სარკინიგზო ქსელები. აღნიშნული პერიოდის ბოლოს კოლონიური იმპერიები დაიშალა და მოხდა იმპერიალიზმის ჩანაცვლება კორპორატიული იმპერიალიზმით. განვითარებადი ქვეყნების ეკონომიკური როლი, რომელთა ნაწილიც წარმოადგენდა ყოფილ კოლონიებს (მაგალითად, აშშ) სულ უფრო იზრდებოდა. ამ ფონზე მნიშვნელოვნად შემცირდა ისეთი ქვეყნების ეკონომიკური მნიშვნელობა, როგორიც იყო ჩინეთი და ინდოეთი. ეს, უპირველესად, განპირობებული იყო მათი პოლიტიკური სისტემებით.

პოსტფორდიზმი (1970-2010). აღნიშნული პერიოდი ხასიათდება გლობალიზაციის გაღრმავებით, ექსპორტზე ორიენტირებული (მაგალითად, იაპონიის, სამხრეთ კორეის, ჩინეთის) ეკონომიკების წარმოქმნით, რომლებიც მნიშვნელოვან სარგებელს იღებენ გლობალური საწარმოო ქსელების შექმნით. მათი მართვა ხორციელდება კორპორაციული სისტემებით. ყოველივე ეს შესაძლებელი გახდა ძირითადი სატრანსპორტო ტექნოლოგიების კონვერგენციის, კერძოდ კონტეინერიზაციის, რეაქტიული თვითმფრინავების მომსახურებისა და ტელეკომუნიკაციების განვითარების წყალობით.

მიუხედავად იმისა, რომ გადამამუშავებელი მრეწველობის მოცულობა იზრდება, მისი ფარდობითი წილი მცირდებოდა მომსახურების სფეროს ზრდის ფონზე. ცოდნა გადაიქცა კაპიტალის ფორმად, ვინაიდან ინოვაციები არსებით როლს ასრულებდა საქონლისა და მომსახურების რაოდენობრივი და ხარისხობრივი გაუმჯობესების სფეროში. სწრაფად დაინერგა ინფორმაციული ტექნოლოგიები პროდუქციის წარმოებისა და მომსახურების სფეროში. მრავალმხრივი სავაჭრო ხელშეკრულებები და ეკონომიკური ბლოკები უზრუნველყოფენ ტრანზაქციული გარემოს ფორმირებას, რომელიც ხელსაყრელია ადგილის შედარებითი უპირატესობის მისაღწევად სამუშაო ძალის, მიწისა და რესურსების თვალსაზრისით.

21-ე საუკუნის დამახასიათებელ თავისებურებას, ამ თვალსაზრისით, წარმოადგენს ის გარემოებაც, რომ გლობალიზაცია და მისი თანმდევი თავისებურებანი არსებით ასახვას პოვნებს წარმოებისა და განაწილების პროცესებზე. რესურსების ამოწურვის გაზრდილი საფრთხეები და გარემოს დაბინძურებისადმი გაზრდილი მოთხოვნები მდგრადი კაპიტალიზმის პარადიგმის ნათელი დადასტურებაა, რომლის პირობებშიც ეკონომიკურად აქტიური სუბიექტები, მარეგულირებელი ორგანოებისა და კონკურენტების მხრიდან ძლიერი ზეწოლის გამო, იძულებულნი არიან მინიმუმამდე დაიყვანონ საკუთარი გარე ეფექტები (მაგალითად, ნარჩენები, დაბინძურება, მარაგები და სხვა). პოსტფორდისტული პერიოდის სხვა ფაზების მსგავსად, აღნიშნულ ეტაპზეც ფუნდამენტური მნიშვნელობა ენიჭება ეფექტური მიწოდების ჯაჭვის ფორმირებას, განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია ის მდგომარეობა, რომ მიწოდების ჯაჭვის ელემენტებს შორის ნებისმიერი ურთიერთობა დაკავშირებულია ღირებულების მატებასთან. ამასთან, გლობალიზაცია წარმოადგენს დომინანტ პარადიგმას, ხოლო ენერგია და გადამუშავება ასტიმულირებს საწარმოო სისტემების რეგიონულ ორიენტაციას.

მომავალში, საწარმოო სისტემები, სავარაუდოდ, მიიღებენ უფრო იერარქიულ სტრუქტურას და, აუცილებლობის შემთხვევაში, დაიწყებენ გლობალურ დონეზე მომწოდებლების ძებნას, ამასთან, უპირატესობას მიანიჭებენ რეგიონულ მომწოდებლებს. სატრანსპორტო სისტემების ინტერმოდალური ინტეგრაციის ხარისხი, როგორც სამგზავრო, ისე სატვირთო გადაზიდვებისათვის, განაპირობებს ეფექტურობის დამატებითი ამაღლების აუცილებლობას იმ პირობებშიც კი, თუ მოდალური გადაზიდვების სიჩქარე არსებითად არ შეიცვლება. ქვეყნები დარჩებიან ფუნქციური ერთეულების დონეზე, მაგრამ ეკონომიკური ინტეგრაცია გააგრძელებს ერსა და ეკონომიკურ რეგიონს შორის განსხვავების წაახალისებას.

საზღვაო გადაზიდვების თანამედროვე ტენდენციები. კონტინენტთა-შორისი საჰაერო გადაზიდვების ეპოქამდე, დიდ დისტანციებზე სამგზავრო

გადაზიდვების განხორციელებას ემსახურებოდა სამგზავრო გემები - ლაინერები. თანამედროვე ეტაპზე დიდ სამგზავრო დისტანციებზე მგზავრების გადაყვანა ემსახურება მხოლოდ და მხოლოდ დასვენების ფუნქციას, რომელსაც ახორციელებენ მხოლოდ საკრუიზო გემები, მაგალითად, ისეთ კონკრეტულ რეგიონულ ბაზრებზე, როგორიცაა კარიბის და ხმელთაშუა ზღვა. მიუხედავად ამისა, რამდენიმე საოკეანო ბორანი მუშაობს მოკლე დისტანციებზე, კერძოდ ევროპაში (ინგლისის არხი, ბალტიის ზღვა, ეგეოსი), იაპონიასა და სამხრეთ-აღმოსავლეთ აზიაში (ინდონეზია და ფილიპინები).

თანამედროვე საზღვაო ტრანსპორტი ძირითადად ორიენტირებულია დიდი მოცულობის ტვირთის გადაზიდვაზე, რადგან არ არსებობს სხვა ეფექტური ალტერნატივა მსგავსი ტვირთის შორ მანძილზე გადასაზიდად (Rodrigue, 2024).

აბსოლუტური უპირატესობის ფლობა დღესაც ინარჩუნებს არსებობას და ის უკავშირდება დედამიწაზე რესურსების არათანაბარ გეოგრაფიულ განაწილებას. მართლაც, მწარმოებლურობის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ფაქტორის - ბუნებრივი რესურსების მოპოვების ადგილები მნიშვნელოვნადაა დამორებული მათი მოხმარების, ანუ საწრმოო სიმძლავრეების განლაგების ადგილებისგან, რაც მოითხოვს დიდი რაოდენობით ტვირთის გადატანას დიდ მანძილებზე.

შედარებითი უპირატესობაც ინარჩუნებს არსებობას და ის ეხება იმ ტვირთებს, რომლებიც იდეალურ პირობებში, არ უნდა ექვემდებარებოდეს გადაზიდვებს. აღნიშნული ტვირთების მნიშვნელოვანი ნაწილის გადაზიდვის აუცილებლობა წარმოიქმნება ღირებულებისა და შესაძლებლობების განსხვავების გამო.

საერთაშორისო ბიზნეს ოპერაციებში აუთსორსინგისა და ოფშორინგის ფართო გამოყენებამ, ასევე საერთაშორისო ვაჭრობის ლიბერალიზაციამ განაპირობა ის, რომ როგორც ნახევარფაბრიკატები, ისე მაკომპლექტებლები,

სათადარიგო ნაწილები და მზა პროდუქცია გადაიზიდება დიდ დისტანციებზე, რაც ხელს უწყობს საკონტეინერო გადაზიდვების მოცულობის ზრდას.

აღნიშნულს ასევე განაპირობებს საზღვაო ვაჭრობის სასაქონლო ნაკადების ბალანსის ცვლილება. კერძოდ, საერთაშორისო ვაჭრობის საერთო მოცულობაში საკმაოდ მაღალია განვითარებადი ეკონომიკის მქონე ქვეყნების წილი. თუმცა, ეკონომიკური პირობებიდან გამომდინარე, ასეთი ტვირთი შეიძლება იყოს დროებითი და ექვემდებარებოდეს მათი წარმოშობისა და დანიშნულების ადგილის ცვლილებებს.

გემები და საზღვაო ტერმინალები უფრო ეფექტური გახდნენ მათი გამტარუნარიანობისა და სხვადასხვა სახის ტვირთის (მაგალითად, გენერალური, ანუ საცალო ტვირთები, კონტეინერები, ბუნებრივი აირი, თხევადი (ჩამოსასხმელი) ტვირთები, ნაყარი და ყრილი ტვირთები, სარეჟიმო ტვირთები და სხვ.) დამუშავების უნარის თვალსაზრისით, რაც მათ საშუალებას აძლევთ მხარი დაუჭირონ შორ მანძილებზე ვაჭრობას.

გემების ზომის ზრდამ შექმნა იმის შესაძლებლობა, რომ საზღვაო ტრანსპორტირება გამხდარიყო უფრო ეკონომიური. გემების ზომის ზრდა იქცა ტენდენციად, რასაც ხელი შეუწყო კონტეინერიზაციამ.

საზღვაო ტრანსპორტის მნიშვნელობა 21-ე საუკუნეში. საზღვაო ტრანსპორტი 21-ე საუკუნეში ისევ გვევლინება გლობალური ვაჭრობისა და ეკონომიკური ურთიერთობების ერთ-ერთ მთავარ და ყველაზე ეფექტიან ფორმად. თანამედროვე ეკონომიკა და საერთაშორისო ვაჭრობა სულ უფრო დამოკიდებულია საზღვაო სატრანსპორტო სისტემებზე, რაც უზრუნველყოფს საქონლის, ნედლეულის, ტექნოლოგიებისა და ფინანსების საერთაშორისო მიმოქცევას. მართლაც, საზღვაო ვაჭრობა:

- *წარმოადგენს გლობალური სავაჭრო სისტემის საყრდენ ღერძს, რადგან:*
 - სწორედ საზღვაო ტრანსპორტით გადაიზიდება სავაჭრო საქონლის უდიდესი ნაწილი. დღესდღეობით, საზღვაო ტრანსპორტი უზრუნველყოფს გლობალური ვაჭრობის 80%-ზე მეტს, რაც ნიშნავს, რომ

თითქმის ყველა საერთაშორისო სავაჭრო ოპერაცია, რომელიც დაკავშირებულია საქონლის მასიური გადაადგილებასთან, საზღვაო გზით ხორციელდება;

- საზღვაო ტრანსპორტი უმჯობესია მოცულობის და ეკონომიურობის თვალსაზრისით. საზღვაო ტრანსპორტი ყველაზე ეფექტიანი და ეკონომიური საშუალებაა დიდი რაოდენობის საქონლის გადასაზიდად;
- *უზრუნველყოფს ახალი სავაჭრო მარშრუტების განვითარებას. კერძოდ, ის:*
 - ხელს უწყობს გლობალური სავაჭრო ქსელების განვითარებას. 21-ე საუკუნეში, საზღვაო ტრანსპორტი, განსაკუთრებით პანამისა და სუეცის არხების მეშვეობით, მნიშვნელოვნად უწყობს ხელს ვაჭრობასა და რეგიონული ეკონომიკური ინტეგრაციის ზრდას;
 - განაპირობებს გლობალური ეკონომიკის განვითარებას. საერთაშორისო ვაჭრობისა და ბიზნეს ოპერაციების გაფართოებასთან ერთად საზღვაო ტრანსპორტი გლობალური ეკონომიკის ზრდის უმთავრესი განმაპირობებელი ფაქტორია.
- *უზრუნველყოფს ტექნოლოგიური ინოვაციების დანერგვას და მდგრადობას. მართლაც, მისი მეშვეობით:*
 - ინერგება მწვანე სატრანსპორტო ოპერაციები. გარემოსდაცვითი გამოწვევების საპასუხოდ საზღვაო ტრანსპორტი იწყებს ენერგოეფექტური და ეკოლოგიურად მდგრადი ტექნოლოგიების ინტეგრირებას.
 - ინერგება ავტომატიზაციისა და მონაცემთა რეალურ დროში გაცვლის სისტემები. თანამედროვე გემები აღჭურვილია უახლესი სისტემებით, რომლებიც უზრუნველყოფენ ტრანსპორტის ოპერაციების ავტომატიზაციას და მონაცემთა გადაცემას რეალურ დროში, რაც მულტინაციონალური კომპანიისთვის ძალიან მნიშვნელოვანია.
- *უზრუნველყოფს ეკონომიკის გლობალური ქსელების დაკავშირებას, რადგან:*

- საზღვაო პორტი, როგორც ეკონომიკური ჰაბი, ფინქციონირებს როგორც ლოჯისტიკური ცენტრი და სავაჭრო ჰაბი, რითაც ქმნის ახალ შესაძლებლობებს როგორც ქვეყნის, ისე გლობალური ეკონომიკისათვის;
 - საზღვაო ტრანსპორტი უზრუნველყოფს მიწოდების ჯაჭვების ოპტიმიზაციას, რაც ზრდის საწარმოთა ეფექტიანობას, ამცირებს ლოჯისტიკურ ხარჯებს და აჩქარებს საქონლის განაწილებას სხვადასხვა ბაზრებზე.
- *სტრატეგიული მნიშვნელობისაა საერთაშორისო პოლიტიკაში.*
- *პორტები და საზღვაო ტრანსპორტი სტრატეგიულ აქტივებად ითვლება.* მათ შორის პორტების კონტროლი და საზღვაო ტრანსპორტის მარშრუტების უზრუნველყოფა მნიშვნელოვან როლს ასრულებს როგორც ეკონომიკურ, ისე პოლიტიკურ არენაზე;
 - *საზღვაო უსაფრთხოება.* საზღვაო ტრანსპორტი უზრუნველყოფს არა მხოლოდ სავაჭრო და კომერციული მარშრუტების დაცვას, არამედ საერთაშორისო ურთიერთობებში სტაბილურობის შენარჩუნებას.
- *ამცირებს COVID-19-ის ნეგატიურ გავლენებს და მსგავს გამოწვევებს.*
- 2020 წელს პანდემიის ფონზე საზღვაო ტრანსპორტმა შეასრულა ეკონომიკის მთავარი მამოძრავებელი ძალის ფუნქცია, რადგან მან უზრუნველყო საქონლის მიწოდება და მომარაგების ჯაჭვების გაძლიერება.
 - პანდემიის შემდეგ, საზღვაო ტრანსპორტმა სწრაფად აღიდგინა პოზიციები და ისევ გახდა გლობალური სავაჭრო სისტემის საყრდენი.

ამგვარად, საზღვაო ტრანსპორტი 21-ე საუკუნეში რჩება გლობალური ეკონომიკის ქვაკუთხედად, რომელიც უზრუნველყოფს საერთაშორისო სავაჭრო ოპერაციების და ეკონომიკური ურთიერთობების გაუმჯობესებას. გლობალიზაცია, ტექნოლოგიური ინოვაციები, ეკოლოგიური და ენერგოეფექტური მიდგომები, ასევე სტრატეგიული მნიშვნელობა საერთაშორისო პოლიტიკაში – ყველა ეს ფაქტორი განსაზღვრავს საზღვაო ტრანსპორტის ფუნდამენტურ როლს თანამედროვე სამყაროში, მათ შორის საერთაშორისო ბიზნესში.

1.3. საზღვაო ვაჭრობის განვითარების ტენდენციები

საზღვაო ვაჭრობა წარმოადგენს საქონლისა და მომსახურების გაცვლას საერთაშორისო საზღვაო გზით. ეს საქმიანობა განისაზღვრება როგორც საერთაშორისო ვაჭრობის მთავარი საშუალება, რომლის საშუალებითაც გემების გამოყენებით ხდება პროდუქციის გადაზიდვა ერთი ქვეყნიდან მეორეში. საზღვაო ვაჭრობა არის მსოფლიო ეკონომიკის ერთ-ერთი ყველაზე მნიშვნელოვანი ნაწილი, რადგან ის უზრუნველყოფს საქონლის გლობალურ მიწოდებას და ფინანსურ აქტივობას.

საზღვაო ვაჭრობის ძირითადი მახასიათებელი თავისებურებებია:

- *მისი გლობალური მასშტაბი.* საზღვაო ვაჭრობა მოიცავს სხვადასხვა ქვეყანას, რომლებიც ერთმანეთთან დაკავშირებულნი არიან საზღვაო გზების მეშვეობით.
- *მისი მეშვეობით დიდი მოცულობის გადაზიდვების შესაძლებლობა.* საზღვაო ტრანსპორტი ერთ-ერთი ყველაზე ეფექტიანი და იაფი საშუალებაა დიდი რაოდენობის საქონლის გადაზიდვისთვის, როგორცაა: ნავთობი, საწვავი, მინერალები, მადანი, მარცვლეული და სხვა.
- *ტექნოლოგიების სწრაფი განვითარება.* თანამედროვე კონტეინერიზება, უფრო დიდი გემები, ავტომატიზება და რობოტიზაცია ამარტივებს საზღვაო ვაჭრობას, აჩქარებს გადაზიდვის პროცესებს და ამცირებს ლოჯისტიკურ ხარჯებს.

საზღვაო ვაჭრობას უდიდესი მნიშვნელობა ენიჭება გლობალურ ეკონომიკაში. კერძოდ, საზღვაო ვაჭრობა:

- *ხელს უწყობს მსოფლიო ეკონომიკის ინტეგრაციას.* საზღვაო ვაჭრობა აუცილებელი პირობაა ქვეყნების ეკონომიკებს შორის ინტეგრაციისთვის. მას შეუძლია კავშირი დაამყაროს განვითარებულ და განვითარებად ქვეყნებს შორის.
- *უზრუნველყოფს გლობალურ ბაზრებზე წვდომას.* განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია მცირე ეკონომიკის და განვითარებადი ქვეყნებისთვის,

ვინაიდან საზღვაო ვაჭრობა არის ერთ-ერთი მთავარი გზა გლობალური ბაზრებზე წვდომისათვის;

- ხელს უწყობს რეგიონული ეკონომიკის განვითარებას. საზღვაო ვაჭრობა ხელს უწყობს კონკრეტული რეგიონების ეკონომიკების ზრდას, რადგან პორტები ხშირად თავად ასრულებენ წარმოებისა და ბიზნეს-ცენტრების როლს.

გლობალურ ვაჭრობაში უმნიშვნელოვანეს როლს ასრულებენ საერთაშორისო ვაჭრობის საზღვაო მარშრუტები, რომელსაც მიეკუთვნება:

- *გლობალური სავაჭრო გზები.* საზღვაო ვაჭრობა დაკავშირებულია სუეცის არხთან, პანამის არხთან, მთელ რიგ სატრანსპორტო მარშრუტებთან, რომლებიც აკავშირებენ ევროპას, აზიას, აფრიკას და ამერიკას.
- *„შუა დერეფნის უზრუნველყოფი საზღვაო გზები“.* მართლაც, ტრანსკავკასიური რეგიონის საზღვაო გზები, რომელიც საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკურ ინფრასტრუქტურასაც მოიცავს, მნიშვნელოვან როლს ასრულებს აზიისა და ევროპის ტრანსკონტინენტურ ვაჭრობაში.

გლობალურ ეკონომიკასა და საერთაშორისო ბიზნესში საზღვაო ვაჭრობის განსაკუთრებული მნიშვნელობის მიუხედავად, მას გააჩნია ისეთი რიგი გამოწვევები, როგორიცაა:

- *ეკოლოგიური პრობლემები.* საზღვაო ტრანსპორტი, მიუხედავად იმისა, რომ ეკონომიკურად ეფექტურია, შეიცავს გარემოსდაცვით გამოწვევებს, რადგან საზღვაო სატრანსპორტო საშუალებების ექსპლუატაცია უკავშირდება ნამუშევარი ნამწვი აირების (ემისიების) გამოყოფას და ჰაერის დაბინძურებას;
- *გლობალური ეკონომიკური კრიზისების გავლენა მის ნორმალურ ფუნქციონირებაზე.* ეკონომიკური რყევები, კრიზისები, პანდემიები და სხვა გამოწვევები გავლენას ახდენენ საზღვაო სავაჭრო გარიგებების მოცულობაზე, იწვევენ შეფერხებებს პორტებსა და ნაოსნობაში;

- მაღალი კონკურენცია და უსაფრთხოების კუთხით არსებული ამაღლებული მოთხოვნები. საზღვაო ვაჭრობაში არსებული მაღალი კონკურენცია, ასევე, საზღვაო უსაფრთხოების გამოწვევები, პორტების დაცვა და პირატობის შემთხვევები, კიდევ ერთი მნიშვნელოვანი გამოწვევაა.

საერთაშორისო ბიზნეს ოპერაციებში და ზოგადად გლობალურ ეკონომიკაში საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემების განსაკუთრებული მნიშვნელობა, ასევე საზღვაო ტრანსპორტის წინაშე არსებული გამოწვევები განაპირობებს საზღვაო ვაჭრობის მოდერნიზაციის აუცილებლობას, რაც ქმნის მისი შემდგომი განვითარების შემდეგ პერსპექტივებს:

- ტექნოლოგიური ინოვაციების ფართო დანერგვა. უახლესი ტექნოლოგიების გამოყენება (როგორცაა GPS სისტემები, რობოტიზებული პორტები, სენსორული მოწყობილობები და სხვა) ამაღლებს საზღვაო ვაჭრობის ეფექტიანობას და ამცირებს ლოჯისტიკურ დანახარჯებს;
- მწვანე ინიციატივების განხორციელება. საზღვაო სატრანსპორტო ოპერაციებში ეკოლოგიურად სუფთა ტექნოლოგიების გამოყენება და ახალი სტანდარტების შემუშავება, რომელიც მორგებულია გარემოს დაცვის უახლეს მოთხოვნებთან.

ამგვარად, საზღვაო ვაჭრობა წარმოადგენს გლობალური ეკონომიკის ფუნქციონირების საფუძველს და საერთაშორისო ვაჭრობის უმნიშვნელოვანეს ნაწილს. ის უზრუნველყოფს საქონლის ადვილად და სწრაფად გადაზიდვას სხვადასხვა ქვეყანაში, ხელს უწყობს საერთაშორისო ეკონომიკურ ურთიერთობებისა და რეგიონული ეკონომიკების განვითარებას. საზღვაო ვაჭრობა მომავალშიც დარჩება მსოფლიო ეკონომიკის ერთ-ერთ ძირითად ელემენტად, რომელმაც უნდა შეძლოს ახალი ტექნოლოგიებისა და ეკოლოგიური სტანდარტების დანერგვა.

გლობალური საზღვაო ვაჭრობის ანალიზი. საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემების ფუნქციონირების, არსებული პრობლემატიკისა და შემდგომის განვითარების პერსპექტივების გამოკვლევისთვის ძალზედ

მნიშვნელოვანია საზღვაო ვაჭრობასთან დაკავშირებული სტატისტიკური მონაცემების ანალიზი.

გაეროს ვაჭრობისა და განვითარების კონფერენციის (UNCTAD, 2024.) მონაცემებით ირკვევა, რომ 2023 წელს, გლობალური საზღვაო ვაჭრობის მოცულობამ შეადგინა 12,3 მლრდ ტონა, რაც 2.4%-ით აღემატებოდა 2022 წლის ანალოგიურ მაჩვენებელს. 2024 წელს ეს მაჩვენებელი 2%-ით გაიზარდა 2023 წლის ანალოგიურ მაჩვენებელთან შედარებით. პროგნოზირებულია, რომ საზღვაო ვაჭრობის მოცულობა სამომავლოდაც გაიზრდება ყოველწლიურად საშუალოდ 2.4%-ით 2029 წლამდე.

მსოფლიოს ყველა პორტში ერთდროულად ჩატვირთული საქონლის რაოდენობის შესახებ მონაცემები იხილეთ ცხრილი 1.1-ში.

ცხრილი 1.1.

მსოფლიოს ყველა პორტში ჩატვირთული საქონლის რაოდენობა

	2000	2005	2010	2015	2018	2019	2020	2021
რაოდენობა, მილიარდი ტონა	6,0	7,1	8,4	10,0	11,0	11,1	10,6	11,0
ზრდა, %	-	18,3	18,3	19,0	10,0	0,9	-4,5	3,8

წყარო: ცხრილი შედგენილია ატორის მიერ გაეროს ვაჭრობისა და განვითარების კონფერენციის (UNCTAD) მონაცემების გამოყენებით

ცხრილ 1.1-ში მოყვანილი მონაცემებიდან ირკვევა, რომ 2021 წელს მსოფლიოს ყველა პორტში ერთდროულად ჩატვირთული საქონლის რაოდენობამ, ანუ საზღვაო ვაჭრობის მოცულობამ 11,0 მლრდ ტონა შეადგინა, რაც 5 მლრდ ტონით, ანუ 83,3%-ით აღემატება 2000 წლის ანალოგიურ მაჩვენებელს. ამასთან, 2021 წლის საზღვაო ვაჭრობის მოცულობამ 2020 წელთან შედარებით 3,8%-ით, ანუ 400 მლნ ტონით გაიზარდა. ცხრილში წარმოდგენილი მონაცემებით, ბოლო ოცი წლის განმავლობაში რაოდენობრივ მაჩვენებლებში მსოფლიოს ყველა პორტში ჩატვირთული საქონლის მოცულობა ყოველწლიურად, საშუალოდ 250 მლნ ტონით იზრდებოდა, რაც იმის მაჩვენებელია, რომ საზღვაო სატრანსპორტო სისტემების ტექნიკურ შესაძლებლობებს (გამტარუნარიანობასა და ტვირთგადამუშავებას) მუდმივი გაუმჯობესება ესაჭიროება.

მსოფლიოს ყველა პორტში ჩატვირთული საქონლის რაოდენობა ტვირთის ტიპის მიხედვით წარმოდგენილი ცხრილი 1.2-ში. აღნიშნული ცხრილის მონაცემები ცხადყოფს, რომ მსოფლიოს ყველა პორტში ჩატვირთული საქონლის საერთო რაოდენობის მაჩვენებელს ზრდის ტენდენცია გააჩნია. 2021 წლის მონაცემებით, მსოფლიო პორტებში ჩატვირთული საქონლის რაოდენობამ 10 985 მლნ ტონა შეადგინა, რაც 2016 წლის ანალოგიურ მაჩვენებელს 738 მლნ ტონით აღემატება. აღნიშნულ პერიოდში (2016-2021 წ.წ.) მსოფლიო პორტებში ჩატვირთული ნედლი ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების მოცულობა შემცირდა 132 მლნ ტონით, მაშინ, როდესაც საკონტეინერო ტვირთების რაოდენობა გაიზარდა 14 მლნ ტონით, ხოლო მშრალი ტვირთების მოცულობა - 857 მლნ ტონით.

ცხრილი 1.2-ში მოყვანილი მონაცემები ცხადყოფს, რომ გრძელვადიან პერიოდში (2001-2021 წ.წ.) მსოფლიო პორტებში ჩატვირთული ცალკეული ტვირთის რაოდენობაში ფიქსირდება განსხვავებული ტენდენციები. მართლაც:

- ოცი წლის (2001-2021 წ.წ.) განმავლობაში მსოფლიო პორტებში ჩატვირთული ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების რაოდენობა 1700-1800 მლრდ ტონის ფარგლებშია და უმნიშვნელოდ იცვლება როგორც ზრდის, ისე კლების მიმართულებით;
- იმავე პერიოდში (2001-2021 წ.წ.) საკონტეინერო ტვირთების მოცულობა 753 მლნ ტონით, ანუ 2,5-ჯერ გაიზარდა;
- იმავე პერიოდში (2001-2021 წ.წ.) მშრალი ტვირთების ოდენობა 3 844 მლნ ტონიდან 8 033 მლნ ტონამდე, ანუ 4 183 მლნ ტონით (2,1-ჯერ) გაიზარდა.

ცხრილი 1.2.

მსოფლიოს ყველა პორტში ჩატვირთული საქონლის რაოდენობა ტვირთის ტიპის მიხედვით, მილიონი ტონა

წელი	სულ, ტვირთის რაოდენობა	მათ შორის					
		ნედლი ნავთობი და ნავთობ პრ-ბი		საკონტეინერო ტვირთები		მშრალი ტვირთები	
		მლნ ტ.	%	მლნ ტ.	%	მლნ ტ.	%
1976	3 366	1 555	46,2	289	8,6	1 522	45,2
1981	3 555	1 364	38,4	327	9,2	1 864	52,4
1986	3 385	1 126	33,3	424	12,5	1 835	54,2
1991	4 120	1 333	32,4	457	11,1	2 330	56,6
1996	4 758	1 590	33,4	537	11,3	2 631	55,3
2001	6 020	1 678	27,9	499	8,3	3 844	63,9
2006	7 702	1 783	23,1	915	11,9	5 004	65,0
2011	8 739	1 751	20,0	1 028	11,8	5 959	68,2
2016	10 247	1 832	17,9	1 238	12,1	7 176	70,0
2021	10 985	1 700	15,5	1 252	11,4	8 033	73,1

წყარო: ცხრილი შედგენილია ატორის მიერ გაეროს ვაჭრობისა და განვითარების კონფერენციის (UNCTAD) მონაცემების გამოყენებით

ამგვარად, მსოფლიო პორტებში ჩატვირთული საქონლის რაოდენობრივი მაჩვენებელი (ტონებში) ზრდის ტენდენციით ხასიათდება, თუმცა აღნიშნული ზრდის ტენდენციები, ტვირთების სახეობების მიხედვით, განსხვავებულია. მაგალითად, ნავთობის და ნავთობპროდუქტების ზრდის მაჩვენებელი შედარებით უმნიშვნელოა ეს მაშინ, როცა სწრაფი ტემპით იზრდება მსოფლიო პორტებში ჩატვირთული საკონტეინერო საქონლისა და მშრალი ტვირთების რაოდენობა.

მონაცემები მსოფლიო სავაჭრო ფლოტის დედვეითის შესახებ წარმოდგენილია ცხრილი 1.3-ში. მონაცემებით ირკვევა, რომ:

- მსოფლიო ფლოტის საერთო დედვეითმა 2023 წლის იანვარში მიაღწია 2,3 მლრდ ტონას, რაც 70 მლნ ტონით მეტია 2022 წლის ანალოგიურ მაჩვენებელზე და 520 მლნ ტონით მეტია 2015 წლის შესაბამის მაჩვენებელზე. ამ მაჩვენებლის ზრდა ძირითადად განპირობა ტანკერების და ბალკერების საერთო დედვეითის ზრდამ. ამასთან, ტანკერები, ბალკერები და საკონტეინერო გემების დედვეითი შეადგენს მსოფლიო ფლოტის მთლიანი სიმძლავრის 85%-ს (2023 წლის მდგომარეობით).

ცხრილი 1.3.

მსოფლიო ფლოტის დედვეითი⁶ გემების ძირითადი ტიპების მიხედვით (მლნ ტონა)

წელი	ტანკერები		ბალკერები		გენერალური ტვირთის გემები		საკონტეინერო გემები		სხვა ტიპის გემები		სულ
	მლნ ტ.	%	მლნ ტ.	%	მლნ ტ.	%	მლნ ტ.	%	მლნ ტ.	%	
1990	236	37,5	224	35,6	100	15,9	22	3,5	48	7,6	630
1995	271	37,8	250	34,9	104	14,5	39	5,4	56	7,8	717
2000	283	35,6	274	34,5	102	12,8	64	8,1	71	8,9	794
2005	341	37,6	326	35,9	92	10,1	100	11,0	49	5,4	907
2010	450	35,3	457	35,8	108	8,5	169	13,2	92	7,2	1276
2015	491	28,0	762	43,5	76	4,3	228	13,0	195	11,1	1753
2020	602	29,0	880	42,5	78	3,8	275	13,3	239	11,5	2073
2021	619	28,9	914	42,7	79	3,7	282	13,2	245	11,5	2139
2022	630	28,6	947	43,0	80	3,6	294	13,3	252	11,4	2203
2023	651	28,6	974	42,9	82	3,6	305	13,4	261	11,5	2273

წყარო: ცხრილი შედგენილია ატორის მიერ გაეროს ვაჭრობისა და განვითარების კონფერენციის (UNCTAD) მონაცემების გამოყენებით

- მსოფლიო ფლოტის სრული დედვეითის 42,9% მოდის ნაყარი ტვირთების გადამზიდავ გემებზე, ანუ ბალკერებზე, რომელთა საერთო დედვეითმაც 974 მლნ ტონა შეადგინა. აღნიშნული მაჩვენებელი 2015 წელთან შედარებით გაიზარდა 212 მლნ ტონით, თუმცა უმნიშვნელოდ შეიცვალა მისი წილი მსოფლიო ფლოტის დედვეითის სტრუქტურაში (2015 წელს ბალკერების დედვეითი მსოფლიო ფლოტის 43,5%-ს შეადგენდა).
- ტანკერების დედვეითი შეადგენდა 651 მლნ ტონას, რაც მსოფლიო ფლოტის დედვეითის 28,5%-ია. აღნიშნული მაჩვენებელი 2015 წელთან შედარებით გაიზარდა 160 მლნ ტონით, თუმცა უმნიშვნელოდ შეიცვალა მისი წილი მსოფლიო ფლოტის დედვეითის სტრუქტურაში (2015 წელს ტანკერების დედვეითი მსოფლიო ფლოტის 28,0%-ს შეადგენდა);
- გენერალური ტვირთების გადამზიდავი გემების დედვეითმა შეადგინა 82 მლნ ტონა, რაც მსოფლიო ფლოტის დედვეითის 3,6%-ია. ამ მაჩვენებლის მნიშვნელობა, 2015 წელთან შედარებით, გაიზარდა 6 მლნ ტონით, თუმცა

⁶ დედვეითი - (E. dead weight – მკვდარი წონა), გემის სრული ტვირთამწეობა ყველა ტვირთის მასის გათვალისწინებით

4,3%-დან 3,6%-მდე შემცირდა მისი პროცენტული წილი მსოფლიო ფლოტის საერთო დედვეითში;

- საკონტეინერო გემების დედვეითმა შეადგინა 305 მლნ ტონა, რაც მსოფლიო ფლოტის დედვეითის 13,4%-ია. აღნიშნული მაჩვენებლის მნიშვნელობა, 2015 წელთან შედარებით, გაიზარდა 77 მლნ ტონით. თუმცა 4,3%-დან 3,6%-მდე შემცირდა მისი წილი მსოფლიო ფლოტის საერთო დედვეითში.

მსოფლიო ფლოტის დედვეითთან დაკავშირებულ მონაცემთა ანალიზი ცხადყოფს, რომ მსოფლიო პორტებში ჩატვირთული საქონლის რაოდენობის ზრდის პარალელურად იზრდება მსოფლიო ფლოტის დედვეითიც, რაც დღის წესრიგში აყენებს არსებული საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემების სიმძლავრეების (გამტარუნარიანობის) გაზრდის და/ან ახალი საზღვაო სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის მშენებლობის აუცილებლობას.

გემების რეესტრი. გემების რეესტრი (Ship Registry) წარმოადგენს ქვეყნის მიერ ადმინისტრირებულ სისტემას. ის მოიცავს იმ გემების ჩამონათვალს, რომლებიც რეგისტრირებულია კონკრეტული ქვეყნის იურისდიქციაში. რეესტრში რეგისტრაცია გულისხმობს, რომ გემი იღებს ამ ქვეყნის დროშას და ექვემდებარება მის სამართლებრივ და საზღვაო რეგულაციებს.

გემების ღია რეესტრისა (OSR - Open Ship Registry) და მოხერხებულობის დროშების მართვის (FOC - Flags of Convenience) საკითხებმა გადამწყვეტი მნიშვნელობა შეიძინა საზღვაო ქვეყნების მდგრადი განვითარების კუთხით მთელ მსოფლიოში. მსოფლიოს ტოპ 35 გემთმფლობელი ქვეყანა ფლობს გლობალური გემების ტევადობის დაახლოებით 95%-ს, ხოლო ტონაჟის, დაახლოებით, 72% უცხო დროშის ქვეშ ატარებს (Jihong Chen....2024).

გემების რეესტრის სისტემა მნიშვნელოვანი სარგებლის მომტანია ქვეყნისთვის. კერძოდ, იგი უზრუნველყოფს:

1. ისეთ ეკონომიკურ სარგებელს, როგორიცაა:

- შემოსავლები და გადასახადები - გემების რეგისტრაციიდან მიღებული ფულადი შემოსავალი, როგორცაა რეგისტრაციის გადასახადი, ტექნიკური ინსპექციების და დროშის მომსახურების გადასახადი;
 - სამუშაო ადგილები - რეესტრი მოითხოვს სპეციალისტების (იურისტების, საზღვაო ინჟინრების, აუდიტორებისა და სხვ.) ჩართვას, რითაც იქმნება დამატებითი სამუშაო ადგილები.
2. ქვეყნის საზღვაო ინდუსტრიის საერთაშორისო იმიჯის ამაღლებას. მაღალი ხარისხის რეესტრი ქვეყნის იმიჯს აძლიერებს, რაც ზრდის მის პოპულარობას მსოფლიო საზღვაო ინდუსტრიაში.
3. საზღვაო სექტორის სამართლებრივ კონტროლს. რეგისტრირებულ გემებზე ქვეყნის იურისდიქციის გავრცელება ხელს უწყობს უსაფრთხოების, ეკოლოგიური სტანდარტებისა და შრომითი უფლებების დაცვას.

ცხრილი 1.4.

გემების დედვეითი ხუთ უმსხვილეს რეესტრში, (მილიონი ტონა)

	ლიბერია	პანამა	მარშალის კუნძულები	ჰონ-კონგი	სინგაპური
1993	98	83	-	12	
1995	98	98	-	14	19
2000	85	159	-	13	35
2005	84	195	42	41	41
2010	142	289	78	75	62
2015	202	335	178	150	118
2020	275	329	262	201	140
2021	300	345	274	205	136
2022	336	350	290	208	131
2023	378	365	299	200	135

წყარო: ცხრილი შედგენილია ატორის მიერ გაეროს ვაჭრობისა და განვითარების კონფერენციის (UNCTAD) მონაცემების გამოყენებით

სტატისტიკური მონაცემები გემების მსოფლიოს უმსხვილეს რეესტრებში რეგისტრირებულ გემთა დედვეითის შესახებ წარმოდგენილია ცხრილი 1.4-ში.

წარმოდგენილი მონაცემებით ირკვევა, რომ:

- 2023 წლისათვის, დარეგისტრირებული გემების საერთო დედვეითის მიხედვით, პირველ ადგილზეა ლიბერიის რეესტრი. ლიბერიის რეესტრში

- დარეგისტრირებული გემების საერთო დედვეითმა 2023 წლისათვის, 2022 წელთან შედარებით, გაიზარდა 42 მლნ ტონით და შეადგინა 378 მლნ ტონა;
- იგივე მონაცემებით, მეორე ადგილზეა პანამა, რომელიც 1995 წლიდან 2022 წლამდე ინარჩუნებდა ლიდერის პოზიციას. 2023 წლისათვის, პანამის რეესტრში დარეგისტრირებული გემების საერთო დედვეითი, 2022 წელთან შედარებით, გაიზარდა 15 მლნ ტონით და შეადგინა 365 მლნ ტონა;
 - მესამე ადგილზეა მარშალის კუნძულები, რომელიც გემების რეგისტრაციის მაღალი დონის მომსახურებით არის ცნობილი. მარშალის კუნძულების რეესტრში ასევე ფიქსირდება დარეგისტრირებული გემების საერთო დედვეითის ზრდა. კერძოდ, 2023 წლისათვის მარშალის კუნძულების რეესტრში დარეგისტრირებული გემების საერთო დედვეითი, 2022 წელთან შედარებით, გაიზარდა 9 მლნ ტონით და შეადგინა 299 მლნ ტონა.
 - გემების უმსხვილეს რეესტრში მეოთხე ადგილზე იმყოფება რეგიონული ლიდერი აზიაში - ჰონ-კონგის, ხოლო მეხუთეზე სინგაპურის რეესტრი.

უნდა აღინიშნოს, რომ გემების რეესტრი მნიშვნელოვან შესაძლებლობას აჩენს საქართველოს საზღვაო ინდუსტრიის შემდგომი განვითარების მიმართულებით. საქართველოში გემების რეგისტრაციასთან დაკავშირებული საკითხები რეგულირდება კანონით „საქართველოს საზღვაო კოდექსი“.

საქართველოს გემების სახელმწიფო რეესტრი არის ღია რეესტრი, რომელიც არეგისტრირებს ყველა ტიპის გემს და უზრუნველყოფს გარკვეული სამართლებრივი და უსაფრთხოების სტანდარტების დაცვას. იმისთვის, რომ გემს, რომელიც ჩართულია საერთაშორისო ნაოსნობაში და აკმაყოფილებს ასაკთან დაკავშირებულ სტანდარტებს, მიენიჭოს საქართველოს დროშით ნაოსნობის უფლება, საჭიროა ასევე იყოს ევროკავშირის მიერ აღიარებული საკლასიფიკაციო საზოგადოების ტექნიკური ზედამხედველობის ქვეშ.

სსიპ, საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს მიერ გამოქვეყნებული “ანგარიში 2021”-ით ირკვევა, რომ საქართველოს გემების სახელმწიფო რეესტრში რეგისტრირებულია 1622 მცურავი ერთეული, აქედან:

- შიდა ნაოსნობაში ჩართული მცურავი საშუალებების რაოდენობა - 1592, რომელთაგან 100 ტონაზე ნაკლები ტონაჟობის რეგისტრირებული მცურავი საშუალებები შეადგენს 1525 ერთეულს, ხოლო 100 ტონაზე მეტი ტონაჟობის რეგისტრირებული მცურავი საშუალებები - 67 ერთეულს;
- საერთაშორისო ნაოსნობაში ჩართული მცურავი საშუალებების რაოდენობა არის 30 ერთეული. მათ შორის იახტების/კატარღების რაოდენობაა 19, ბუქსირების - 8, ბარჟა - 2, ხოლო სამაშველო კატარღა კი - 1 ერთეული.
- საქართველოს გემების სახელმწიფო რეესტრში რეგისტრირებული მცურავი საშუალებების საშუალო ასაკი 26 წელია.

წარმოდგენილი მასალები ცხადყოფს, რომ საქართველოს შესაძლებლობები საზღვაო რეესტრის მიმართულებით უმნიშვნელოდ არის გამოყენებული. საქართველოში გემების რეესტრის განვითარების მიმართულებით გამოყენებული უნდა იქნას ის უპირატესობები, რომელიც ქვეყანას გააჩნია, გეოგრაფიული მდებარეობის თვალსაზრისით, ვინაიდან შავი ზღვის რეგიონი ხელსაყრელია ტრანზიტული და კომერციული მარშრუტებისთვის.

გემების რეესტრი საქართველოსთვის შეიძლება გახდეს მნიშვნელოვანი ეკონომიკური სეგმენტი, თუ მოხდება სერვისებისა და რეგულაციების ეფექტიანი განვითარება. კერძოდ:

- ინფრასტრუქტურის შემდგომი განვითარება და გემების მომსახურების უკეთესი პირობების შექმნა;
- საკანონმდებლო გარემოს გაუმჯობესება და საერთაშორისო სტანდარტებთან სრულ შესაბამისობაში მოყვანა;
- საერთაშორისო პარტნიორობის გაღრმავება, უმსხვილეს გემთმფლობელებთან და კომპანიებთან თანამშრომლობის გაძლიერება;
- კონკურენციის გაზრდა გადასახადებისა და რეგისტრაციის უკეთესი პირობების შეთავაზებით.

1.4. საზღვაო ლოჯისტიკური სისტემების არსებული მდგომარეობა, გამოწვევები და განვითარების პერსპექტივები

საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემები წარმოადგენს გლობალური სავაჭრო სისტემის უმნიშვნელოვანეს ნაწილს, რომელიც უზრუნველყოფს საქონლის გადაზიდვას საერთაშორისო საზღვაო გზებით. ამ სისტემის ეფექტიანობა, თანამედროვე გამოწვევები, ახალი ტექნოლოგიები და განვითარების ტენდენციები მნიშვნელოვან გავლენას ახდენენ როგორც გლობალურ ეკონომიკის, ისე ცალკეული ქვეყნის ეკონომიკურ განვითარებაზე.

საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემების ერთ-ერთ ძირითად მდგენელს საზღვაო პორტები წარმოადგენს. მსოფლიოს უმსხვილესი პორტების მუშაობის მაჩვენებლები - ტვირთბრუნვა, გემების შემოსვლების რაოდენობა, განხორციელებული ინვესტიციები და სხვა მაჩვენებლები ასახავენ პორტის დატვირთულობას, მის მნიშვნელობას გლობალურ ლოჯისტიკურ ქსელში და იძლევიან მნიშვნელოვანი დასკვნების გაკეთების საშუალებას გლობალურ საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკურ სისტემაში არსებული მდგომარეობის, გამოწვევებისა და განვითარების ტენდენციების შესახებ.

მსოფლიოში პორტების რაოდენობა მერყეობს რეგიონებისა და ქვეყნების მიხედვით, თუმცა, გლობალური და რეგიონული მნიშვნელობის მიწოდების ჯაჭვში მოქმედი საზღვაო პორტების საერთო რაოდენობა დაახლოებით 9 000-დან 10 000-მდე მერყეობს.

ზოგადად, პორტების კლასიფიკაცია ხდება სხვადასხვა საკლასიფიკაციო ნიშნის მიხედვით. დანიშნულების მიხედვით, არსებობს შემდეგი სახეობის პორტები:

- *საკონტეინერო პორტები*, რომლებიც ორიენტირებულია კონტეინერების გადამუშავებაზე;
- *თხევადი ტვირთის მიმღები პორტები*, რომლებიც ორიენტირებულია ნავთობის, ნავთობპროდუქტების და აირების გადამუშავებაზე;

- *მშრალი ტვირთის პორტები*, რომლებიც, როგორც წესი, ორიენტირებულნი არიან დიდი მოცულობის მშრალი ტვირთებისთვის (მაგალითად, მარცვლეულისათვის, მადნებისათვის);
- *მრავალფუნქციური პორტები*, რომლებიც ემსახურებიან სხვადასხვა ტიპის ტვირთების გადამუშავებას და მგზავრების მომსახურებას.

პორტების რაოდენობა, ახალი ინფრასტრუქტურის მშენებლობისა და არსებული პორტების მოდერნიზაციის შედეგად, მუდმივად იზრდება.

აზიის რეგიონის პორტები. მრავალი აზიური სახელმწიფოსთვის ეკონომიკური კეთილდღეობა განუყოფლად არის დაკავშირებული საზღვაო ვაჭრობის მოზიდვისა და დამუშავების უნართან. აზია არის მსოფლიოში ყველაზე დიდი საზღვაო ვაჭრობის რეგიონი, სადაც მდებარეობს ძირითადი გლობალური საკონტეინერო პორტები. აზიაში დაახლოებით 1700 პორტია, მათ შორის საზღვაო სანაპირო, მდინარის და ტბის პორტები. ჩინეთს აქვს ყველაზე დიდი პორტები აზიაში. უფრო მეტიც, აზია დომინირებს მსოფლიოს უდიდეს საზღვაო პორტებს შორის. კერძოდ, 10 უმსხვილეს საკონტეინერო პორტიდან 9 აზიაშია, მათ შორის 7 - ჩინეთში. უმსხვილესი პორტებია: შანხაი (ჩინეთი), სინგაპურის პორტი (სინგაპური), ბუსანი (სამხრეთ კორეა), იოკოჰამა (იაპონია).

ევროპის პორტები. ევროპული პორტები განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია ტრანსატლანტიკურ და რეგიონულ ვაჭრობაში. 2021 წელს ევროკავშირში საზღვაო გზით იმპორტირებულია, დაახლოებით, 1,1 ტრილიონი ევროს ღირებულების საქონელი, ხოლო ევროკავშირიდან, საზღვაო გზით, ექსპორტირებულია, დაახლოებით, 956 მილიარდი ევროს ღირებულების ტვირთი. 2023 წელს ევროკავშირის პორტებში დაფიქსირდა 395,3 მილიონი მგზავრი. 2022 წლის ანალოგიურ მაჩვენებელთან შედარებით, ეს მაჩვენებელი 5,8%-ით გაიზარდა (374,0 მილიონი). თუმცა, 2023 წლის მგზავრთა რაოდენობა 5,5%-ით ნაკლები იყო 2019 წლის COVID-მდე მაჩვენებელთან შედარებით.

პორტების საქმიანობის სექტორი გადამწყვეტ როლს ასრულებს *ევროპის ეკონომიკაში*. პორტები მნიშვნელოვანი კომერციული და სტრატეგიული

მნიშვნელობის მქონე სასიცოცხლო ინფრასტრუქტურაა, რაც უზრუნველყოფს საქონლისა და ხალხის თავისუფალ გადაადგილებას ევროპაში. ტრადიციული საპორტო საქმიანობის გარდა, როგორცაა ტვირთების გადაზიდვა, ლოჯისტიკა და გადაზიდვის ინდუსტრიის მომსახურება, პორტები ასევე ხელს უწყობენ ენერგეტიკული და სამრეწველო კომპანიების კლასტერიზებას, რაც თავი მხრივ, ხელს უწყობს ამ პორტის მფლობელი ქვეყნის ეკონომიკური და სავაჭრო სექტორის განვითარებას. გარდა ამისა, პორტები მხარს უჭერენ ინდუსტრიების მრავალფეროვან სპექტრს, მათ შორის გემთმშენებლობას, ქიმიურ მრეწველობას, კვების მრეწველობას, მშენებლობას, ენერგეტიკულ სექტორს, ფოლადს, თევზის გადამამუშავებელს და საავტომობილო ინდუსტრიებს.

ევროპაში პორტების რაოდენობა დაახლოებით შეადგენს 1 200-ს, რომელთა შორისაც უმსხვილესია: როტერდამის პორტი (ნიდერლანდები), ანტვერპენის პორტი (ბელგია), ჰამბურგის პორტი (გერმანია), ალჟირის პორტი (ესპანეთი).

ჩრდილოეთ ამერიკის პორტები. ამერიკის საპორტო ინდუსტრია გადამწყვეტ როლს ასრულებს ქვეყნის ეკონომიკურ განვითარებაში, სამუშაო ადგილების შექმნაში, ვაჭრობის ხელშეწყობასა და, შეერთებული შტატების მასშტაბით, საზოგადოების მხარდაჭერაში. ამერიკის პორტების წარმომადგენელთა ასოციაციის (AAPA - the American Association of Port Authorities) 2024 წლის „პორტებისა და საზღვაო ინდუსტრიის ეკონომიკური წვლილის კვლევის ანგარიში“ აღნიშნულია, რომ აშშ-ს პორტები მნიშვნელოვან როლს ასრულებს ეროვნულ ეკონომიკაში. კვლევა ხაზს უსვამს, რომ საზღვაო სექტორში იქმნება დაახლოებით 2,9 ტრილიონი აშშ დოლარის ღირებულების მშპ და 21,8 მილიონი სამუშაო ადგილი, რაც ამტკიცებს პორტების სასიცოცხლო მნიშვნელობას ამერიკის ეკონომიკაში. AAPA-ს პრეზიდენტისა და აღმასრულებელი დირექტორის - ქერი ს. დევისის მოხსენებაში ნათქვამია, რომ „აშშ-ში ყოველი რვა სამუშაო ადგილიდან ერთი და მშპ-ში თითქმის 2,9 ტრილიონი დოლარი ამერიკული პორტების

ფუნქციონირებით იქმნება. მიუხედავად იმისა, რომ ამერიკული პორტების წინაშე დგას ისეთი მნიშვნელოვანი გამოწვევები - როგორცაა პანდემია, მაკროეკონომიკური რყევები და პროტექციონისტული ტენდენციები - ამერიკულ საპორტო ინდუსტრიას გააჩნია გადამწყვეტი მნიშვნელობა აშშ-ს მიწოდების ჯაჭვისა და ეკონომიკური ზრდისთვის.

ჩრდილოეთ ამერიკის პორტები ძირითადად ემსახურებიან აშშ-სა და კანადის იმპორტ-ექსპორტის მოთხოვნებს, რომელთა რაოდენობა 400-ზე მეტია. ჩრდილოეთ ამერიკის უმსხვილესი პორტებია: ლოს-ანჯელესი, ლონგ-ბიჩი, ნიუ-იორკი/ნიუ-ჯერსი (აშშ), ვანკუვერი (კანადა).

ლათინური ამერიკისა და კარიბის ზღვის აუზის პორტები. აღნიშნული რეგიონის საზღვაო სატრანსპორტო სისტემის მდგენელი - პორტები უდიდეს როლს ასრულებს მსოფლიო ბაზრებზე სამრეწველო ტვირთებისა და სოფლის მეურნეობის პროდუქტების ექსპორტისთვის. აღნიშნულ რეგიონს 500-ზე მეტი პორტი აქვს. ამ რეგიონის უმსხვილესი პორტებია სანტოსი (ბრაზილია), კარტახენა (კოლუმბია) და ბალბოა (პანამა).

აფრიკის პორტები. აფრიკაში პორტების რაოდენობა ზრდის ტენდენციით ხასიათდება, თუმცა მათი ინფრასტრუქტურა საჭიროებს მოდერნიზებას. აღნიშნული რეგიონში 300-ზე მეტი პორტია. აფრიკის უმსხვილესი პორტებია დურბანი (სამხრეთ აფრიკა), მორსესი (კენია) და ლაგოსი (ნიგერია).

ავსტრალია და ოკეანეთის პორტები. აღნიშნულ რეგიონში 100-ზე მეტი პორტია, რომლებიც ძირითადად ემსახურებიან რეგიონულ ვაჭრობასა და ექსპორტს. აღნიშნული რეგიონის უმსხვილესი პორტებია სიდნეი, მელბურნი (ავსტრალია) და ოკლენდი (ახალი ზელანდია).

ახლო აღმოსავლეთის რეგიონის პორტები. ახლო აღმოსავლეთის რეგიონში 200-ზე მეტი პორტია. ეს რეგიონი ხასიათდება ენერგორესურსების ექსპორტით. აღნიშნული რეგიონის უმსხვილესი პორტებია: ჯებელ ალი (დუბაი, არაბეთის საამიროები), დამამი (საუდის არაბეთი) და ქუვეითი.

ცხრილი 1.5-ში წარმოდგენილია მსოფლიოს უმსხვილესი პორტების 2023 წლის მუშაობის ძირითადი მაჩვენებლები.

წარმოდგენილი მასალები ცხადყოფს, რომ 2023 წლის მონაცემებით, როგორც ტვირთბრუნვის, ისე გე-მების შემოსვლების, შემოსავლების, მოგებისა და განხორციელებული ინვესტიციების მაჩვენებლების მიხედვით, მსოფლიო მასშტაბით, პირველ ადგილზეა შანხაის პორტი (ჩინეთი).

ცხრილი 1.5.

მსოფლიოს უმსხვილესი პორტების 2023 წლის მუშაობის მაჩვენებლები

პორტის დასახელება	ტვირთბრუნვა, მლნ. ტონა	გემების შესვლების რაოდენობა	შემოსავლები	დასაქმებულთა რაოდენობა	ინვესტიციები, მლნ. აშშ დოლარი	მოგება, მლნ. დოლარი
როტერდამის პორტი (ნიდერლანდები)	438	28 000	842 მლნ ევრო	1 300	295 მლნ ევრო	270
შანხაის პორტი (ჩინეთი)	750 (49,16 მლნ TEU)	42 000	1 500	3 500	500	450
ლოს-ანჯელესის პორტი (აშშ)	16,65 მლნ. TEU	1 800	520	900	150	160
სანტოსის პორტი (ბრაზილია)	173 მლნ ტ. + 5 მლნ TEU	4 500	312	1 200	100	110
დურბანის პორტი (სამხრეთი აფრიკა)	80	2 700	220	1 000	80	70
მელბურნის პორტი (ავსტრალია)	3.26 მლნ. TEU	1 200	180	>700	50	60

წყარო: ცხრილი შედგენილია ავტორის მიერ მითითებული პორტების ვებ-გვერდზე განთავსებული მონაცემების საფუძველზე

შენიშვნა: TEU (twenty-foot equivalent unit) - ოცფუტიანი კონტეინერის ეკვივალენტური ერთეული

კერძოდ, 2023 წელს შანხაის პორტმა:

- გადაამუშავა დაახლოებით 750 მლნ ტონა ტვირთი, რაც მოიცავდა კონტეინერებს, ნაყარ და თხევად ტვირთებს;
- პორტში შევიდა დაახლოებით 42 000 გემი, რაც ასახავს პორტის დატვირთულობას და მის მნიშვნელობას გლობალურ ლოჯისტიკურ სისტემაში;

- პორტის შემოსავალმა შეადგენდა დაახლოებით 1.5 მილიარდი აშშ დოლარი;
- წმინდა მოგებამ შეადგინა დაახლოებით 450 მილიონი აშშ დოლარი;
- პორტში დასაქმებული იყო დაახლოებით 3500 თანამშრომელი, რომლებიც უზრუნველყოფდნენ პორტის ყოველდღიურ ოპერაციებს და სტრატეგიულ განვითარებას;
- პორტმა განახორციელა დაახლოებით 500 მლნ აშშ დოლარის ინვესტიცია ინფრასტრუქტურის განვითარებაში, ტექნოლოგიურ ინოვაციებსა და მდგრადობის უზრუნველყოფის პროექტებში.

ევროპის პორტებს შორის აღნიშნული მაჩვენებლებით (ტვირთბრუნვით, შემოსული გემების რაოდენობით, შემოსავლებით, მოგებით, დაბანდებული ინვესტიციების მოცულობით) *პირველ ადგილზეა როტერდამის პორტი* (ნიდერლანდები), რომელიც იმავდროულად შანხაის პორტის შემდეგ მეორე წამყვანი პორტია მსოფლიოში. კერძოდ, 2023 წელს როტერდამის პორტში:

- გადამუშავდა 438 მლნ ტონა ტვირთი, რაც მოიცავდა ნაყარ ტვირთებს, კონტეინერებს, თხევად და მშრალ ტვირთებს;
- შევიდა დაახლოებით 29000 გემი, რაც ასახავს პორტის დატვირთულობას და მის მნიშვნელობას გლობალურ ლოჯისტიკურ ქსელში;
- შემოსავლებმა შეადგენდა დაახლოებით 720 მლნ ევრო, რაც დოლარში დაახლოებით 800 მილიონს შეესაბამება (გაცვლითი კურსის მიხედვით);
- წმინდა მოგებამ შეადგინა დაახლოებით 240 მილიონი ევრო, რაც დოლარში დაახლოებით 270 მლნ-ს შეადგენს;
- დასაქმებულია დაახლოებით 1100 თანამშრომელი, რაც უზრუნველყოფს პორტის ყოველდღიური ოპერაციების შესრულებას და სტრატეგიულ განვითარებას;
- განხორციელდა, დაახლოებით, 210 მლნ ევროს ინვესტიცია ინფრასტრუქტურის განვითარებისათვის, ტექნოლოგიურ ინოვაციებსა და მდგრადობის უზრუნველყოფის პროექტებისათვის.

საზღვაო ლოჯისტიკური სისტემების არსებული მდგომარეობა შეიძლება შეფასდეს შემდეგი კრიტერიუმებით:

- *საზღვაო პორტების, სატრანსპორტო ქსელის განლაგება და განვითარების დონე.* მსოფლიოში არსებული საზღვაო პორტები განლაგებულია გლობალურად, რომლებიც უზრუნველყოფენ ქვეყნებისა და რეგიონების დაკავშირებას. ამ სისტემის ძირითადი ნაწილის დანიშნულებაა მასიური გემების ტრანსპორტირება, კონტეინერიზება და საწყობების მართვა. მიუხედავად განვითარებისა, პორტები და ლოჯისტიკური ქსელები სხვადასხვა ქვეყანაში განსხვავებულ დონეზე არიან განვითარებული.
- *კონტეინერიზება და ტექნოლოგიური პროგრესი.* ბოლო ათწლეულების განმავლობაში საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემა ტექნოლოგიურად განვითარდა. სწრაფად ინერგება კონტეინერიზება, ავტომატიზაცია და ახალი ტექნოლოგიები, ასევე რობოტიზებული პორტები. ამ სისტემის განვითარება ზრდის ეფექტიანობას, ამცირებს ხარჯებს და ოპერაციების სიმარტივეს.
- *ტექნიკური პროგრესი და ინფრასტრუქტურა.* დღესდღეობით, საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემები მდიდარია თანამედროვე ტექნოლოგიებით. პორტებში გამოიყენება უახლესი სისტემები, რომლებიც უზრუნველყოფენ ტვირთების სწრაფ და ეფექტურ გადაზიდვას. კონტეინერიზება, თანამედროვე ნავსადგომების, ტერმინალების და საწყობების განვითარება წარმოადგენს არსებულ სისტემაში მნიშვნელოვან ნაწილს.
- *საზღვაო გზების მნიშვნელობა.* საზღვაო ვაჭრობის 80%-ზე მეტი რეალიზდება გლობალური სავაჭრო გზებით, რაც მნიშვნელოვანია დიდი მოცულობის ტვირთების გადასაზიდად. პორტები, როგორც ლოჯისტიკური ცენტრები, ერთმანეთთან დაკავშირებულნი არიან მოწინავე სატრანსპორტო სისტემებით.

საზღვაო ლოჯისტიკური სისტემების ძირითადი გამოწვევებია:

- *ეკოლოგიური საკითხები.* საზღვაო ტრანსპორტი გლობალური დათბობის ერთ-ერთ მთავარ წყაროდ ითვლება, რადგან იგი წარმოქმნის მნიშვნელოვან გამონახოლქვებს. ეკოლოგიური პრობლემები, როგორიცაა მტვრიანი და მავნე გამონახოლქვები, საზღვაო ტრანსპორტისთვის აქტუალური გამოწვევაა, რაც გადაწყვეტ როლს ასრულებს პორტების და საზღვაო ტრანსპორტის განვითარებაში;
- *ინფრასტრუქტურის გადატვირთულობა.* ბევრ პორტში და საზღვაო სისტემაში შეინიშნება გადატვირთულობა, რაც გამოწვეულია გლობალური ვაჭრობის ზრდით. ეს, თავის მხრივ, ზეწოლას ახდენს პორტების მუშაობაზე და გამტარუნარიანობაზე. ყოველივე ეს კი განაპირობებს ინფრასტრუქტურის შემდგომი განახლებისა და ოპტიმიზაციის აუცილებლობას;
- *მოწინავე ტექნოლოგიების დანერგვის საჭიროება.* მოძველებული ტექნოლოგიების გამოყენება, საზღვაო გადაზიდვების დროისა და ეფექტურობის გაუმჯობესების აუცილებლობა ისევ რჩება მნიშვნელოვან გამოწვევად. თანამედროვე ტექნოლოგიების ინტეგრაცია საზღვაო ტრანსპორტში (კონტეინერიზება, GPS⁷ სისტემები, რობოტიზებული პორტები) კვლავ აქტუალურია;
- *უსაფრთხოების საკითხები.* საზღვაო ტრანსპორტში უსაფრთხოების პრობლემები, როგორიცაა პირატობა, საზღვაო უბედურებები და საზღვაო კანონმდებლობის დარღვევები, კვლავ მნიშვნელოვანი გამოწვევებია, რასაც არეგულირებს გლობალური სავაჭრო სისტემა.

საზღვაო ლოჯისტიკური სისტემების განვითარების ძირითადი ტენდენციებია:

- *მწვანე საზღვაო ტრანსპორტი.* ერთ-ერთი ძირითადი ტენდენცია ბოლო წლებში არის გარემოს დაცვის სტანდარტების გაუმჯობესება. „მწვანე ტრანსპორტი“ არის ეკოლოგიურად სუფთა გემების მშენებლობა, რომელიც შეამცირებს საზღვაო გადაზიდვების ეკოლოგიურ გავლენას, გვევლინება მნიშვნელოვან ტენდენციად;

⁷ GPS - მოძრავი ობიექტების ადგილმდებარეობის განმსაზღვრელი სისტემა

- *სავაჭრო ქსელების გამარტივება.* საზღვაო ტვირთების სწრაფად გადაზიდვა და ისეთი გამარტივებული სავაჭრო პროცესები, როგორიცაა: ელექტრონული-საბაჟო პროცედურები, ხელმისაწვდომი მონაცემების სისტემები და ტექნოლოგიები, ასევე გამოკვეთილი ტენდენციაა;
- *დიגיტალიზაცია და ტექნოლოგიური ინოვაციები.* საზღვაო ტრანსპორტის სფეროში დიგიტალიზაცია მნიშვნელოვანია, რომელიც კიდევ უფრო გაიზრდება მომავალში. პორტების რობოტიზება, გაძლიერებული ავტომატიზაცია, მონაცემთა ანალიტიკა და ინტერნეტით დაკავშირებული სისტემები ხელს შეუწყობს ოპერაციების ეფექტურობას და ხარჯების შემცირებას;
- *კონტეინერიზების ზრდა.* კონტეინერიზება, როგორც საზღვაო ტვირთების გადაზიდვის ეფექტიანი მეთოდი, უფრო პოპულარული გახდება. მისი ფართო გამოყენება საშუალებას მისცემს ქვეყნებს და კომპანიებს ჩამოაყალიბონ სტაბილური და სწრაფი მიწოდების ჯაჭვები;
- *გლობალური ვაჭრობის ზრდა.* საზღვაო ტრანსპორტი ვითარდება გლობალური სავაჭრო ზრდის შესაბამისად. დიდი ეკონომიკური ზონები და თავისუფალი სავაჭრო შეთანხმებები, როგორიცაა ევროკავშირი და სხვა რეგიონული ეკონომიკური გაერთიანებები ხელს უწყობს საზღვაო ტვირთების მოცულობის ზრდას;
- *ახალი საზღვაო მარშრუტები და პორტები.* ახალი საზღვაო მარშრუტების განვითარება, განსაკუთრებით პანამის არხის გაფართოება და ახალი პორტების მშენებლობა აქტიური იქნება მომავალშიც, რაც გააუმჯობესებს გლობალურ სავაჭრო ქსელებს და ზოგადად, საზღვაო ტრანსპორტს;
- *ტექნოლოგიების ინტეგრაცია.* საზღვაო ტრანსპორტში ბლოკჩეინ ტექნოლოგიების და ხელოვნური ინტელექტის გამოყენების ტენდენციები მომავალში გაძლიერდება, რაც ხელს შეუწყობს პროცესების ავტომატიზებას, მონაცემთა ეფექტურად მართვას და უსაფრთხოების გაუმჯობესებას;
- *ეკონომიკური და პოლიტიკური ფაქტორები,* რომლებმაც შეიძლება გამოიწვიოს ისეთი გლობალური პოლიტიკურ-ეკონომიკური ცვლილებები,

როგორიცაა, სავაჭრო ომები, საერთაშორისო სანქციები, ახალი ეკონომიკური პოლიტიკა და სხვა. ამ ცვლილებებმა შესაძლოა გავლენა იქონიოს საზღვაო სისტემების განვითარებაზე.

ამგვარად, საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემების განვითარება მნიშვნელოვან როლს ასრულებს გლობალური ეკონომიკისა და სავაჭრო სისტემების განვითარებაში. მიუხედავად იმისა, რომ არსებობს ისეთი მნიშვნელოვანი გამოწვევები, როგორიცაა ეკოლოგიური საკითხები, ინფრასტრუქტურის გადატვირთულობა, უსაფრთხოების საკითხები, საზღვაო სატრანსპორტო სისტემაში ახალი ტექნოლოგიებისა და ინოვაციების დანერგვა, მწვანე ტექნოლოგიების გამოყენება და სხვა დადებითი ტენდენციები ხელს შეუწყობს ინდუსტრიის ეფექტიანობის ამაღლებას და სტაბილური განვითარების უზრუნველყოფას მომავალში.

თავი 2: საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური პოტენციალი ეკონომიკური განვითარების მოცემულ ეტაპზე

2.1. საქართველოს ეკონომიკური განვითარების არსებული მდგომარეობა და განვითარების ტენდენციები

საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური პოტენციალის შეფასება და ეფექტიანი გამოყენება შესაძლებელია ქვეყნის ეკონომიკის არსებული მდგომარეობისა და განვითარების ტენდენციების ანალიზის, ასევე გამოწვევების იდენტიფიცირებისა და შეფასების გზით.

საქართველოს ეკონომიკური მდგომარეობისა და მისი ძირითადი ეკონომიკური მაჩვენებლების (მშპ, უმუშევრობის დონე, მშპ ერთ სულ მოსახლეზე და სხვა) ანალიზი კრიტიკულად მნიშვნელოვანია საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური პოტენციალის შესაფასებლად. აღნიშნული მაჩვენებლების ანალიზი საშუალებას იძლევა გაიგოთ, თუ რა მიმართულებით უნდა განვითარდეს საზღვაო ტრანსპორტი და რა მექანიზმებით შეიძლება მოხდეს საქართველოს საზღვაო სექტორის კონკურენტუნარიანობის ამაღლება საერთაშორისო ბაზარზე.

მაკროეკონომიკური მონაცემების ანალიზი, ასევე იძლევა საშუალებას, განისაზღვროს ქვეყანაში საზღვაო ბიზნესის განვითარების შესაძლებლობები, დაიგეგმოს გრძელვადიანი ეკონომიკური სტრატეგიები, რომლებმაც უნდა უზრუნველყონ კონკურენტუნარიანობის ამაღლება საერთაშორისო ვაჭრობის სფეროში. აღნიშნული ანალიზი ასევე საშუალებას მისცემს საქართველოს მთავრობასა და ბიზნეს სექტორს, უფრო ეფექტიანად მართონ არსებული რესურსები და შეძლონ დამატებითი ინვესტიციების მიზანმიმართული მოზიდვა. მართლაც:

- *ეკონომიკური განვითარება და საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სექტორი მჭიდრო ურთიერთკავშირშია. ქვეყნის ეკონომიკური მდგომარეობა და მისი განვითარების ტენდენციები პირდაპირ გავლენას ახდენს საზღვაო სექტორის აქტივობაზე. მაგ. ეკონომიკური ზრდა და მშპ-ის*

- მატება ზრდის მოთხოვნას საერთაშორისო სავაჭრო საქონელზე, რაც ზრდის საზღვაო ტრანსპორტის მომსახურების საჭიროებას. თუ ეკონომიკა სტაგნაციას განიცდის ან დეპრესიაშია, ნაკლები იქნება იმპორტი და ექსპორტი, შესაბამისად, შემცირდება საზღვაო ტრანსპორტის ბრუნვაც;
- *ქვეყნის მშპ-ს მოცულობა და ზრდის ტემპი ურთიერთკავშირშია საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სექტორთან.* მშპ ასახავს ქვეყნის მთლიან ეკონომიკურ აქტივობას და მის პოტენციალს, რაც პირდაპირ აისახება საზღვაო სექტორში მიმდინარე პროცესებზე. მშპ-ს ზრდის მაღალი ტემპი უზრუნველყოფს ინვესტიციების მოცულობის ზრდას და საერთაშორისო სავაჭრო სერვისების გაძლიერებას, რაც პირდაპირ აისახება პორტების და საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემის აქტივობაში.
 - *უმუშევრობის დონე და სამუშაო ადგილები ურთიერთკავშირშია საზღვაო სექტორთან.* უმუშევრობის დონე და შრომის ბაზარი პირდაპირ უკავშირდება საზღვაო სექტორში დასაქმებულთა რაოდენობას. საქართველოს საზღვაო სექტორი ქმნის მნიშვნელოვან სამუშაო ადგილებს, რაც ზეგავლენას ახდენს ქვეყნის ეკონომიკის სტაბილურობასა და მოსახლეობის სოციალურ მდგომარეობაზე;
 - *ეკონომიკის განვითარების ტენდენციები მნიშვნელოვანწილად განსაზღვრავს საზღვაო სექტორის განვითარების პერსპექტივებს.* ეკონომიკის ტრენდების (მრეწველობის, სოფლის მეურნეობის, ტურიზმის) განვითარება აისახება ტვირთების მოცულობაზე, რაც თავის მხრივ მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს პორტებისა და საზღვაო ტრანსპორტის მუშაობის მაჩვენებლებზე. ამგვარად, როდესაც ეკონომიკა პოზიტიურად ვითარდება და ეკონომიკური საქმიანობის სფეროები მობილიზებული არიან, საზღვაო ტრანსპორტზე მოთხოვნაც იზრდება. როცა ქვეყნის ეკონომიკა აღმავლობის ეტაპზეა, მაშინ საპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარები-სა და ახალი სატრანსპორტო პროექტების განხორციელების მეტი შესაძლებლობები იქმნება.

- *ეკონომიკური მაჩვენებლები გავლენას ახდენს ლოჯისტიკურ სისტემაზე.* ეკონომიკური მაჩვენებლები (მშპ, მშპ ერთ სულ მოსახლეზე, უმუშევრობის დონე) უშუალოდ განსაზღვრავენ იმ რესურსებს, რომლებსაც შეუძლია საქართველოს პორტებისა და სატრანსპორტო ქსელის ოპერაციების მხარდაჭერა. ეკონომიკური ზრდა იწვევს უფრო მაღალ მოთხოვნას საზღვაო ტრანსპორტზე, ხოლო შრომის ბაზრის მდგომარეობა გავლენას ახდენს ბაზარზე ხელმისაწვდომი სპეციალისტების რაოდენობაზე, რაც თავის მხრივ, ასევე გავლენას ახდენს საზღვაო სექტორის ეფექტურობას.
- *გლობალური ეკონომიკა გავლენას ახდენს ლოჯისტიკურ სისტემაზე.* საქართველოს საზღვაო სექტორი გლობალური ეკონომიკის ნაწილია, ამიტომ სამშენებლო, სავაჭრო, ტურისტული, სოფლის მეურნეობის და სხვა სექტორების ეკონომიკური მაჩვენებლები განსაზღვრავენ საზღვაო სექტორის განვითარების ტენდენციებს. საქართველოს მთავარ სავაჭრო პარტნიორებთან, მათ შორის აშშ-სთან, ევროკავშირთან, ამიერკავკასიის ქვეყნებთან, ჩინეთთან და აზიის სხვა ქვეყნებთან ეკონომიკური ურთიერთობების გაღრმავება ხელს უწყობს საქართველოს საზღვაო სექტორის სტაბილურობასა და განვითარებას.

ამგვარად, საქართველოს უმთავრესი მაკროეკონომიკური მაჩვენებლების ანალიზი მეტად მნიშვნელოვანია საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური პოტენციალის შესაფასებლად. საქართველოს ეკონომიკური განვითარების არსებული მდგომარეობისა და ტენდენციების შესაფასებლად გამოყენებულ იქნა ისეთი მახასიათებლები, როგორიცაა მთლიანი შიდა პროდუქტი (მშპ), მშპ ერთ სულ მოსახლეზე, და უმუშევრობის დონე.

მთლიანი შიდა პროდუქტი (მშპ). მშპ აფასებს მთლიან ეკონომიკურ აქტივობას და ძირითადი ინდიკატორია ქვეყნის ეკონომიკის ზომისა და პოტენციალის შესაფასებლად. საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სექტორი მნიშვნელოვან როლს ასრულებს ეკონომიკური ზრდის პროცესში, რადგან იგი ხელს უწყობს ვაჭრობის განვითარებას, ინვესტიციების მოზიდვას

და დასაქმებას. მშპ-ის ანალიზის მიზანია შევავსოთ რა მასშტაბის რესურსები აქვს ქვეყანას საზღვაო ინფრასტრუქტურის განვითარებისთვის.

ცხრილში წარმოდგენილია საქართველოს, ევროკავშირისა და მსოფლიო ეკონომიკის ძირითადი მაკროეკონომიკური მაჩვენებლის, მთლიანი შიდა პროდუქტის 2018-2023 წლის მნიშვნელობებისა და ზრდის ტენდენციების სტატისტიკური მონაცემები, რომლებიც განთავსებულია მსოფლიო ბანკის ვებ-გვერდზე (იხ. ცხრ.2.1.).

ცხრილი 2.1.

ძირითადი მაკროეკონომიკური მაჩვენებელი - მშპ

მაჩვენებელი		2018	2019	2020	2021	2022	2023
1.	საქართველოს ნომინალური მშპ - მიმდინარე ფასებში (მილიარდი დოლარი)	17,9	17,64	16,01	18,85	24,98	30,54
	ზრდა, %	-	-1,5	-9,2	17,7	32,5	22,3
2.	საქართველოს რეალური მშპ - მუდმივ 2015 წლის ფასებში, (მილიარდი დოლარი)	17,57	18,51	17,35	19,19	21,3	22,89
	ზრდა, %	6,1	5,4	-6,3	10,6	11,0	7,5
3.	ევროკავშირის რეალური მშპ - მუდმივ 2015 წლის ფასებში, (ტრილიონი დოლარი)	14,51	14,77	13,93	14,77	15,29	15,35
	ზრდა, %	2,1	1,8	-5,7	6,0	3,5	0,5
4.	მსოფლიო რეალური მშპ - მუდმივ 2015 წლის ფასებში, (ტრილიონი დოლარი)	82,8	84,99	82,5	87,66	90,37	92,83
	ზრდა, %	3,3	2,6	-2,9	6,3	3,1	2,7

წყარო: ცხრილი შედგენილია ავტორის მიერ მსოფლიო ბანკის ოფიციალური ვებ-გვერდზე განთავსებული მონაცემების საფუძველზე

მსოფლიო ბანკის მიერ გამოქვეყნებული მონაცემები ცხადყოფს, რომ საქართველოს ნომინალური მშპ 2022 წელს შეადგენდა 24.98 მლრდ აშშ დოლარს, რაც 6.13 მლრდ დოლარით მეტია 2021 წლის მაჩვენებელზე. საანგარიშო პერიოდში მაჩვენებლის ზრდის ტემპმა შეადგენდა 32.5%. მაჩვენებლის ზრდის ტენდენციები შენარჩუნდა მომდევნო 2023 წელსაც. კერძოდ, ნომინალურმა მშპ-ს მნიშვნელობამ შეადგინა 30.54 მლრდ დოლარი,

რაც 5.56 მლრდ დოლარით მეტია 2022 წლის მაჩვენებლის მნიშვნელობაზე, თუმცა შედარებით შემცირდა ზრდის ტემპი და შეადგენდა 22.3%.

საქართველოს ეკონომიკურ განვითარებაზე, ისე როგორც მთლიანად მსოფლიო ეკონომიკისა და მათ შორის ევროკავშირის ეკონომიკაზე მნიშვნელოვანი ნეგატიური გავლენა იქონია კოვიდ-პანდემიურმა პროცესებმა. ამასთან, პანდემიის ნეგატიური გავლენა საქართველოს ეკონომიკურ განვითარებაში გაცილებით ძლიერი აღმოჩნდა, ვიდრე მისი გავლენა მსოფლიო ან ევროკავშირის ეკონომიკაზე. მონაცემები ცხადყოფს, რომ 2020 წელს 2019 წელთან შედარებით საქართველოს ნომინალური მშპ (ამერიკულ დოლარებში) 9.2%-ით, ხოლო რეალური მშპ (ამერიკულ დოლარებში) 6.3%-ით შემცირდა, მაშინ როცა ევროკავშირისა და მსოფლიო რეალური მშპ-ს (ამერიკულ დოლარებში) შემცირების მაჩვენებელი შესაბამისად 5,5% და 2.9%-ს შეადგენდა.

პოსტპანდემიურ პერიოდში ქართული ეკონომიკის ზრდა და ზრდის ტემპები საკმაოდ დამაიმედებელია. კერძოდ, საქართველოს რეალური მშპ-ს ზრდის ტემპმა 2022 წელს 2021 წელთან შედარებით შეადგინა 11.0% (21.3 მლრდ აშშ დოლარი), ხოლო 2023 წელს - 7.5% (22.89 მლრდ აშშ დოლარი), მაშინ როცა ევროკავშირის რეალური მშპ-ს ზრდის ტემპი იგივე საანგარიშო პერიოდში შეადგენდა შესაბამისად 3.5% და 0.5%-ს, ხოლო მსოფლიო რეალური მშპ-ს ზრდის ტემპი იგივე პერიოდში - 3.1% და 2.7%-ს.

წარმოდგენილი მონაცემები ცხადყოფს, რომ:

- საქართველოს ეკონომიკა გაცილებით მგრძნობიარეა გარე ფაქტორების ნეგატიური გავლენების მიმართ, ვიდრე მსოფლიო ან ევროკავშირის ეკონომიკა;
- სტაბილურ მაკროეკონომიკურ გარემოში ქართული ეკონომიკის ზრდის ტემპი გაცილებით მაღალია ევროკავშირის და მსოფლიო ეკონომიკის ზრდის ტემპებზე.

მშპ ერთ სულ მოსახლეზე. მშპ ერთ სულ მოსახლეზე - მაჩვენებელი ასახავს ქვეყნის მოსახლეობის ეკონომიკურ მდგომარეობას და მსყიდველუნარიანობას, რაც გავლენას ახდენს როგორც შიდა, ისე საგარეო ვაჭრობაზე, და აქედან გამომდინარე საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური პოტენციალის ეფექტურ გამოყენებაზე. ცხოვრების დონის შესაფასებლად გამოყენებული - მშპ ერთ სულ მოსახლეზე მაჩვენებლის ანალიზისთვის გამოვიყენეთ მსოფლიო ბანკის მიერ გამოქვეყნებული მონაცემები, რომელიც წარმოდგენილია ცხრილში 2.2-ში. აქვე წარმოდგენილია ევროკავშირში და მსოფლიოში იგივე მაჩვენებლის შესაბამისი მნიშვნელობები და მაჩვენებლის ზრდის ტემპი.

აღნიშნული მაჩვენებელი (მშპ ერთ სულ მოსახლეზე) ყველაზე კარგად ასახავს ეკონომიკის განვითარების მოცემულ ეტაპზე ერთ სულ მოსახლეზე საშუალო წლიურ შემოსავალს. მაჩვენებლის ანალიზით ირკვევა, რომ:

- საქართველოს ნომინალური მშპ ერთ სულ მოსახლეზე პანდემიის წინა პერიოდთან შედარებით (2018 წლიდან 2023 წლამდე) გაიზარდა 3 316 აშშ დოლარით. შესაბამისად, ზრდამ შეადგინა 69%, რაც საკმაოდ კარგი მაჩვენებელია;
- იგივე 2018-2023 წ.წ., 2015 წლის მუდმივ ფასებში მშპ ერთ სულ მოსახლეზე, გაიზარდა:
- საქართველოში - 1 373 აშშ დოლარით (29,1%-ით) და 2023 წელს შეადგინა 6 087 აშშ დოლარი;
- ევროკავშირში - 1 705 აშშ დოლარით (5,3%-ით) და 2023 წელს შეადგინა 34 162 აშშ დოლარი;
- მსოფლიოში - 759 აშშ დოლარით (7,0%-ით) და 2023 წელს შეადგინა 11 567 აშშ დოლარი.

აღნიშნული მაჩვენებლით საქართველო მნიშვნელოვნად ჩამორჩება როგორც მსოფლიო საშუალო მაჩვენებელს (1,9-ჯერ), ისე ევროკავშირის საშუალო მაჩვენებელს (5,6-ჯერ). თუმცა გასათვალისწინებელია ისიც, რომ

საანგარიშო პერიოდში მაჩვენებლის ზრდის ტემპი საქართველოს შემთხვევაში (29,1%) გაცილებით მაღალია ევროკავშირისა (5,3%) და მსოფლიო მაჩვენებლის (7.0%) ზრდის ტემპთან შედარებით, რაც საკმაოდ დამაიმედებელი ტენდენციაა.

ცხრილი 2.2.

მაკროეკონომიკური მაჩვენებელი - მშპ- ერთ სულ მოსახლეზე

მაჩვენებელი		2018	2019	2020	2021	2022	2023
1.	მშპ ერთ სულზე, მიმდინარე ფასებში, აშშ დოლარი, <i>საქართველო</i>	4 804	4 741	4 301	5 084	6 730	8 120
	ზრდა, %	-	-1,3	-9,3	18,2	32,4	20,7
2.	მშპ ერთ სულზე, მუდმივ 2015 წ. ფასებში, აშშ დოლარი, <i>საქართველო</i>	4 714	4 976	4 660	5 175	5 736	6 087
	მშპ ერთ სულზე, (ზრდა %)	6,1	5,6	-6,4	11,1	10,8	6,1
3.	მშპ ერთ სულზე, მუდმივ 2015 წ. ფასებში, აშშ დოლარი, <i>მსოფლიო</i>	10 808	10 976	10 548	11 112	11 365	11 567
	მშპ ერთ სულზე, (ზრდა %)	-	1,6	3,9	5,3	2,3	1,8
4.	მშპ ერთ სულზე, მუდმივ 2015 წ. ფასებში, აშშ დოლარი, <i>ევროკავშირი</i>	32 457	33 016	31 127	33 035	34 169	34 162
	მშპ ერთ სულზე, (ზრდა %)	-	1,7	5,7	6,1	3,4	0,0
5.	მშპ ერთ სულ მოსახლეზე, PPP (მიმდინარე საერთაშორისო \$) - <i>საქართველო</i>	15 022	16 770	16 791	18 916	22 443	24 681
	ზრდა, %	-	11,6	0,1	12,7	18,6	10,0
6.	მშპ ერთ სულ მოსახლეზე, PPP (მიმდინარე საერთაშორისო \$) - <i>მსოფლიო</i>	17 194	18 010	17 772	19 720	21 656	23 009
	ზრდა, %	-	4,7	-1,3	11	9,8	6,2
7.	მშპ ერთ სულ მოსახლეზე, PPP (მიმდინარე საერთაშორისო \$) - <i>ევროკავშირი</i>	44 654	48 195	47 104	51 917	57 339	60 348
	ზრდა, %	-	7,9	-2,2	10,2	10,4	5,2

წყარო: ცხრილი შედგენილია ავტორის მიერ მსოფლიო ბანკის ოფიციალურ ანგარიშებში მოყვანილი მონაცემების საფუძველზე

ცხრილი 2.2-ში ასევე წარმოდგენილია ცხოვრების დონის ამსახველი მაკროეკონომიკური მაჩვენებელი - მშპ ერთ სულ მოსახლეზე, მსყიდველუნარიანობის პარიტეტის მიხედვით (PPP). აღნიშნული მაჩვენებლის მიხედვით საანგარიშო პერიოდში:

- საქართველოში მაჩვენებელი გაიზარდა 9 659 საერთაშორისო \$-ით (64,3%-ით) და მისმა მნიშვნელობამ 2023 წელს შეადგინა 24 681 საერთაშორისო \$;
- ევროკავშირში მაჩვენებელი გაიზარდა 15 694 საერთაშორისო \$-ით (35,1%-ით) და მისმა მნიშვნელობამ 2023 წელს შეადგინა 60 348 საერთაშორისო \$;
- მსოფლიოში მაჩვენებელი გაიზარდა 5 815 საერთაშორისო \$-ით (33,8%-ით) და მისმა მნიშვნელობამ 2023 წელს შეადგინა 23 009 საერთაშორისო \$;

მაჩვენებლის - მშპ ერთ სულ მოსახლეზე, მსყიდველუნარიანობის პარიტეტის მიხედვით (PPP), მნიშვნელობების ანალიზი ცხადყოფს, რომ საქართველოს აქვს მნიშვნელოვანი პროგრესი ერთ სულ მოსახლეზე მოსული შემოსავლების მიხედვით. კერძოდ, 2022 წლიდან საქართველოს აღნიშნული მაჩვენებელი აღემატება მსოფლიო საშუალო მაჩვენებელს, ხოლო 2023 წლისთვის მეტობამ შეადგინა 1672 საერთაშორისო დოლარი (\$). მნიშვნელოვანია საქართველოს მაჩვენებლის ზრდის მაღალი ტემპიც. კერძოდ, საანგარიშო პერიოდში საქართველოს მაჩვენებელი 64,3%-ით გაიზარდა, ხოლო ევროკავშირის და მსოფლიოს შესაბამისი მაჩვენებელმა, შესაბამისად შეადგინა 35,1 და 33,8%. უნდა აღინიშნოს ისიც, რომ მაჩვენებლის მნიშვნელობა (24 681 საერთაშორისო \$) საგრძნობლად ჩამორჩება ევროკავშირის შესაბამის მაჩვენებლის მნიშვნელობას (60 348 საერთაშორისო \$). აქედან გამომდინარე, მნიშვნელოვანია ეკონომიკური განვითარების ტენდენციების კიდევ უფრო გაძლიერება, ქვეყნის რესურსული პოტენციალის სრულყოფილად გამოყენება და განვითარების ახალი შესაძლებლობების გამოვლენა - გამოყენება.

უმუშევრობის დონე საქართველოში. უმუშევრობის დონის ანალიზის მიზანია შევაფასოთ, თუ რამდენად ეფექტიანად შეუძლია საზღვაო სექტორს ახალი სამუშაო ადგილების შექმნა. მართლაც, საზღვაო სექტორში სამუშაო

ადგილების ზრდა არა მხოლოდ ამცირებს უმუშევრობის დონეს, არამედ ზრდის მოსახლეობის შემოსავლებს, რაც ეკონომიკური განვითარების ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი საფუძველია.

ცხრილი 2.3.

ძირითადი მაკროეკონომიკური მაჩვენებელი - უმუშევრობის დონე

მაჩვენებელი		2018	2019	2020	2021	2022	2023
1.	საქართველო	12,7	11,6	11,7	11,8	11,7	11,6
2.	სომხეთი	13,2	12,2	12,2	10	8,6	8,6
3.	აზერბაიჯანი	4,9	5,0	7,2	6,0	5,7	5,6
4.	თურქეთი	11,0	13,7	13,1	12	10,4	9,4
5.	ევროკავშირი	7,3	6,7	7,0	7,0	6,1	6,0
6.	მსოფლიო	5,8	5,6	6,6	6,0	5,3	5,0

წყარო: ცხრილი შედგენილია ავტორის მიერ მსოფლიო ბანკის მონაცემების გამოყენებით

ცხრილი 2.3-ში წარმოდგენილია საქართველოს, საქართველოს მეზობელი ქვეყნების (სომხეთი, აზერბაიჯანი, თურქეთი), ევროკავშირისა და მსოფლიო ეკონომიკის ძირითადი მაკროეკონომიკური მაჩვენებლის - უმუშევრობის დონის 2018-2023 წლის მნიშვნელობებისა და ზრდის ტენდენციების შესახებ სტატისტიკური მონაცემები, რომლებიც განთავსებულია მსოფლიო ბანკის ვებ-გვერდზე.

მსოფლიო ბანკის მიერ გამოქვეყნებული მონაცემები ცხადყოფს, რომ უმუშევრობა რჩება ქართული ეკონომიკის ერთ-ერთ უმთავრეს გამოწვევას. მართლაც, მსოფლიო ბანკის მონაცემებით საქართველოში უმუშევრობის დონემ 2023 წელს 11,6% შეადგინა, რითაც მნიშვნელოვნად ჩამორჩება როგორც მსოფლიო საშუალო მაჩვენებელს (მსოფლიოში უმუშევრობის დონემ 2023 წელს შეადგინა 5,0%) და ევროკავშირის საშუალო მაჩვენებელს (2023 წელს შეადგინა 6,0%), ისე რეგიონის ქვეყნების - სომხეთის (სომხეთის რესპუბლიკაში უმუშევრობის დონემ 2023 წელს შეადგინა 5,0%), აზერბაიჯანის (აზერბაიჯანში უმუშევრობის დონემ 2023 წელს შეადგინა 5,0%) და თურქეთის მაჩვენებელს (თურქეთის რესპუბლიკაში უმუშევრობის დონემ 2023 წელს შეადგინა 5,0%).

საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახურის მონაცემებით 2023 წელს საქართველოში სამუშაო ძალის მაჩვენებელმა 1 6330,5 ათასი კაცი შეადგინა, რაც 8 900 კაცით ნაკლებია 2018 წლის შესაბამის მაჩვენებელზე. გარდა ამისა, იგივე პერიოდში დასაქმებულთა რაოდენობა გაიზარდა 38 400 კაცით (2023 წელს დასაქმებულთა რაოდენობა საქართველოსი შეადგენდა 1 334,6 ათას კაცს, ხოლო 2018 წელს 1 296,2 ათას კაცს), რაც ნათლად გვიჩვენებს ახალი სამუშაო ადგილების შექმნის საკმაოდ დაბალ ტემპზე.

საქართველოს შრომის ბაზარზე არსებული არასახარბიელო მდგომარეობის პირობებში მნიშვნელოვანია ქვეყანაში გაუმჯობესდეს ბიზნესის განვითარებისა და სამუშაო ადგილების შექმნისთვის საჭირო პირობები, მათ შორის სრულად იქნას გამოყენებული ის შესაძლებლობები, რომელიც არსებობს საზღვაო სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურისა და საზღვაო ბიზნესის განვითარების მიმართულებით.

2.2. საზღვაო ბიზნესი საქართველოს ეკონომიკური განვითარების მოცემულ ეტაპზე

ბიზნესის განვითარების ტენდენციები საქართველოში. საბაზრო ეკონომიკის მექანიზმების მიერ ქვეყნის ეკონომიკური განვითარების დონეს ბიზნეს სექტორში არსებული მდგომარეობა განსაზღვრავს. მართლაც, ბიზნესში იქმნება სამუშაო ადგილები, რომელიც წარმოადგენს მოსახლეობის შემოსავლებისა და ეკონომიკური კეთილდღეობის საფუძველს.

საქართველოში ბიზნეს სექტორის ძირითადი ეკონომიკური მაჩვენებლები წარმოდგენილია ცხრილში 2.4.

ცხრილი 2.4.

ბიზნეს სექტორის ძირითადი ეკონომიკური მაჩვენებლები

მაჩვენებელი			2018	2019	2020	2021	2022	2023
1. რეგისტრირებულ საწარმოთა რაოდენობა	ერთეული		670269	711982	747604	791943	859672	-
	ზრდა, %		-	6.2	5.0	5.9	8.6	
2. აქტიურ საწარმოთა რაოდენობა, ერთეული	ერთეული		151117	160506	160698	171021	200098	-
	ზრდა, %		-	6.2	0.1	6.4	17.0	
3. ბრუნვა	მლრდ.ლარი		86.6	109.0	114.3	150.4	181.8	204.6
	ზრდა, %			25.9	4.9	31.6	20.9	12.5
4. გამოშვებული პროდუქცია	მლრდ.ლარი		41.6	47.5	46.2	57.6	71.8	77.9
	ზრდა, %			14.2	-2.7	24.7	24.7	8.5
5. დამატებული ღირებულება	მლრდ.ლარი		20.7	23.3	22.3	27.8	36.2	39.8
	ზრდა, %			12.6	-4.3	24.7	30.2	12.6
6. შუალედური მოხმარება	მლრდ.ლარი		20.9	24.2	24.0	29.8	35.6	38.0
	ზრდა, %			15.8	-0.8	24.2	19.5	6.7
7. ფიქსირებული აქტივები	ლარი		33.8	36.8	38.7	44.7	46.8	48.8
	ზრდა, %			8.9	5.2	15.5	4.7	4.3
8. დასაქმებულთა რაოდენობა	ათ. კაცი		734.2	756.9	703.9	744.3	779.4	823.6
	ზრდა, %			3.1	-7.0	5.7	4.7	5.7
9. დაქირავებით დასაქმებულთა საშ. თვიური შრომის ანაზღაურება	ლარი		1101.3	1161.7	1222.9	1347.6	1605.9	1827.3
	ზრდა, %		5.5	5.3	10.2	19.2	13.8	5.5

წყარო: ცხრილი შედგენილია ავტორის მიერ საქსტატის ანგარიშის „ბიზნეს სექტორი საქართველოში, 2022“ საფუძველზე

საქსტატის მიერ გამოქვეყნებული „ბიზნეს სექტორი საქართველოში 2022“ ანგარიშის მასალები ცხადყოფს, რომ 2022 წლისთვის საქართველოში რეგისტრირებული საწარმოების რაოდენობამ შეადგინა 859 672 ერთეული, რაც 8,6%-ით აღემატება 2021 წლის მაჩვენებელს (2021 წელს რეგისტრირებული საწარმოების რაოდენობა შეადგენდა 791 943 ერთეულს). იგივე მონაცემებით ირკვევა, რომ შედარებით მცირეა აქტიური საწარმოების რაოდენობა. მართლაც, 2022 წელს 859 672 რეგისტრირებული საწარმოდან მხოლოდ 200 098 საწარმო იყო აქტიური (რეგისტრირებული საწარმოების 23.2%). უნდა აღინიშნოს ისიც, რომ 2022 წელს 2021 წელთან შედარებით აქტიური

საწარმოების რაოდენობა გაიზარდა 17,0%-ით, რაც თითქმის ორჯერ აღემატება იმავე პერიოდში რეგისტრირებული საწარმოების ზრდის ტემპს.

ბიზნეს სექტორის ბრუნვის მოცულობამ 2023 წელს 204,6 მლრდ. ლარი შეადგინა, რაც 12,5%-ით აღემატება 2022 წლის მაჩვენებელს, თუმცა ბრუნვის ზრდის ტემპი მნიშვნელოვნად არის შემცირებული 2021, 2022 და პანდემიის წინა - 2019 წელთან შედარებით.

ანალოგიური მდგომარეობაა „გამოშვებული პროდუქციის“, „დამატებული ღირებულების“, „შუალედური მოხმარების“, „ფიქსირებული აქტივების“ და „დაქირავებით დასაქმებულთა საშუალო თვიური შრომის ანაზღაურების“ მაჩვენებლებთან მიმართებით. მაგ. გამოშვებული პროდუქციის ზრდის ტემპი 2019, 2021 და 2022 წელს შესაბამისად შეადგენდა 14,2%, 24,7% და 24,7%-ს, ხოლო 2023 წელს 8,5%-მდე შემცირდა. ასევე, „დამატებული ღირებულების“ მაჩვენებლის ზრდის ტემპი 2019, 2021 და 2022 წელს შესაბამისად შეადგენდა 12,6%, 24,7% და 30,2%-ს, ხოლო 2023 წლისთვის შეადგინა 12,6%.

წარმოდგენილი ანალიზი იძლევა შემდეგი დასკვნების გაკეთების საშუალებას:

- ბიზნეს სექტორში დარეგისტრირებული საწარმოების რაოდენობა 4,3-ჯერ აღემატება აქტიური საწარმოების რაოდენობას, რაც განპირობებულია იმით, რომ საქართველოში საწარმოს რეგისტრაციის პროცედურები უმარტივესია, ასევე, მაღალია ბიზნესის დაწყების მსურველთა რაოდენობაც. თუმცა, დარეგისტრირებული საწარმოების მხოლოდ 23,2% არის აქტიური, რაც იმას ნიშნავს, რომ ბიზნეს სუბიექტები საჭიროებენ მეტ მხარდაჭერას ისეთი სხვადასხვა მიმართულებით, როგორიცაა კომპეტენციები და სხვა.
- 2023 წლის მონაცემებით, ბიზნეს სექტორის მუშაობის სხვადასხვა მაჩვენებლის („ბრუნვა“, „გამოშვებული პროდუქცია“, „დამატებული ღირებულება“, „შუალედური მოხმარება“, „ფიქსირებული აქტივები“ და „დაქირავებით დასაქმებულთა საშუალო თვიური შრომის ანაზღაურება“) ზრდის ტემპი მნიშვნელოვნადაა შემცირებული 2019, 2021 და 2022 წელთან შედარებით.

“ტრანსპორტისა და დასაწყობების“ ეკონომიკური საქმიანობის მაჩვენებლების მნიშვნელობები და ზრდის ტემპი ნაჩვენებია ცხრილი 2.5-ში.

ცხრილი 2.5.

„სტრანსპორტი და დასაწყობება“ ეკონომიკური საქმიანობის მაჩვენებლები

მაჩ-ლი		2018	2019	2020	2021	2022
რეგისტრირებულ საწარმოთა რაოდენობა	სულ	670269	711982	747604	791943	859672
	ტრანსპორტი და დასაწყობება	22791	25041	26911	28909	31063
	ზრდის ტემპი, %	-	9,9	7,5	7,4	7,5
	წილი ბიზნეს სექტორში, %	3.4	3.5	3.6	3.7	3.6
აქტიურ საწარმოთა რაოდენობა	სულ	151117	160506	160698	171021	200098
	ტრანსპორტი და დასაწყობება	11301	13308	13774	14444	15456
	ზრდა, %	7.5	8.3	8.6	8.4	7.7
ბრუნვა, მლნ. ლარი	სულ	86625.1	109024.3	114348.5	150414.9	181765.5
	ტრანსპორტი და დასაწყობება	5054.0	6031.7	5778.4	6985.7	9302.3
	წილი, %	-	25.9	4.9	31.6	20.9
პროდუქციის გამოშვება, მლნ. ლარი	სულ	41649.2	47494.7	46227.3	57613.8	71778.3
	ტრანსპორტი და დასაწყობება	4050.9	4621.3	4175.3	5070.9	6852.9
	წილი, %	-	14.2	-2.7	24.7	24.7
დამატებული ღირებულება, მლნ. ლარი	სულ	20726.9	23296.0	22263.0	27843.7	36153.7
	ტრანსპორტი და დასაწყობება	2098.8	2339.3	2065.8	2450.8	3425.6
	წილი, %		12.6	-4.3	24.7	30.2
დასაქმებულთა რაოდენობა, კაცი	სულ	734215	756852	703874	744256	779418
	ტრანსპორტი და დასაწყობება	58137	61163	56828	62592	66554
	წილი, %	-	0,4	-0,6	0,8	0,5
შრომის საშუალო თვიური ანაზღაურება, ლარი	სულ	1101.3	1161.7	1222.9	1347.6	1605.9
	ტრანსპორტი და დასაწყობება	1300.3	1384.7	1435.7	1479.3	1697.0
	წილი, %	-	7,7	4,4	3,6	16,2

წყარო: ცხრილი შედგენილია ავტორის მიერ საქსტატის ანგარიშის „ბიზნეს სექტორი საქართველოში, 2022“ საფუძველზე

წარმოდგენილი მონაცემები ცხადყოფს, რომ „ტრანსპორტისა და დასაწყობების სფეროს“ ეკონომიკურ საქმიანობაში რეგისტრირებული საწარმოების რაოდენობა 2018-2022 წლებში სტაბილურად 8%-ის ფარგლებში იზრდებოდა, მისი წილი მთლიანად ეკონომიკაში რეგისტრირებული საწარმოების 3,4-3,7%-ის ფარგლებში იყო და 2022 წელს შეადგინა 31 063 ერთეული. აღნიშნული მაჩვენებელი საკმაოდ დაბალია, რაც იმას ნიშნავს, რომ სექტორის პოტენციური შესაძლებლობები არასაკმარისადაა გამოყენებული.

უნდა აღინიშნოს ისიც, რომ „ტრანსპორტისა და დასაწყობების“ ეკონომიკური საქმიანობის სფეროში აქტიური საწარმოების ზრდის ტემპი ბოლო ხუთი წლის განმავლობაში სტაბილურად 7,5-8,6%-ის ფარგლებში იზრდება, რაც აღნიშნული სექტორის სტაბილურ ფუნქციონირებას და გარე ფაქტორების ნეგატიური გავლენების (მაგ, პანდემიის) მიმართ *მდგრადობის* მანიშნებელია (განსხვავებით ბიზნეს სექტორის საერთო მაჩვენებლებისგან, სადაც აქტიური საწარმოების ზრდის ტემპი იგივე პერიოდში 0,1-იდან 17%-ის ფარგლებში იცვლებოდა).

„ტრანსპორტისა და დასაწყობების“ ეკონომიკური საქმიანობის სხვა ძირითადი მაჩვენებლების („ბრუნვა“, „გამოშვებული პროდუქცია“, „დამატებული ღირებულება“, „შუალედური მოხმარება“, „ფიქსირებული აქტივები“ და „დაქირავებით დასაქმებულთა საშუალო თვიური შრომის ანაზღაურება“) ზრდის ტენდენციები შესაბამისობაშია ბიზნეს სექტორის საერთო მაჩვენებლების ტენდენციებთან. რაც იძლევა შემდეგი დასკვნების გაკეთების საშუალება:

- „ტრანსპორტისა და დასაწყობების“ ეკონომიკური საქმიანობის მაჩვენებლები ცხადყოფს, რომ სექტორს გააჩნია გარე ფაქტორების ნეგატიური ზემოქმედებაზე წინააღმდეგობის უნარი;
- „ტრანსპორტისა და დასაწყობების“ ეკონომიკური საქმიანობაში აქტიური საწარმოების პროცენტული წილი რეგისტრირებული საწარმოების საერთო რაოდენობაში შედარებით დაბალია ბიზნეს სექტორის შესაბამის მაჩვენებლებთან შედარებით. კერძოდ, „ტრანსპორტისა და დასაწყობების“ ეკონომი-

კური საქმიანობაში აღნიშნული მაჩვენებელი 2022 წლის მონაცემებით შეადგენს 50%-ს, მთლიანად ბიზნეს სექტორში კი მხოლოდ 23,2%-ს;

- „ტრანსპორტისა და დასაწყობების“ სექტორში შრომის საშუალო თვიური ანაზღაურება გაცილებით მაღალია ბიზნეს სექტორის საშუალო მაჩვენებელზე, ასევე მაღალია ზრდის ტემპი.

2.3. საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო პოტენციალი

საქართველოს სტრატეგიული მდებარეობა შავი ზღვის სანაპიროზე და მისი როლი ევროპისა და აზიის დამაკავშირებელ უმოკლეს სატრანსპორტო მარშრუტებში ქვეყნის საზღვაო სატრანსპორტო პოტენციალს განსაკუთრებულ მნიშვნელობას ანიჭებს. საქართველოს სატრანსპორტო სისტემა შუა დერეფნის (Middle Corridor) უმნიშვნელოვანესი რგოლია, რომლითაც ხორციელდება საქონლით ვაჭრობის საქონლის მიწოდება აღმოსავლეთ აზიასა და ევროპას შორის. საქართველოს საზღვაო პორტები – ფოთი, ბათუმი და სუფსა – მნიშვნელოვან როლს ასრულებენ შიდა და საერთაშორისო ვაჭრობის უზრუნველყოფაში. გარდა ამისა, საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკურ პოტენციალს არსებითი როლს თამაშობს ეროვნული, რეგიონული და საერთაშორისო ბიზნესის განვითარების საქმეში. კერძოდ:

საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის რეგიონული როლი გამოიხატება იმაში, რომ საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო სისტემა კავკასიისა და შავი ზღვის რეგიონის ეკონომიკური სტრუქტურის განუყოფელი ნაწილია. როგორც სატრანსპორტო ჰაზი, საქართველო შავი ზღვის სანაპიროს აკავშირებს ცენტრალურ აზიასთან, რითაც რეგიონული ვაჭრობისთვის მნიშვნელოვან როლს ასრულებს. საქართველოს საზღვაო ტერმინალები კრიტიკულად მნიშვნელოვანია კასპიისპირეთის ნავთობისა და გაზის ევროპაში ტრანსპორტირებისთვის. ამასთან, საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო სისტემა *რეგიონული ეკონომიკის ინტეგრაციის უმთავრესი ფაქტორია*,

ვინაიდან საქართველო ახორციელებს სავაჭრო ტვირთების ტრანზიტს მეზობელ ქვეყნებს შორის, რაც აძლიერებს რეგიონულ ეკონომიკურ კავშირებს.

საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის ეროვნული როლი გამოიხატება იმაში, რომ საქართველოს საზღვაო სექტორი ქვეყნის ეკონომიკისა და ბიზნესის ერთ-ერთი წამყვანი სფეროა. საზღვაო სექტორში დასაქმებულია უამრავი ადამიანი, რაც ამცირებს უმუშევრობის დონეს. პორტები და სხვა ლოჯისტიკური ორგანიზაციები გადასახადების სახით უზრუნველყოფენ ბიუჯეტში მნიშვნელოვან შენატანებს, რაც ეროვნული ეკონომიკის სტაბილურობას უწყობს ხელს. საზღვაო სექტორი მნიშვნელოვან როლს ასრულებს საქართველოს შიდა ვაჭრობის სისტემაში. საზღვაო სექტორში განხორციელებული უცხოური და შიდა ინვესტიციები ქმნის ახალ შესაძლებლობებს ქვეყნის ეკონომიკური განვითარების საქმეში.

საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის საერთაშორისო როლი გამოიხატება იმაში, რომ საქართველოს საზღვაო პორტები და ტერმინალები გლობალური მიწოდების ჯაჭვში მნიშვნელოვან ფუნქციას ასრულებენ, კერძოდ:

- 1. ტრანსკასპიური დერეფანი (Middle Corridor) საქართველოს საერთაშორისო მნიშვნელობის სატრანსპორტო ჰაბის ფუნქციას ანიჭებს, რომელიც აზიასა და ევროპას აკავშირებს ტრანსკასპიური და შავი ზღვის მარშრუტებით. აღნიშნული მარშრუტი განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია იმ პირობებში, როცა საერთაშორისო საზოგადოება აქტიურად მუშაობს რუსეთსა და ბელარუსზე განავალი სატრანსპორტო მარშრუტებზე დამოკიდებულების შემცირებაზე.*
- 2. შავი ზღვის პორტები რეგიონში კონკურენტული გარემოს ფორმირებას უწყობს ხელს. საქართველოს პორტები კონკურენციას უწევენ რუსეთის, თურქეთის, ბულგარეთისა და რუმინეთის პორტებს, რაც ხელს უწყობს მომსახურების გაუმჯობესებასა და ტარიფების ოპტიმიზაციას.*
- 3. საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური ინფრასტრუქტურა ქვეყანაში საერთაშორისო ინვესტიციების მოზიდვის მნიშვნელოვან ფაქტორია. საზღვაო*

სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურაში ხორციელდება მნიშვნელოვანი უცხოური ინვესტიციები, რაც ეკონომიკის მდგრად განვითარებას უწყობს ხელს.

4. *საქართველოს საზღვაო პორტები წარმოადგენს ტრანზიტის ეკონომიკის განვითარების საფუძველს.* საქართველოს გეოგრაფიული მდებარეობა იდეალურ პირობებს ქმნის ტრანზიტული ეკონომიკის განვითარებისთვის, რაც ქვეყნის მთლიანი ეკონომიკური პოტენციალის ზრდას უწყობს ხელს.

საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის მდგენელებს მიეკუთვნება ბათუმის საზღვაო ნავსადგური, ფოთის საზღვაო ნავსადგური, ყულევის ნავთობტერმინალი, სუფსის საზღვაო ტერმინალი, ფოთის ახალი საზღვაო ნავსადგური.

ბათუმის საზღვაო ნავსადგური. საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის მნიშვნელოვან ელემენტს ბათუმის საზღვაო ნავსადგური წარმოადგენს. აღნიშნული ნავსადგურის ისტორია სათავეს რომის იმპერიის ეპოქიდან იღებს. ისტორიული წყაროებით ირკვევა, რომ იმპერატორ ადრიან III-ის პერიოდში ბათუმის საზღვაო ნავსადგური რომის იმპერიაში შემავალი სავაჭრო ქსელების ერთ-ერთ მნიშვნელოვანი რგოლი იყო.

ბათუმის საზღვაო ნავსადგურის უმთავრეს უპირატესობას თავისი გეოსტრატეგიული მდებარეობა და ბუნებრივი უპირატესობები წარმოადგენს. კერძოდ, ნავსადგური მდებარეობს შავი ზღვის ბუნებრივად დიდი სიღრმის მქონე ყურეში, რაც დიდტონაჟიანი გემების მისაღებად და დასამუშავებლად ძალიან მნიშვნელოვანია. ნავსადგური სათანადოდ არის დაცული ხმელეთიდანაც. გარდა ამისა, ნავსადგურს გააჩნია დიდი სიღრმის მისასვლელი საზღვაო გზები, გემთმფლობელს არ უწევს არხის მოსაკრებლის გადახდა, რაც ამცირებს გემის მომსახურების ღირებულებას.

აღნიშნულმა უპირატესობებმა განაპირობა ის, რომ მე-19 საუკუნის მესამე მეოთხედში გლობალური სავაჭრო სატრანსპორტო ქსელის ფორმირების ეტაპზე ბათუმის საზღვაო ნავსადგურს მიენიჭა ე.წ. "პორტო-ფრანკო"-ს, ანუ „თავისუფალი პორტის“ სტატუსი, რომელიც მოქმედებდა 1878-1885 წლებში.

როგორც მთლიანად ქალაქ ბათუმის, ისე ბათუმის საზღვაო ნავსადგურის განვითარების მთავარ ფაქტორს წარმოადგენდა კასპიისპირეთიდან (ბაქოდან) ბათუმში ტრანსპორტირებული ნავთობი, რომელიც თავდაპირველად ხორციელდებოდა რკინიგზით, ხოლო მოგვიანებით 1900 წელს ექსპლუატაციაში შესული ბაქო-ბათუმის მილსადენით. *შეიძლება ითქვას, რომ ბათუმის საზღვაო ნავსადგურის ზემოთჩამოთვლილი უპირატესობებმა მეცხრამეტე საუკუნის 80-იან წლებში საფუძველი ჩაუყარა საქართველოს თანამედროვე სატრანსპორტო სისტემის სრული მოდელის ფორმირებას. მართლაც, საქართველოს რკინიგზის დაბადების დღედ ითვლება 1872 წლის 10 ოქტომბერი, როდესაც თბილისიდან გასული მატარებელი პირველად ცავიდა ფოთში. 1877-1878 წლების რუსეთ-თურქეთის ომის დამთავრების-თანავე დღის წესრიგში დადგა ბათუმის სარკინიგზო ხაზის გახსნის საკითხი, რომელიც გაიხსნა 1883 წლის 21 მაისს. ამავე წელს გაიხსნა თბილისი-ბაქოს სარკინიგზო ხაზი, რითაც საქართველოს შავიზღვისპირეთის ბათუმის და ფოთის საზღვაო ნავსადგურები დაუკავშირდა როგორც თბილისს, ისე ნავთობით მდიდარ კასპიისპირეთს.*

დღეისათვის ბათუმის საზღვაო ნავსადგური არის გლობალური მიწოდების ჯაჭვის უმნიშვნელოვანესი სატრანსპორტო კვანძი. საზღვაო გზებით ბათუმის ნავსადგურიდან შესაძლებელია მსოფლიოს ნებისმიერ საზღვაო პორტთან დაკავშირება. ქალაქი ბათუმში, როგორც სატრანსპორტო კვანძში თავმოყრილია ყველა სახის - საზღვაო, საავტომობილო, სარკინიგზო, საჰაერო და მილსადენი ტრანსპორტი. ნავსადგურში ხორციელდება ჩამოსასხმელი, ნაყარი, გენერალური, მათ შორის კონტეინერების და საბორნე ტვირთების ჩატვირთვა-გადმოტვირთვის, დასაწყობების, შენახვისა და სხვა სახის ლოჯისტიკური ოპერაციები, რისთვისაც ნავსადგურს გააჩნია შესაბამისი მოწყობილობები, გადამტვირთავი აძწე-სატრანსპორტო და მანქანა-დანადგარებით აღჭურვილი სანავსადგურო ტერიტორია და აკვატორია.

დღევანდელი მდგომარეობით ბათუმის საზღვაო ნავსადგური ერთიანებს ოთხ - ნავთობის, საკონტეინერო, მშრალი ტვირთების და სამგზავრო ტერმინალს.

ნავთობტერმინალი. ნავთობტერმინალი მოიცავს №1, №2 და №3 ნავმისადგომებს, რომელთა საერთო გამტარუნარიანობა დაახლოებით შეადგენს 15 მილიონ ტონას წელიწადში. ტერმინალში ხორციელდება ნედლი ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების - ბენზინის, დიზელის, მაზუტის და სხვა ნავთობპროდუქტების გადამუშავება. ცხრილი 2.6-ში წარმოდგენილია ბათუმის ნავთობტერმინალის ტექნიკური მახასიათებლები.

ცხრილი 2.6.

ბათუმის ნავთობტერმინალი, ტექნიკური მახასიათებლები

ნავმისადგომი, №	№1	№2	№3	უნავმისადგომო ნავთობტერმინალი
მაქსიმალური სიღრმე (მეტრი)	11,10	8,70	9,40	14,50 – 37,00
მაქსიმალური სიგრძე (მეტრი)	200,00	140,0	165,00	-
გემების დედვე- იტი, ათასი ტონა	45,0	16,0	25,0	140,0

წყარო: ცხრილი შედგენილია ავტორის მიერ ბათუმის საზღვაო ნავსადგურის ოფიციალურ ვებგვერდზე განთავსებული ინფორმაციის საფუძველზე - <https://www.batumiport.com/>

ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების ტერმინალის მუშაობის მაჩვენებლები წლების მიხედვით (2003-2020 წწ) წარმოდგენილია ცხრილი 2.7-ში.

ცხრილი 2.7.

ბათუმის ნავთობტერმინალის მუშაობის მაჩვენებლები, (2015, 2020-2024 წწ)

	2015	2020	2021	2022	2023	2024
გამტარუნარიანობა (მლნ. ტონა)	15	15	15	15	15	15
ტვირთბრუნვა, მლნ. ტონა	3.9	1,2	1,5	2.0	1.6	1.8
ტვირთბრუნვის წილი გამტარუნარიანობაში (%)	26	8	10	13	11	12

წყარო: ცხრილი შედგენილია ავტორის მიერ ბათუმის საზღვაო ნავსადგურის ოფიციალურ ვებგვერდზე განთავსებული ინფორმაციის საფუძველზე - <https://www.batumiport.com/port/index#indexes>

საკონტეინერო ტერმინალი. საკონტეინერო ტერმინალი მოიცავს №4, №5 და №6 ნავმისადგომებს, რომელთა საერთო გამტარუნარიანობა წელიწადში შეადგენს 200 000 TEU⁸-ს. საკონტეინერო ტერმინალის გააჩნია შესაბამისი ფართობის ღია სასაწყობო მოერნეობა და საკონტეინერო გადამტვირთავი მანქანები, რომლებიც უზრუნველყოფენ კონტეინერების დამუშავებას როგორც ტრანზიტულ და სასაწყობო ვარიანტით.

საკონტეინერო ტერმინალის შემადგენლობაში ასევე შედის სრულიად ავტომატიზირებული საბორნე გადასასვლელი კომპლექსი ბორანის ტიპის გემების მომსახურებისათვის. დღევანდელი მდგომარეობით ბათუმის ნავსადგურიდან ბორანით სრულდება რეგულარული რეისები ილიჩევსკის (უკრაინა), ვარნას (ბულგარეთი) მიმართულებით. საბორნე ტერმინალის გამტარუნარიანობის ნომინალური მაჩვენებელია 700000 ტონა/წელიწადში.

ცხრილი 2.8-ში წარმოდგენილია ნავთობტერმინალის ცალკეული ნავმისადგომის საექსპლუატაციო მახასიათებლები.

ცხრილი № 2.8.

ბათუმის ნავთობტერმინალის ცალკეული ნავმისადგომის საექსპლუატაციო მახასიათებლები

ნავმისადგომი, №	№ 4	№ 5	№6
სიღრმე, მეტრი	11,50		7,60
სიგრძე, მეტრი	284,2	284,2	183,3
ფართობი, ათასი მ ²	36,0	36,0	43,0
გემების დედვეიტი, ათასი ტონა	35,0	35,0	12,6

წყარო: ცხრილი შედგენილია ავტორის მიერ ბათუმის საზღვაო ნავსადგურის ოფიციალურ ვებგვერდზე განთავსებული ინფორმაციის საფუძველზე - <https://www.batumiport.com/>

საკონტეინერო ტერმინალის მუშაობის მაჩვენებლები წლების მიხედვით (2013-2020 წწ) წარმოდგენილია ცხრილი 2.9-ში.

⁸ TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) - 20 ფუტიანი კონტეინერი

ცხრილი №2.9.

საკონტეინერო ტერმინალის მუშაობის მაჩვენებლები (2015, 2020-2024 წწ)

მაჩვენებელი	2015	2020	2021	2022	2023	2024
გამტარუნარიანობა (TEU)	200 000					
გადატვირთული კონტეინერები (TEU)	54 695	103 302	99 187	119 471	109 000	91 200
ტვირთბრუნვის წილი გამტარუნარიანობაში (%)	27,3	51,7	49,6	59,7	54,5	45,6

წყარო: ცხრილი შედგენილია ავტორის მიერ ბათუმის საზღვაო ნავსადგურის ოფიციალურ ვებგვერდზე განთავსებული ინფორმაციის საფუძველზე - <https://www.batumiport.com/port/index#indexes>

მშრალი ტვირთების ტერმინალი. მშრალი ტვირთების ტერმინალი მოიცავს №7, 8 და 9 ნავმისადგომებს, რომელთა მაქსიმალური საერთო გამტარუნარიანობაა 3,2 მილიონი ტონა წელიწადში.

№7 ნავმისადგომი აღჭურვილია 20-40 ტონა ტვირთამწეობის პორტალური ამწეებით, რაც უზრუნველყოფს დიდტონაჟიანი სატვირთო გემების (60000 ტ.) დამუშავებას. ტერმინალში ხორციელდება ყველა ტიპის მშრალი ტვირთების გადამუშავება. აქვე ფუნქციონირებს მინერალური სასუქების ტერმინალი, რომელიც კომპანია Wondernet Exspress-ს იჯარით აქვს აღებული.

ნავმისადგომი №8 ემსახურება მცირეტონაჟიანი გემების დამუშავებას. ნავმისადგომზე ხორციელდება ისეთი ნაყარი და გენერალური ტვირთების გადამუშავება, რომელთა ერთი სატვირთო ერთეულის წონა არ აღემატება 10 ტონას. ხოლო ნავმისადგომი №9 ემსახურება მცირეტონაჟიან გემებს და სპეციალიზებულია გენერალური და თხევადი ტვირთების გადამუშავებაზე, რომელთა ერთი სატვირთო ერთეულის წონა არ აღემატება 6 ტონას.

ცხრილი 2.10-ში წარმოდგენილია №7,8 და №9 ნავმისადგომების ტექნიკური მაჩვენებლები.

ცხრილი №2.10.

მშრალი ტვირთების ტერმინალის საექსპლუატაციო მახასიათებლები

ნავმისადგომი, №	№7	№ 8	№ 9
მაქსიმალური სიღრმე, მეტრი	11,00	9,70	10,30
მაქსიმალური სიგრძე, მეტრი	263,30	180,00	204,50
ფართობი (ათასი კვ.მ)	9,45	3 ,70	5,60
გემის დედვეითი, ათასი ტონა	60,0	20,0	25,0

წყარო: ცხრილი შედგენილია ავტორის მიერ ბათუმის საზღვაო ნავსადგურის ოფიციალურ ვებგვერდზე განთავსებული ინფორმაციის საფუძველზე - <https://www.batumiport.com/>

მშრალი ტვირთების ტერმინალის მუშაობის მაჩვენებლები წლების მიხედვით (2013-2020 წწ) წარმოდგენილია ცხრილი 2.11-ში.

ცხრილი 2.11.

მშრალი ტვირთების ტერმინალის მუშაობის მაჩვენებლები (2015, 2020-2024 წწ)

მაჩვენებელი	2015	2020	2021	2022	2023	2024
გამტარუნარიანობა (ათასი ტონა)	3200	3200	3200	3200	3200	3200
ტვირთბრუნვა (ათ. ტონა)	1 046	913	1 211	1 742	1 700	1 800
ტვირთბრუნვის წილი გამტარუნ-ში, (%)	32.7	28.5	37,8	54,4	53,1	56,3

წყარო: ცხრილი შედგენილია ავტორის მიერ ბათუმის საზღვაო ნავსადგურის ოფიციალურ ვებგვერდზე განთავსებული ინფორმაციის საფუძველზე - <https://www.batumiport.com/port/index#indexes>

სამგზავრო ტერმინალი. სამგზავრო ტერმინალი მოიცავს №10 და №11 ნავმისადგომებს, რომელთა საერთო გამტარუნარიანობა დაახლოებით შეადგენს **180000 მგზავრს/წელიწადში**. ტერმინალის შემადგენლობაში შემავალი №10 და №11 ნავმისადგომების დანიშნულებაა სამგზავრო გემების და სამგზავრო-სატვირთო ბორნების (Ro-Ro-ს ტიპის გემების) დამუშავება. ცხრილში 2.12 წარმოდგენილია №10 და №11 ნავმისადგომების საექსპლუატაციო მახასიათებლები.

ცხრილი №2.12.

სამგზავრო ტერმინალის ცალკეული ნავმისადგომის საექსპლუატაციო
მახასიათებლები

ნავმისადგომი	10	11
მაქსიმალური სიღრმე, მეტრი	9,10	6,40
მაქსიმალური სიგრძე, მეტრი	225,70	188,50
გემების დედვეითი, ათასი ტონა	3,08	2,72

წყარო: ცხრილი შედგენილია ავტორის მიერ ბათუმის საზღვაო ნავსადგურის
ოფიციალურ ვებგვერდზე განთავსებული ინფორმაციის საფუძველზე -
<https://www.batumiport.com/>

ბათუმის საზღვაო ნავსადგურის გემთბრუნვის მაჩვენებლები
წარმოდგენილია ცხრილი 2.13-ში.

ცხრილი №2.13.

ბათუმის საზღვაო ნავსადგურის გემთბრუნვის მაჩვენებლები, (2015, 2020-2024 წწ)

წლები	2015	2020	2021	2022	2023	2024
გემთბრუნვა, ერთეული	570	589	567	581	593	552

წყარო: ცხრილი შედგენილია ავტორის მიერ ბათუმის საზღვაო ნავსადგურის
ოფიციალურ ვებგვერდზე განთავსებული ინფორმაციის საფუძველზე -
<https://www.batumiport.com/port/index#indexes>

წარმოდგენილი მონაცემებით ირკვევა, რომ ბათუმის საზღვაო
ნავსადგურში შემოსული გემების რაოდენობა 2024 წელს შეადგენდა 552
ერთეულს, რაც გაცილებით დაბალია 2013 წლის ანალოგიურ მაჩვენებელზე
(2013 წელს ეს მაჩვენებელი შეადგენდა 714 ერთეულს. გარდა ამისა,
ფაქტობრივად გამოუყენებელი რჩება სამგზავრო ტერმინალის
გამტარუნარიანობის მაჩვენებლები.

ფოთის საზღვაო ნავსადგური. მრავალმიზნობრივი დანიშნულების
ფოთის საზღვაო ნავსადგურური საქართველოს ყველაზე დიდი ნავსადგურია,
რომელიც თავისი გეოგრაფიული მდებარეობიდან და ეკონომიკური
დანიშნულებიდან გამომდინარე ტრანსკავკასიურ სატრანსპორტო დერეფანზე
გამავალ გლობალური მიწოდების ჯაჭვის ერთ-ერთ საკვანძო რგოლს
წარმოადგენს.

დღევანდელი მდგომარეობით ფოთის საზღვაო ნავსადგური ემსახურება საკონტეინერო, თხევადი, მშრალი და ნაყარ ტვირთების გადამუშავებას, ასევე საბორნე მიმოსვლას და რო-რო სერვისის განხორციელებას. სანავსადგურო ინფრასტრუქტურა მიცავს 15 ნავმისადგომს, რომელთა საერთო სიგრძე 2 900 მეტრს შეადგენს. ნავმისადგომები აღჭურვილია 6-40 ტონა ტვირთამწეობის 20-ზე მეტი პორტალური ამწეებით და 17 კმ-იანი სარკინიგზო ხაზით. ნავსადგურს გააჩნია ღია და დახურული სასაწყობე მოედნები, საავტომობილო და სარკინიგზო მიმოსვლებით დაკავშირებულია საქართველოს სახმელეთო სატრანსპორტო სისტემასთან, გააჩნია გამანაწილებელი ქვესადგური და სხვადასხვა დამხმარე ინფრასტრუქტურული ნაგებობები, რაც უზრუნველყოფს ყველანაირი ტვირთის გადამუშავებას და ტრანსპორტირებას.

ნავსადგურის გამტარუნარიანობა შეადგენს 20 მლნ ტონას და 400 000 TEU-ს წელიწადში. 2011 წლიდან დღემდე ფოთის საზღვაო ნავსადგურში განხორციელდა 80 მლნ. აშშ დოლარზე მეტი ინვესტიცია.

ფოთის საზღვაო ნავსადგურის ცალკეული ნავმისადგომების ტექნიკური მახასიათებლები (სიგრძე, საპროექტო სიღრმე, სასაწყობო მეურნეობის და ჰიდროტექნიკური ნაგებობების ფართობი წარმოდგენილია ცხრილი 2.14-ში.

ფოთის ახალი საზღვაო ნავსადგური. 2022 წელს ექსპლუატაციაში შევიდა ფოთის ახალი ნავსადგური, რომლის გამტარუნარიანობა შეადგენს 1.5 მლნ მშრალი ტვირთს, 100 000 TEU-ს და 30 000 საბორნე ტვირთს. განხორციელებული ინვესტიციების მოცულობამ შეადგინა 120 მლნ აშშ დოლარზე მეტი.

ყულევის ნავთობ ტერმინალი. ექსპლუატაციაში შევიდა 2008 წლის მაისში, ინვესტიციების მოცულობამ შეადგინა 300 მლნ აშშ დოლარზე მეტი. ყულევის ნავთობ ტერმინალის გამტარუნარიანობა შეადგენს 10 მლნ ტონას წელიწადში;

ცხრილი 2.14.

ფოთის ნავსადგურის ცალკეული ნავმისადგომების ტექნიკური მახასიათებლები

ნავმისადგომი #	დანიშნულება	ნავმისადგომის სიგრძე, მ	ნავმისადგომის საპროექტო სიღრმე, მ	სასაწყობო მეურნეობა, მ³	ჰიდროტექნიკუ რი ნაგებობის ფართობი, მ²
# 1	თხევადი ტვირთების ტერმინალი	200,0	12,50	-	9 768
# 2	სარკინიგზო საბორნე ტერმინალი	183,0	12,50	10 000	5 829
# 3	ნაყარი ტვირთების ნავმისადგომი	215,0	8,50	-	3 649
# 4	ნაყარი ტვირთების ნავმისადგომი	154,0	8,50	6 470	2 213
# 5	ნაყარი ტვირთების ნავმისადგომი	173,0	8,50	9 777	2 422
# 6	ნაყარი ტვირთების ნავმისადგომი	212,0	9,75	11 841	7 667
# 7	საკონტეინერო ტერმინალი	211,0	8,25	16 248	4 853
# 8	გენერალური ტვირთების ნავმისადგომი	215,0	9,75	6 606	7 667
# 9	გენერალური ტვირთების ნავმისადგომი	220,0	8,0	2 294	2 970
# 10	გენერალური ტვირთების ნავმისადგომი	264,0	8,0	12 592	3 564
# 11	-	-	-	-	-
# 12	-	-	-	-	-
# 13	რო-როს ტიპის ტერმინალი	97,0	6,50	-	5 735

წყარო: ფოთის საზღვაო ნავსადგურის ოფიციალური ვებ-გვერდი

სუფსის საზღვაო ტერმინალი. ექსპლუატაციაში შევიდა 1999 წელს, ბაქო-სუფიის ნავთობსადენისა და ტერმინალის მშენებლობის ღირებულებამ შეადგინა 556 მლნ აშშ დოლარი. სუფსის საზღვაო ტერმინალის გამტარუნარიანობა შეადგენს 7 მლნ ტონას.

ანაკლიის მშენებარე პორტი. ანაკლიის პორტის მშენებლობის პირველი ფაზის დასრულება დაგეგმილია 2029 წლისათვის. მშენებლობის აღნიშნულ ეტაპზე დაგეგმილია 600 მლნ დოლარის ინვესტიცია, ხოლო ნავსადგურის გამტარუნარიანობა იქნება 600 000 კონტეინერი წელიწადში.

2.4. ბიზნეს და ლოჯისტიკური გარემო საქართველოში

საქართველოში არსებული ბიზნეს და ლოჯისტიკური გარემო მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს ქვეყნის საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური პოტენციალის განვითარებაზე.

ბიზნეს გარემოს ისეთი მახასიათებლები, როგორიცაა საინვესტიციო მიმზიდველობა, რეგულაციების მოქნილობა და ფინანსური სტაბილურობა მნიშვნელოვანი საფუძველია საზღვაო სექტორის ეფექტური ფუნქციონირებისთვის. მართლაც, ბიზნეს გარემო *გავლენას ახდენს საინვესტიციო მიმზიდველობაზე*. დაბალი ბიუროკრატიული ბარიერები და გამარტივებული რეგისტრაციის პროცესი ხელს უწყობს საზღვაო ინფრასტრუქტურასა და პორტების განვითარებაში ინვესტიციების მოზიდვას. ტრანსპორტის სფეროში მთავრობის პრიორიტეტული პროექტების განხორციელება, მაგ. როგორიცაა ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის მშენებლობა, უცხოელი ინვესტორებისთვის მიმზიდველი გარემოს შექმნის გარეშე შეუძლებელია.

ბიზნეს გარემო ასევე უზრუნველყოფს პოლიტიკურ და ეკონომიკურ სტაბილურობას. სტაბილური ბიზნესი უფრო მეტ ტვირთბრუნვას უზრუნველყოფს საზღვაო პორტებისთვის. ეკონომიკური ზრდა და ბიზნესის გაფართოება ზრდის ქვეყნის სატრანსპორტო და ლოჯისტიკურ მოთხოვნებს, რაც საზღვაო სექტორის პოტენციალს ასპარეზს უხსნის.

ბიზნეს გარემო გავლენას ახდენს გადამზიდი კომპანიების აქტივობაზე. ბიზნეს გარემოს მოქნილობა და ხელმისაწვდომი გადასახადები განაპირობებს გადამზიდი და ლოჯისტიკური კომპანიების ზრდას, რომლებიც საზღვაო პორტებზე არიან დამოკიდებული.

ბიზნეს გარემო გავლენას ახდენს ბიზნეს ოპერაციების საერთაშორისო სტანდარტებთან შესაბამისობაში მოყვანის პროცესზე. საქართველოს ინტეგრაცია მსოფლიო სავაჭრო ორგანიზაციაში (WTO) და თავისუფალი ვაჭრობის შეთანხმებები (ევროკავშირი, ჩინეთი) ზრდის ქვეყნის საზღვაო პოტენციალს საერთაშორისო დონეზე

ამგვარად, ბიზნეს გარემო ქმნის სტაბილურ ბაზას საზღვაო პორტების განვითარებისთვის, ინვესტიციების მოზიდვისა და საერთაშორისო ვაჭრობის გაფართოების ხელშესაწყობად.

საქართველოში არსებული ბიზნეს გარემოს შესაფასებლად გამოვიყენეთ სხვადასხვა საერთაშორისო ინსტიტუტების მიერ გამოქვეყნებული რეიტინგები.

მსოფლიო ბანკის „ბიზნესის კეთების რეიტინგი“. მსოფლიო ბანკის „ბიზნესის კეთების“ რეიტინგის მიზანია მსოფლიოში ბიზნესისა და საინვესტიციო კლიმატის შეფასება, ინვესტიციების ხელშეწყობა, დასაქმებისა და მწარმოებლურობის ამაღლებად მდგრადი ეკონომიკური განვითარების დაჩქარება. ფასდება შემდეგი ათი მაჩვენებლებით. საქართველოს პოზიციები წარმოდგენილია ცხრილი 2.15-ში.

ცხრილი 2.15.

საქართველოს პოზიციები მსოფლიო ბანკის „ბიზნესის კეთების ინდექსის მიხედვით“

წელი	2019	2020		ზრდა, %
	ქულა	ქულა	ადგილი	
ინდექსი	83,5	83,7	7	0,2
1. საწარმოს რეგისტრაცია	99,3	99,6	2	0,3
2. სამშენებლო ნებართვების გაცემა	79,3	81,0	21	1,7
3. ელექტროენერგიით მომარაგება	84,4	84,4	42	-
4. ქონების რეგისტრაცია	92,9	92,9	5	-
5. კრედიტების აღება	85,0	85,0	15	-
6. მინორიტატული ინვესტორთა დაცვა	84,0	84,0	7	-
7. გადასახადების გადახდა	89,0	89,2	14	0,2
8. საერთაშორისო ვაჭრობა	90,0	90,1	45	0,1
9. კონტრაქტების დაცვა	75,0	75,0	12	-
10. გადახდის უუნარობა	56,0	56,2	64	0,2

წყარო: ცხრილი შედგენილია ავტორის მიერ მსოფლიო ბანკის ანგარიშების საფუძველზე - <https://archive.doingbusiness.org/en/data/exploreeconomies/georgia>

მსოფლიო ბანკის ანგარიშით ირკვევა, რომ „ბიზნესის კეთების“ რეიტინგით საქართველოს მსოფლიოს 190 ქვეყანას შორის უჭირავს მე-7 ადგილი 83,7 ქულით. 2019 წელთან შედარებით მაჩვენებელი გაუმჯობესებულია 0,2%-ით.

რეიტინგის ათ მაჩვენებელს შორის საქართველოს საუკეთესო შედეგი აქვს: „საწარმოს რეგისტრაციის“ მაჩვენებელში - 99,6 ქულით მსოფლიოში მე-2 ადგილი, ქონების რეგისტრაციის მაჩვენებელში - მე-5 ადგილი (92,9 ქულა), კრედიტის აღების მაჩვენებელში - მე-12 ადგილი (75,0 ქულა), გადასახადების გადახდის მაჩვენებელში - მე-14 ადგილი (89,2 ქულა) და კრედიტის აღების მაჩვენებელში - მე-15 ადგილი (85,0 ქულა).

ანგარიშით ირკვევა, რომ რიგი მაჩვენებლების მიხედვით ჯერ კიდევ არსებობს არსებითი პრობლემები. კერძოდ, ელექტროენერგიით მომარაგების მაჩვენებლით საქართველოს უკავია 42-ე პოზიცია (84,4 ქულა), საერთაშორისო ვაჭრობის მაჩვენებელში 45-ე ადგილი (90,1 ქულა) და გადახდისუნარიობის მაჩვენებელში 64-ე ადგილი (56,2 ქულა). რეიტინგის ცალკეული მაჩვენებლების ასეთ არასახარბიელო მნიშვნელობის ერთ-ერთ მიზეზს ქვეყნის ლოჯისტიკური სისტემის არაეფექტიანობის შედეგია. მართლაც, საერთაშორისო ვაჭრობის მაჩვენებლის მიხედვით საქართველო 45-ე პოზიციაზე იმყოფება. აღნიშნული მაჩვენებელი იანგარიშება ისეთი ინდიკატორებით, როგორიცაა საერთაშორისო სავაჭრო ოპერაციების შესრულებისას საბაჟო და სასაზღვრო პროცედურებზე დახარჯული დრო და ღირებულება. საერთაშორისო ვაჭრობის მაჩვენებლის ცალკეული ინდიკატორების მნიშვნელობები საქართველოსა და ცალკეული ქვეყნების ჯგუფებისათვის წარმოდგენილია ცხრილი 2.16-ში.

წარმოდგენილი მაჩვენებლები ცხადყოფს, რომ ექსპორტთან დაკავშირებული მაჩვენებლების მნიშვნელობები (ღირებულება, დრო) საქართველოს გაცილებით უკეთესი შეფასებები აქვს, ვიდრე ევროპის, ცენტრალური აზიის და OEEC-ს განვითარებულ ქვეყნებს, თუმცა საპირისპირო მდგომარეობაა იმპორტთან დაკავშირებულ მაჩვენებლებთან. მაგ. საქართველოს შემთხვევაში „იმპორტის ღირებულება (სასაზღვრო და საბაჟო კონტროლი)“ შეადგენს 396 დოლარს, რაც ორჯერ აღემატება ევროპისა და ცენტრალური აზიის ქვეყნების მაჩვენებელს (158,8 აშშ დოლარი) და ოთხჯერ

აღმატება OEEC-ი განვითარებული ქვეყნების მაჩვენებელს (98,1 აშშ დოლარი). იგივე მდგომარეობაა „იმპორტის ღირებულება: დოკუმენტების გაფორმება“ მაჩვენებლის შემთხვევაშიც. კერძოდ აღნიშნული მაჩვენებლის მნიშვნელობა საქართველოს შემთხვევაში შეადგენს 189 აშშ დოლარს, მაშინ როცა ევროპისა და ცენტრალური აზიის ქვეყნებისათვის მაჩვენებელი შეადგენს 85,9 აშშ დოლარს, ხოლო OEEC-ს ქვეყნებისათვის 23,5 აშშ დოლარს.

ცხრილი 2.16.

მსოფლიო ბანკის „ბიზნესის კეთების“ ინდექსის „საერთაშორისო ვაჭრობის“ მაჩვენებლის ცალკეული ინდიკატორების მნიშვნელობები (საქართველო, ევროპა და ცენტრალური აზია, OEEC⁹ - ს მაღალგანვითარებული ქვეყნები

წელი	საქართველო	ევროპა და ცენტრალური აზია	OEEC- ს ქვეყნები
1. ექსპორტის დრო: სასაზღვრო და საბაჟო კონტროლი, სთ	6	16,1	12,7
2. ექსპორტის ღირებულება: სასაზღვრო და საბაჟო კონტროლი, აშშ დოლარი	112	150	136,8
3. ექსპორტის დრო: დოკუმენტების გაფორმება, სთ	2	25,1	2,3
4. ექსპორტის ღირებულება: დოკუმენტების გაფორმება, აშშ დოლარი	0	87,6	33,4
5. იმპორტის დრო: სასაზღვრო და საბაჟო კონტროლი, სთ	15	20,4	8,5
6. იმპორტის ღირებულება: სასაზღვრო და საბაჟო კონტროლი, აშშ დოლარი	396	158,8	98,1
7. იმპორტის დრო: დოკუმენტების გაფორმება, სთ	2	23,4	3,4
8. იმპორტის ღირებულება: დოკუმენტების გაფორმება, აშშ დოლარი	189	85,9	23,5

წყარო: ცხრილი შედგენილია ავტორის მიერ მსოფლიო ბანკის ანგარიშების საფუძველზე - https://archive.doingbusiness.org/en/data/exploreeconomies/georgia#DB_tab

მონაცემები იძლევა შემდეგი დასკვნის გაკეთების საშუალებას - საქართველოსი სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური დანახარჯები, რომელიც უკავშირდება სასაზღვრო და საბაჟო პროცედურებს, დოკუმენტების

⁹ OEEC (Organization for Economic Cooperation and Development- OECD)-ეკონომიკური თანამშრომლობისა და განვითარების ორგანიზაცია

მომზადებას, ტვირთების გადატვირთვისა და გადაზიდვის დროსა ღირებულებას საკმაოდ მაღალია, რაც აისახება როგორც ქვეყანაში წარმოებული პროდუქტების ღირებულებაზე, ისე ზოგადად პროდუქტების, დარგებისა და მთლიანად ქვეყნის ეკონომიკის კონკურენტუნარიანობაზე.

ლოჯისტიკური გარემო საქართველოში. საქართველოს ლოჯისტიკური გარემო არის კრიტიკული ფაქტორი საზღვაო სექტორის კონკურენტუნარიანობისა და ზრდისთვის. მისი ხარისხი, ინფრასტრუქტურა და ეფექტურობა პირდაპირ განსაზღვრავს საზღვაო პორტების ფუნქციონირებას და მათი როლის მნიშვნელობას რეგიონულ და საერთაშორისო ბაზრებზე.

ლოჯისტიკური გარემოს ძირითადი გავლენა საზღვაო სექტორზე მდგომარეობს შემდეგში:

- *უზრუნველყოფს ტრანსპორტისა და ინფრასტრუქტურის, მათ შორის სარკინიგზო და საავტომობილო გზების განვითარებას.* პორტების ინტეგრაცია საქართველოს სარკინიგზო და საავტომობილო ქსელთან ამცირებს სატრანსპორტო დანახარჯებს და ამარტივებს ტვირთის გადაზიდვასთან დაკავშირებულ სატრანსპორტო ოპერაციებს. ლოჯისტიკური გარემო ასევე გავლენას ახდენს ახალი ინფრასტრუქტურული პროექტებზე. მაგალითად, ანაკლიის პორტის მშენებლობა, ფოთის ტერმინალების გაფართოება და ყულევის ტერმინალის განვითარების გეგმები ზრდის საქართველოს საზღვაო ლოჯისტიკურ პოტენციალს.
- *ლოჯისტიკური გარემო უზრუნველყოფს ტექნოლოგიური ინტეგრაციის გაღმავლებას, მაგალითად, დიგიტალიზაციას.* ისეთი თანამედროვე IT სისტემების დანერგვა, როგორიცაა ელექტრონული საბაჟო პროცესები და ტვირთის მართვის პროგრამები, აუმჯობესებს ლოჯისტიკურ პროცესებს. ასევე, ტვირთების მართვის ავტონომიური ტექნოლოგიები ზრდის ტვირთბრუნვის ეფექტურობას.

- *ლოჯისტიკური გარემო ხელს უწყობს რეგიონული ინტეგრაციის გაღრმავებას. საქართველოს ცენტრალური ადგილი უჭირავს ე.წ. „შუა დერეფნის“ სატრანსპორტო კორიდორში, რომელიც აკავშირებს აზიასა და ევროპას. აღნიშნული დერეფნის განვითარება ხელს შეუწყობს საზღვაო პორტების ტვირთბრუნვის ზრდას.*
- *ლოჯისტიკური გარემო უზრუნველყოფს თვითღირებულების შემცირებას და სერვისის ხარისხის ამაღლებას. ლოჯისტიკური სერვისების მრავალფეროვნება (საწყობები, საბაჟო მომსახურება, ტვირთის ტრანსპორტირება) აუმჯობესებს საზღვაო პორტების მომსახურების ხარისხს, რაც ხელს უწყობს საერთაშორისო ბაზრებიდან კიდევ უფრო მეტი ტვირთის მოზიდვას.*
- *ლოჯისტიკური გარემო ხელს უწყობს საქართველოს სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემის გლობალური მიწოდების ჯაჭვში ინტეგრაციას. საქართველო ხდება გლობალური მიწოდების ჯაჭვის განუყოფელი ნაწილი, რაც მოითხოვს უფრო ეფექტიან და მრავალფეროვან ლოჯისტიკურ სისტემებს საზღვაო პოტენციალის მაქსიმალურად გამოყენებისთვის.*

ამგვარად:

- *ბიზნეს გარემო ქმნის სტაბილურ ბაზას საზღვაო პორტების განვითარებისთვის, ინვესტიციების მოზიდვისა და საერთაშორისო ვაჭრობის გაფართოების ხელშესაწყობად;*
- *ლოჯისტიკური გარემო განსაზღვრავს პორტების ინტეგრაციის ხარისხს გლობალურ ბაზრებთან, აუმჯობესებს ტვირთის გადაზიდვის ეფექტურობას და ზრდის ქვეყნის კონკურენტუნარიანობას.*

ლოჯისტიკის განვითარების ინდექსი. ცალკეულ ქვეყნებში ლოჯისტიკური და სატრანსპორტო სისტემების განვითარების დონის და მიწოდების ჯაჭვის საიმედოობის შეფასების მიზნით მსოფლიო ბანკმა 2007 წლიდან შეიმუშავა ე.წ.

„ლოჯისტიკის განვითარების ინდექსი“. აღნიშნული ინდექსის გამოსათვლელად მსოფლიო ბანკი იყენებს შემდეგ კრიტერიუმებს:

- „საბაჟო პროცედურებისა და საზღვრის მართვის ეფექტიანობა“ (საბაჟო);
- სატრანსპორტო და სავაჭრო ინფრასტრუქტურის ხარისხი (ინფრასტრუქტურა);
- საერთაშორისო გადაზიდვები კონკურენტუნარიან ფასებში (საერთაშორისო გადაზიდვები);
- ლოჯისტიკური მომსახურების კომპეტენტურობა და ხარისხი (ლოჯისტიკური მომსახურება);
- გადაზიდვებზე ზედამხედველობის შესაძლებლობა (გადაზიდვებზე ზედამხედველობა);
- ტვირთის მიწოდება დადგენილ ვადებში (დროულობა).

ცხრილი 2.17-ში წარმოდგენილია საქართველოს პოზიციები მსოფლიო ბანკის „ლოჯისტიკის განვითარების ინდექსის მიხედვით“.

ცხრილი 2.17.

საქართველოს პოზიციები მსოფლიო ბანკის „ლოჯისტიკის განვითარების ინდექსის მიხედვით“

წელი		2007	2010	2012	2014	2016	2018	2023
ინდექსი	ქულა	-	2,61	2,77	2,51	2,35	2,44	2,7
	ადგილი	-	93	77	116	130	119	79
1. საბაჟო		-	2,37	2,9	2,21	2,26	2,44	2,6
2. ინფრასტრუქტურა		-	2,17	2,85	2,42	2,17	2,42	2,3
3. საერთაშორისო გადაზიდვები		-	2,73	2,68	2,32	2,35	2,38	2,7
4. ლოჯისტიკური მომსახურება		-	2,57	2,78	2,44	2,08	2,38	2,6
5. გადაზიდვებზე ზედამხედველობა		-	2,67	2,59	2,59	2,44	2,26	2,8
6. დროულობა		-	3,08	2,86	3,09	2,8	2,26	3,1

წყარო: ცხრილი შედგენილია ავტორის მიერ მსოფლიო ბანკის ანგარიშების საფუძველზე - <https://lpi.worldbank.org/international/scorecard>

საქართველოს მონაცემები ლოჯისტიკის განვითარების ინდექსის ცალკეული ინდიკატორების მიხედვით არის შემდეგი:

1. „საბაჟო პროცედურებისა და საზღვრის მართვის ეფექტურობის“ ინდიკატორის მიხედვით საქართველოს პოზიციები წლების მიხედვით წარმოდგენილია ცხრილი 2.18-ში.

ცხრილი 2.18.

საქართველოს პოზიციები მსოფლიო ბანკის ლოჯისტიკის განვითარების ინდექსის „საბაჟო პროცედურებისა და საზღვრის მართვის ეფექტურობის“ ინდიკატორის მიხედვით

წელი	ლოჯისტიკის გან-ის ინდექსი (LPI)		საბაჟო პროცედურების ინდიკატორი	
	ინდექსი (Score)	ინდექსი (Score)	ინდექსი (Score)	რეიტინგი (Grouped Rank)
2023	2.7	79	2.6	74
2018	2.44	122	2.31	119
2016	2.35	133	2.26	118
2014	2.51	119	2.21	131
2012	2.77	80	2.90	44
2010	2.61	96	2.37	81

წყარო: ცხრილი შედგენილია ავტორის მიერ წყაროზე დაყრდნობით - <https://lpi.worldbank.org/international/scorecard>

2. „სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის ხარისხის“ ინდიკატორის მიხედვით წარმოდგენილია ცხრილი 2.19-ში.

ცხრილი 2.19.

საქართველოს პოზიციები მსოფლიო ბანკის ლოჯისტიკის განვითარების ინდექსის „სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის ხარისხის“ ინდიკატორის მიხედვით

წელი	ლოჯისტიკის გან-ის ინდექსი (LPI)		სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის ხარისხი	
	ინდექსი (Score)	რეიტინგი (Grouped Rank)	ინდექსი (Score)	რეიტინგი (Grouped Rank)
2023	2.7	79	2.3	108
2018	2.44	122	2.23	116
2016	2.35	133	2.17	128
2014	2.51	119	2.42	100
2012	2.77	80	2.85	58
2010	2.61	96	2.17	109

წყარო: ცხრილი შედგენილია ავტორის მიერ წყაროზე დაყრდნობით - <https://lpi.worldbank.org/international/scorecard>

3. „კონკურენტუნარიანი საერთაშორისო გადაზიდვების წარმოების შესაძლებლობის“ ინდიკატორის მიხედვით საქართველოს პოზიციები წლების მიხედვით წარმოდგენილია ცხრილი 2.20-ში.

ცხრილი 2.20.

საქართველოს პოზიციები „კონკურენტუნარიანი საერთაშორისო გადაზიდვების წარმოების შესაძლებლობის“ ინდიკატორის მიხედვით

	ლოჯისტიკის გან-ის ინდექსი (LPI)		საერთაშორისო გადაზიდვების ინდიკატორი	
	ინდექსი (Score)	რეიტინგი (Grouped Rank)	ინდექსი (Score)	რეიტინგი (Grouped Rank)
2023	2.7	79	2.7	85
2018	2.44	122	2.52	111
2016	2.35	133	2.35	131
2014	2.51	119	2.32	138
2012	2.77	80	2.68	91
2010	2.61	96	2.73	95

წყარო: ცხრილი შედგენილია ავტორის მიერ წყაროზე დაყრდნობით - <https://lpi.worldbank.org/international/scorecard>

4. „ლოჯისტიკური მომსახურებების შესაძლებლობები და ხარისხის“ ინდიკატორის მიხედვით საქართველოს პოზიციები წლების მიხედვით წარმოდგენილია ცხრილი 2.21-ში.

ცხრილი 2.21.

საქართველოს პოზიციები „ლოჯისტიკური მომსახურებების შესაძლებლობები და ხარისხის“ ინდიკატორის მიხედვით

წლები	ლოჯისტიკის გან-ის ინდექსი (LPI)		ლოჯისტიკური მომსახურების ინდიკატორი	
	ინდექსი (Score)	რეიტინგი (Grouped Rank)	ინდექსი (Score)	რეიტინგი (Grouped Rank)
2023	2.7	79	2.6	92
2018	2.44	122	2.25	134
2016	2.35	133	2.08	146
2014	2.51	119	2.44	119
2012	2.77	80	2.78	70

2010	2.61	96	2.57	83
------	------	----	------	----

წყარო: ცხრილი შედგენილია ავტორის მიერ წყაროზე დაყრდნობით -
<https://lpi.worldbank.org/international/scorecard>

5. საქართველოს პოზიციები „ტვირთის თრეინგის შესაძლებლობის“ ინდიკატორის მიხედვით წლების მიხედვით წარმოდგენილია ცხრილი 2.22-ში.

ცხრილი 2.22.

საქართველოს პოზიციები მსოფლიო ბანკის ლოჯისტიკის განვითარების ინდექსის „ტვირთის თრეინგის შესაძლებლობის“ ინდიკატორის მიხედვით

წლები	ლოჯისტიკის გან-ის ინდექსი (LPI)		ტვირთის მიწოდების დროულობის ინდიკატორი	
	ინდექსი (Score)	რეიტინგი (Grouped Rank)	ინდექსი (Score)	რეიტინგი (Grouped Rank)
2023	2.7	79	3.1	76
2018	2.44	122	2.45	120
2016	2.35	133	2.44	112
2014	2.51	119	2.59	102
2012	2.77	80	2.59	93
2010	2.61	96	2.67	89

წყარო: ცხრილი შედგენილია ავტორის მიერ წყაროზე დაყრდნობით -
<https://lpi.worldbank.org/international/scorecard>

6. „ტვირთის განრიგის მიხედვით დანიშნულების ადგილამდე დროულად მიწოდების“ ინდიკატორის მიხედვით საქართველოს პოზიციები წლების მიხედვით წარმოდგენილია ცხრილი 2.23-ში.

ცხრილი 2.23.

საქართველოს პოზიციები მსოფლიო ბანკის ლოჯისტიკის განვითარების ინდექსის „ტვირთის განრიგის მიხედვით დანიშნულების ადგილამდე დროულად მიწოდების“ ინდიკატორის მიხედვით

	ლოჯისტიკის გან-ის ინდექსი (LPI)		ტვირთის თრეინგი თვალთვალი	
	ინდექსი (Score)	რეიტინგი (Grouped Rank)	ინდექსი (Score)	რეიტინგი (Grouped Rank)
2023	2.7	79	2.8	80
2018	2.44	122	2.88	112
2016	2.35	133	2.80	117
2014	2.51	119	3.09	87
2012	2.77	80	2.86	115
2010	2.61	96	3.08	111

წყარო: ცხრილი შედგენილია ავტორის მიერ წყაროზე დაყრდნობით -
<https://ipi.worldbank.org/international/scorecard>

მონაცემები ცხადყოფს, რომ 2023 წლის მდგომარეობით საქართველოს პოზიციები 2018 წელთან შედარებით გაუმჯობესდა 40 პოზიციით. კერძოდ, 2018 წელს ლოჯისტიკის განვითარების ინდექსით საქართველოს 119-ე ადგილი ეჭირა (2.44 ქულა), 2023 წლისათვის კი - 79-ე ადგილი (2.7 ქულა).

საქართველოს რეიტინგის გაუმჯობესება ძირითადად განპირობებული იყო იმით, რომ 2023 წელს გაუმჯობესდა ინდექსის მდგენელი ექვსი ინდიკატორიდან ხუთი ინდიკატორის მნიშვნელობა. ყველაზე უკეთესი პროგრესი ფიქსირდება „დროულობის“ ინდიკატორის შეფასებაში (2018 წელს 2,26 ქულა, 2023 წელს 3.1 ქულა) და გადაზიდვებზე ზედამხედველობის ინდიკატორის შეფასებაში (2018 წელს 2,26 ქულა, 2023 წელს 2,8 ქულა)

თუმცა ისიც უნდა აღინიშნოს, რომ აღნიშნული მაჩვენებელი ჯერ კიდევ ჩამორჩება 2012 წლის მაჩვენებელს (2012 წელს საქართველოს ეკავა 77-ე ადგილი - 2.77 ქულით). საქართველოს ლოჯისტიკის განვითარების ინდექსის მდგენელ ექვს კრიტერიუმს შორის საუკეთესო მდგომარეობა გააჩნია „ტვირთის მიწოდება დადგენილ ვადებში (დროულობა)“ კრიტერიუმში 3.1 ქულით, ხოლო ყველაზე ცუდი - „სავაჭრო და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის ხარისხი (ინფრასტრუქტურა)“ კრიტერიუმში (2.3 ქულა). აღსანიშნავია, რომ ინფრასტრუქტურის კრიტერიუმში, სხვა კრიტერიუმებთან შედარებით, ასევე ყველაზე დაბალი იყო 2010 (2.17 ქულა) და 2016 წლის (2,17 ქულა) ანგარიშებში, რაც ცხადყოფს იმას, რომ საქართველოში არსებული სავაჭრო და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის ხარისხი საჭიროებს შემდგომ გაუმჯობესებას.

გარდა ამისა, კვლავ დაბალია „საბაჟო და სასაზღვრო პროცედურების (გაფორმების) ეფექტიანობის“ და „ლოჯისტიკური მომსახურების ხარისხი და კომპეტენტურობის“ კრიტერიუმების შეფასებები (აღნიშნული კრიტერიუმები 2023 წლის ანგარიშში შეფასებულია თითოეული 2.6 ქულით), რაც მიუთითებს იმაზე, რომ როგორც ლოჯისტიკური, ისე საბაჟო და სასაზღვრო მომსახურება და პროცედურების საჭიროებს შემდგომ გაუმჯობესებას.

საქართველოს ბიზნესისა და ლოჯისტიკური გარემოს განვითარება აუცილებელია საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური პოტენციალის გასაზრდელად და მის რეგიონულ და გლობალურ როლში დასამკვიდრებლად.

**თავი 3. საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო სისტემის
კონკურენტუნარიანობისა და განვითარების პოტენციალის შეფასება**

**3.1. საქართველოს პორტების კონკურენტუნარიანობის შეფასება შავი ზღვის
რეგიონის სხვა პორტებთან მიმართებაში**

შავი ზღვის რეგიონი მოიცავს რამდენიმე ქვეყანას, რომელთა საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემები მნიშვნელოვან როლს ასრულებენ როგორც გლობალურ და რეგიონული მნიშვნელობის მიწოდების ჯაჭვში, ისე რეგიონის სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების საქმეში. შავი ზღვის სანაპიროზე მდებარე პორტებმა მნიშვნელოვანი როლი ითამაშეს და დღესაც ასრულებენ რეგიონის ხასიათის ჩამოყალიბებისა და მისი ეკონომიკური, სოციალური, კულტურული და ტურისტული ურთიერთობების საქმეში დანარჩენ მსოფლიოსთან (Lyrtatzopoulou 2014). შავი ზღვის პორტები განლაგებულია ევროპის აღმოსავლეთ საზღვაო საზღვარზე, ასრულებენ ევროპის აღმოსავლეთ საზღვაო ფასადის ფუნქციას და წარმოადგენენ უმნიშვნელოვანესი კარიბჭეებს იმპორ-ტირებული და ექსპორტირებული საქონლის მისაღებად და გასაგზავნად (Bosneagu 2014).

მიუხედავად იმისა, რომ შავი ზღვის პორტები უზრუნველყოფენ უმნიშვნელოვანეს სავაჭრო კავშირებს ევროპის, აზიისა და ახლო აღმოსავლეთის ბაზრებს შორის, ამავდროულად მათ შორის არსებობს როგორც თანამშრომლობის, ისე კონკურენციის ცალკეული გარემოებები.

კასპიისპირეთში ნახშირწყალბადების მოპოვების მაღალი ტემპები ახალ მოთხოვნებს აყენებს საქართველოს საზღვაო ნავსადგურებისა და ზოგადად, სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის მიმართ, მოითხოვს მათი საწარმოო სიმძლავრეების შემდგომ გაზრდას და კონკურენტუნარიანობის ამაღლებას (ფუტკარაძე, 2013). მართლაც, შავი ზღვის პორტები ხშირად

ერთმანეთის კონკურენტებად გვევლინებიან, რადგან ისინი სტრატეგიულად მნიშვნელოვან ლოჯისტიკურ და სატრანსპორტო კვანძებს წარმოადგენენ და საერთო ბაზარზე მოსახვედრად იბრძვიან. თითოეულ პორტს აქვს საკუთარი უპირატესობები, მაგრამ რიგ შემთხვევაში მათ ერთმანეთის საპირისპირო ინტერესები გააჩნიათ.

შავი ზღვის პორტების კონკურენციის ძირითადი მიზეზებია:

- *ტვირთბრუნვის ერთი და იგივე სტრუქტურა (პორტის ერთი და იგივე დანიშნულება).* შავი ზღვის რიგი პორტი ემსახურება ერთსა და იმავე ტიპის ტვირთების (მაგალითად, ნავთობი, საექსპორტო საქონელი და სხვა) გადამუშავებას, რაც იწვევს კონკურენციას აღნიშნული ტვირთების მოზიდვისა და გადამუშავების თვალსაზრისით;
- *პორტების სტრატეგიული მდებარეობა.* შავი ზღვის პორტები განლაგებულნი არიან გლობალური მიწოდების ჯაჭვის მნიშვნელოვან ლოჯისტიკურ მაგისტრალზე, რაც მათ აძლევს შესაძლებლობას შევიდნენ კონკურენციაში ერთმანეთთან და მოიპოვონ საერთაშორისო სავაჭრო ჰაბის ფუნქცია;
- *ტარიფები და მომსახურების პირობები.* პორტები ხშირად ახორციელებენ ერთ და იგივე ტიპის ტვირთების გადამუშავებას. ამიტომაც, ისინი ცდილობენ დააწესონ უფრო დაბალ ტარიფები და მომსახურების ხელსაყრელი პირობები, რაც ამძაფრებს კონკურენციას მათ შორის;
- *ინვესტიციები და განვითარება.* პორტები ახორციელებენ მნიშვნელოვან ინვესტიციებს თავიანთი ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაციის, გადაიარაღების, საწარმოო სიმძლავრეების გაზრდისა და უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მიმართულებით, რაც იმავე დროს აძლიერებს მათ კონკურენციას ერთმანეთთან;
- *ტრანსპორტირების ალტერნატიული ხერხების შეთავაზება.* რიგი პორტი კონცენტრირებულია ძირითადად ტვირთების საზღვაო ტრანსპორტირებაზე, ზოგი კი ასევე ახორციელებს ტვირთის გადაზიდვას

გამსხვილებულ სატრანსპორტო ერთეულებში - სარკინიგზო და საავტომობილო საშუალებებით, რაც დამატებით კონკურენციას ქმნის.

ზოგადად, არსებობს კონკურენტუნარიანობის შეფასების მრავალი მეთოდი. პროდუქციის კონკურენტუნარიანობა, როგორც წესი, გამოისახება ფარდობითი რიცხვით ან მაჩვენებლით, რომელიც გვიჩვენებს მოცემული საქონლის განსხვავებას ანალოგიური კონკურენტი საქონლისაგან როგორც ტექნიკურ და ეკონომიკური პარამეტრებით, ისე უნარით უკეთესად დააკმაყოფილოს სამომხმარებლო მოთხოვნილებები (ამყოლაძე....2008).

ამგვარად, შავი ზღვის პორტების კონკურენტუნარიანობას განაპირობებს განხორციელებული ინვესტიციების მოცულობა, სტრატეგიული მნიშვნელობის ოპერაციების ეფექტიანობა, რაც მნიშვნელოვან როლს თამაშობს როგორც რეგიონული, ისე გლობალური მიწოდების ჯაჭვში.

პორტის კონკურენტუნარიანობა განსაზღვრავს მის შესაძლებლობას, წარმატებით შეასრულოს ოპერაციები და იქონიოს პოზიტიური გავლენა როგორც ადგილობრივ, ისე გლობალურ ბაზრებზე, თუმცა ეს დაკავშირებულია რამდენიმე ძირითად ფაქტორთან:

1. ინფრასტრუქტურა და ტექნოლოგიები, რომელიც ითვალისწინებს:

- *მოდერნიზაცია და განვითარება.* პორტის ტექნიკური შესაძლებლობები, როგორიცაა თანამედროვე ტერმინალები, ნავსადგომები, საწყობები და გადამზიდავი საშუალებები, განსაზღვრავს პორტის შესაძლებლობას ეფექტურად და სწრაფად მიიღოს, გადაამუშაოს და გადაიტანოს ტვირთი;

- *ავტომატიზაცია და IT სისტემები.* პორტი, რომელსაც აქვს მართვის თანამედროვე ციფრული სისტემები, უზრუნველყოფს ოპერაციების ეფექტიანობას, მყიდველებთან სწრაფ კავშირს და გააზრებულ მონაცემების მართვას. შესაბამისად უფრო მაღალია მისი კონკურენტუნარიანობა.

2. ტვირთის მართვის შესაძლებლობები, რაც ითვალისწინებს:

- *მრავალფეროვნებას.* თუ პორტი აწარმოებს სხვადასხვა ტვირთების გადამუშავებას და გემების მომსახურებას (მაგალითად, კონტეინერების

გადამუშავება, გემებისთვის საწვავის, წყლის, სურსათის და ა.შ. მიწოდებას, გენერალური და თხევადი ტვირთების გადამუშავებას და სხვა), ამით ის პოტენციურ მომხმარებლებს უფრო მეტ მრავალფეროვნებას სთავაზობს, რაც ზრდის მის კონკურენტუნარიანობას;

- *ტვირთების სწრაფი გადამუშავება.* პორტი, რომელსაც შეუძლია სწრაფად და ეფექტურად გადაიტანოს ტვირთი, არის უფრო მიმზიდველი და კონკურენტუნარიანი.

3. ლოჯისტიკური კომუნიკაციები, რომელიც მოიცავს:

- *სარკინიგზო და საავტომობილო საკომუნიკაციო სისტემებს.* პორტი, რომელსაც აქვს კარგი კავშირი ისეთ სატრანსპორტო ქსელებთან, როგორიცაა სარკინიგზო და საავტომობილო გზები, ცხადყოფს ლოჯისტიკური ოპერაციების მაღალ ეფექტიანობას;
- *ქვეიანი კავშირები.* პორტი, რომელიც ინტეგრირებულია სხვა რეგიონულ თუ გლობალურ სისტემებთან, ხელს უწყობს მიწოდების ჯაჭვების ეფექტიან მართვას, რაც ანიჭებს კონკურენტული უპირატესობას.

4. ხარჯები, რომელიც მოიცავს:

- *კონკურენტული ტარიფებს.* მომსახურების ფასები, რომლებიც ბაზრის მოთხოვნილებებს და კონკურენტულ სტანდარტებს შეესაბამება, ხელს უწყობს პორტის კონკურენტუნარიანობის ამაღლებას;
- *დამატებითი ხარჯები.* სხვა ხარჯები, როგორიცაა საბაჟო გადასახადები, დამატებითი მომსახურების საფასურები, ამცირებს ეფექტიანობას.

5. მომხმარებელთან ურთიერთობა და მომსახურების ხარისხი, რომელიც მოიცავს:

- *მომსახურების მაღალ დონეს.* პორტი, რომელიც უზრუნველყოფს მაღალ ხარისხის მომსახურებას (მათ შორის, დროული გადაზიდვა, შეფუთვა, დასაწყობება და საბაჟო პროცედურები), იზიდავს ბევრ მომხმარებელს;

– ინოვაციური გადაწყვეტილებებს. პორტი, რომელიც ინარჩუნებს მომხმარებელთა მოთხოვნებზე შესაბამის პროდუქტებს და ახორციელებს ინვესტიციებს ახალი პროდუქტებში, უფრო მეტად კონკურენტუნარიანია.

6. კრიზისული სიტუაციების მართვა, რომელიც ითვალისწინებს:

– განსაკუთრებული სიტუაციებისთვის მოქნილობა. პორტი, რომელიც კარგად მართავს ბუნებრივ კატასტროფებს, ეკონომიკურ კრიზისებს და სხვა კრიზისულ სიტუაციებს, შესაბამისად ოპერირებს უფრო მაღალ დონეზე;

7. გარემოს დაცვა, რომელიც ითვალისწინებს ეკოლოგიურად სუფთა ტექნოლოგიებს. პორტი, რომელსაც აქვს გარემოსდაცვითი რეგულაციები და ეკოლოგიურად სუფთა ტექნოლოგიები, უფრო მიმზიდველი ხდება მათთვის, ვინც უპირატესობას ანიჭებს მდგრადი ბიზნეს მოდელებს.

ამგვარად, ნებისმიერი პორტის კონკურენტუნარიანობა დამოკიდებულია ინფრასტრუქტურულ განვითარებაზე, ტვირთის ეფექტურ მართვაზე, ლოჯისტიკურ კავშირებზე, მომსახურების ხარისხზე და სხვა ფაქტორებზე, რომლებიც პორტის ტვირთის მიღების, გადატანის, განაწილების და სხვა ლოჯისტიკურ ოპერაციებს სრულყოფილსა და ეფექტურს ხდის.

ცხრილი 3.1-ში წარმოდგენილია შავი ზღვის რეგიონის ქვეყნების მნიშვნელოვანი პორტების 2023 წლის მუშაობის ძირითად მაჩვენებლები.

ცხრილი 3.1-ში წარმოდგენილი მასალები ცხადყოფს, რომ შავი ზღვის უმსხვილეს პორტებს შორის ტვირთბრუნვის მიხედვით პირველ ადგილზეა ნოვოროსიისკის (რუსეთი) პორტი, რომლის ტვირთბრუნვამ 2023 წელს შეადგინა 140 მლნ ტონა, მეორე ადგილზეა კონსტანცას (რუმინეთი) პორტი 60 მლნ ტონა ტვირთბრუნვით, მესამე ადგილზეა ნიკოლაევის (უკრაინა) პორტი 30 მლნ ტონა ტვირთბრუნვით, მეოთხე ადგილზე, ისევ უკრაინის ორი პორტია – ჩერნომორსკის და ოდესის, რომელთაგან თითოეულის ტვირთბრუნვაა 25-25 მლნ ტონაა.

აღნიშნული მონაცემების ფონზე სუსტად გამოიყურება საქართველოს პორტების ტვირთბრუნვა, რაც მიუთითებს იმაზე, რომ აღნიშნული

მაჩვენებლის მიხედვით საქართველოს პორტების კონკურენტუნარიანობა საკმაოდ, უფრო სწორად ყველაზე დაბალია.

ცხრილი 3.1.

შავი ზღვის უმსხვილესი პორტების 2023 წლის მუშაობის ძირითადი მაჩვენებლები

ქვეყანა	პორტის დასახელება	ტვირთბრუნვა ა, მლნ. ტონა	გემთშემოსვლა ა, რაოდენობა	დასაქმებული თა	ინვესტიციები - მოცულობა - დანიშნულება
საქართველო	ბათუმის საზღ. ნავსადგური ¹⁰	5.5	593	-	48 მლნ.აშშ დოლარი 2008 წლიდან
	ფოთის საზღ. ნავსადგური ¹¹	7	1200	-	85 მლნ.აშშ დოლარი, 2011 წლიდან
	ყულევის ტერმინალი				საჯაროდ ხელმისაწვდომი არ არის
თურქეთი	სტამბულის პორტი	10	1200	1500	50 მლნ.აშშ დოლარი - მოდერნიზაცია და უსაფრთხოების გაუმჯობესება
	ზონგულდაკის პორტი	10	1200	2500	50 მლნ.აშშ დოლარი ინფრასტრუქტურის განვითარება
	ტრაპიზონის პორტი	10	1500	5000	50 მლნ.აშშ დოლარი - ინფრასტრუქტურის განვითარება
ბულგარ	ვარნის პორტი	10	1500	5000	150 მლნ.აშშ დოლარი - გაფართოება და მომსახურების გაუმჯობესება
	ბურგასის პორტი	20	3500	4000	250 მლნ. ევრო - ინფრასტრუქტურის განვითარება
რუმინ	კონსტანცას პორტი	60	4000	12000	400 მლნ.აშშ დოლარი -მოდერნიზაცია და კონკურენტუნარიანობის ამაღლება
	მანგალიას პორტი	3	1200	1500	50 მლნ. ევრო - ინფრასტრუქტურა
უკრაინა	ოდესის პორტი	25	1500	5000	100 მლნ.აშშ დოლარი -მოდერნიზაცია და უსაფრთხოების გაძლიერება
	ჩერნომორსკის პორტი	25	1500	4000	150 მლნ.აშშ დოლარი -მოდერნიზაცია და კონკურენტუნარიანობის ამაღლება
	ნიკოლაევის პორტი	30	1500	10000	200 მლნ.აშშ დოლარი - ინფრასტრუქტურულ განვითარება
რუსე	ნოვოროსიისკის პორტი	161	4500	15000	500 მლნ.აშშ დოლარი - ინფრასტრუქტურის განვითარება
	ტუაფესეს პორტი	26	1500	10000	300 მლნ.აშშ დოლარი -

¹⁰ ბათუმის საზღვაო ნავსადგურის ოფიციალური ვებ-გვერდი, <https://www.batumiport.com>

¹¹ ფოთის საზღვაო ნავსადგური, <https://www.apmterminals.com/ka/poti/our-port/our-port>

					ინფრასტრუქტურის განვითარება
	სოჭის პორტი	5	1200	3000	100 მლნ.აშშ დოლარი - ინფრასტრუქტურის განვითარება

წყარო: ცხრილი შედგენილია ავტორის მიერ შესაბამისი ნავსადგურის ოფიციალურ ვებ-გვერდზე გამოქვეყნებული მონაცემების საფუძველზე მნიშვნელოვანია საკითხია პორტების საკუთრების უფლება. შავი ზღვის რეგიონის მნიშვნელოვანი პორტების ოპერატორები, მფლობელის სტატუსის მიხედვით განსახვავებულია. ზოგიერთი მათგანი სახელმწიფო საკუთრებაში, ზოგი კი - კერძო მფლობელობაშია. ქვემოთ მოცემულია ზოგიერთი უმსხვილესი პორტის ოპერატორების სტატუსი:

1. *კონსტანცის პორტი (რუმინეთი).* კონსტანცის პორტი შავი ზღვის უმსხვილესი პორტია. მისი ოპერატორია "Compania Națională Administrația Porturilor Maritime Constanța", რომელიც არის *რუმინეთის სახელმწიფო საკუთრებაში* არსებული კომპანია.
2. *ოდესის პორტი (უკრაინა):* ოდესის პორტი უკრაინის ერთ-ერთი უმსხვილესი პორტია. მისი ოპერატორია "Одеська філія ДП «Адміністрація морських портів України», რომელიც არის *უკრაინის სახელმწიფო საკუთრებაში* არსებული კომპანია.
3. *ნოვოროსიისკის პორტი (რუსეთი).* ნოვოროსიისკის პორტი რუსეთის უმსხვილესი პორტია შავი ზღვის სანაპიროზე. მისი ოპერატორია "Новоросийский морской торговый порт" (NMTP), რომელიც არის *რუსეთის სახელმწიფო საკუთრებაში* არსებული კომპანია.
4. *სტამბულის ჰაიდარფაშას პორტი (Haydarpaşa Limanı)* მდებარეობს ბოსფორის სრუტის აზიურ მხარეს და ისტორიულად მნიშვნელოვანი როლი აქვს თურქეთის საზღვაო ვაჭრობაში. პორტის მფლობელი და ოპერატორი არის *თურქეთის სახელმწიფო რკინიგზის კომპანია (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları - TCDD)*, რომელიც *სახელმწიფო საკუთრებაშია*. TCDD მართავს პორტის ოპერაციებს და უზრუნველყოფს მისი ინფრასტრუქტურის განვითარებას.

5. *ზონგულდაკის პორტი*. მდებარეობს თურქეთის შავი ზღვის სანაპიროზე, ზონგულდაკის პროვინციაში. პორტი ძირითადად გამოიყენება ქვანახშირის გადაზიდვებისთვის, რადგან რეგიონი ცნობილია ქვანახშირის მოპოვებით. *ზონგულდაკის პორტის ოპერირებას ახორციელებს თურქეთის სახელმწიფო რკინიგზის ადმინისტრაცია (TCDD), რომელიც სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული ორგანიზაციაა. TCDD პასუხისმგებელია თურქეთის რკინიგზის ინფრასტრუქტურისა და ზოგიერთი პორტის მართვაზე.*
6. *ტრაპიზონის პორტი*. მდებარეობს თურქეთის ჩრდილო-აღმოსავლეთ ნაწილში, შავი ზღვის სანაპიროზე. მისი ოპერატორი არის თურქული სახელმწიფო კომპანია *'Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları' (TCDD)*, რომელიც მართავს პორტს სახელმწიფო საკუთრებაში.
7. *ჩერნომორსკის პორტი*. მდებარეობს უკრაინაში, შავი ზღვის სანაპიროზე, ოდესის ოლქში. პორტის ოპერირებას ახორციელებს სახელმწიფო საწარმო "ჩერნომორსკის საზღვაო სავაჭრო პორტი" (Чорноморський морський торговельний порт), რომელიც უკრაინის ინფრასტრუქტურის სამინისტროს დაქვემდებარებაშია. შესაბამისად, პორტის ოპერატორი არის *უკრაინული სახელმწიფო კომპანია.*
8. *ნიკოლაევის პორტი*. ნიკოლაევის პორტი (უკრაინულად: Миколаївський морський порт) უკრაინის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი საზღვაო პორტია, რომელიც შავი ზღვის ჩრდილოეთ ნაწილში, ნიკოლაევის ოლქში მდებარეობს. პორტი მრავალფეროვან ტვირთებს ემსახურება, მათ შორის მარცვლეულს, მეტალურგიულ პროდუქტებს და ნავთობპროდუქტებს. 2022 წლის მონაცემებით, ნიკოლაევის პორტის ოპერატორი იყო სახელმწიფო საწარმო "ნიკოლაევის საზღვაო სავაჭრო პორტი", რომელიც *უკრაინის ინფრასტრუქტურის სამინისტროს დაქვემდებარებაში* იმყოფებოდა. თუმცა, 2022 წელს რუსეთის მიერ უკრაინაში შეჭრის შედეგად, ნიკოლაევის პორტის ოპერაციები მნიშვნელოვნად შეფერხდა. 2023 წლის მდგომარეობით, პორტის ოპერაციები კვლავ შეზღუდულია უსაფრთხოების მიზეზების გამო.

ამჟამად, პორტის ოპერატორი კვლავ უკრაინის სახელმწიფო საწარმოა, თუმცა პორტის სრული ფუნქციონირება დამოკიდებულია რეგიონში უსაფრთხოების მდგომარეობის გაუმჯობესებაზე.

9. *ვარნას პორტი.* ვარნას პორტი ბულგარეთის შავი ზღვის სანაპიროზე მდებარეობს. პორტის ოპერირებას ახორციელებს კომპანია "Port of Varna" EAD. აღნიშნული კომპანია სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული სააქციო საზოგადოებაა, რომელიც მართავს ვარნას აღმოსავლეთ და დასავლეთ პორტის ტერმინალებს. პორტი უზრუნველყოფს სხვადასხვა ტიპის ტვირთის გადამუშავებას, მათ შორის კონტეინერების, გენერალური, თხევადი და ნაყარი ტვირთების ჩათვლით, ასევე ემსახურება სამგზავრო და საკრუიზო გემებს.
10. *ბურგასის პორტი.* ბურგასის პორტი ბულგარეთის ერთ-ერთი უმსხვილესი საზღვაო პორტია, რომელიც შავი ზღვის დასავლეთ სანაპიროზე მდებარეობს. პორტის მმართველია კომპანია "Port of Burgas" AD, რომელიც ბულგარეთის სახელმწიფოს საკუთრებაშია. კომპანია პასუხისმგებელია პორტის ოპერირებაზე, განვითარებასა და მომსახურებაზე.
11. *მანგალიას პორტი.* მანგალიას პორტი მდებარეობს რუმინეთში, შავი ზღვის სანაპიროზე. ამჟამად, პორტის ოპერატორი და მმართველია კომპანია "CN APM SA Constanta", რომელიც რუმინეთის სახელმწიფო საკუთრებაშია.
12. *ტუაფსეს პორტი.* ტუაფსეს პორტი, რომელიც შავი ზღვის აღმოსავლეთ სანაპიროზე, რუსეთის ფედერაციაში მდებარეობს, ძირითადად სახელმწიფო საკუთრებაშია. პორტის ოპერირებას ახორციელებს კომპანია "Туапсинский морской торговый порт" (Tuapse Sea Commercial Port), რომელიც რუსეთის სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული ორგანიზაციაა.
13. *სოჭის პორტი.* სოჭის პორტი, რომელიც შავი ზღვის სანაპიროზე მდებარეობს, რუსეთის ფედერაციის საკუთრებაშია და მისი ოპერირება სახელმწიფო კომპანიების მიერ ხორციელდება. კერძოდ, სოჭის საზღვაო ნავსადგურს მართავს სს სოჭის საზღვაო ნავსადგური.

ამრიგად, შავი ზღვის რეგიონის უმსხვილესი პორტების ოპერირებას მხოლოდ და მხოლოდ სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული კომპანიები ახორციელებენ. გამონაკლისს წარმოადგენს მხოლოდ და მხოლოდ საქართველოს პორტები. კერძოდ:

1. *ფოთის საზღვაო ნავსადგური (საქართველო).* ფოთის საზღვაო ნავსადგური საქართველოს ერთ-ერთი უმსხვილესი პორტია. 2008 წლის აპრილში ფოთის საზღვაო ნავსადგურის აქციების საკონტროლო პაკეტი 90 მლნ აშშ დოლარად არაბეთის გაერთიანებული საემიროების სახელით წარმოდგენილმა კომპანია „რაკიამ“ შეიძინა, ხოლო მოგვიანებით, იმავე წელს - 65 მლნ დოლარად დარჩენილი 49%-იც. დღევანდელი მდგომარეობით ფოთის საზღვაო ნავსადგურის ოპერატორია "APM Terminals", რომელიც არის დანიაში დაფუძნებული კერძო კომპანია, რომელმაც ფოთის საზღვაო ნავსადგური 2011 წლის აპრილში შეიძინა.

2. *ბათუმის საზღვაო ნავსადგური (საქართველო).* ბათუმის საზღვაო ნავსადგური ასევე მნიშვნელოვანი პორტია საქართველოში. 2008 წლის თებერვალში ბათუმის საზღვაო ნავსადგური შეიძინა „ყაზმუნიაგაზ“¹²-ის შვილობილმა კომპანიამ „ყაზტრანსოილმა“¹³. დღევანდელი მდგომარეობით ბათუმის საზღვაო ნავსადგურის ოპერატორია "ბათუმის საერთაშორისო საკონტეინერო ტერმინალი", რომელიც არის საერთაშორისო საკონტეინერო სატერმინალო სერვისების კორპორაციის (ICTSI) შვილობილი კომპანია. ICTSI არის ფილიპინებში დაფუძნებული კერძო კომპანია.

წარმოდგენილი მასალები ცხადყოფს, რომ საქართველოს პორტების კონკურენტუნარიანობის მაჩვენებლები ერთ-ერთი ყველაზე დაბალია როგორც გადამუშავებული ტვირთების რაოდენობის (ტვირთგადამუშავების მაჩვენებლის), გემთშემოსვლების რაოდენობით და განხორციელებული ინვესტიციების მოცულობის მაჩვენებლების მიხედვით. გარდა ამისა, შავი

¹²KazMunayGas, <https://www.kmg.kz/en/>

¹³ KazTransOil, <https://kaztransoil.kz/en/>

ზღვის თითქმის ყველა პორტის ოპერირებას ახორციელებენ სახელმწიფო მფლობელობაში არსებული კომპანიები, გარდა საქართველოს პორტებისა, რაც ასევე იძლევა იმ დასკვნის გაკეთების უფლებას, რომ საქართველოს პორტების დაბალი კონკურენტუნარიანობას ისიც განაპირობებს, რომ მათ მართვას ახორციელებენ უცხო საკუთრებაში არსებული ოპერატორები.

3.2.. საქართველოს პორტების საწარმოო სიმძლავრეების ათვისების ხარისხის ანალიზი

საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის უმნიშვნელოვანეს რგოლებს წარმოადგენს შავი ზღვის აღმოსავლეთ სანაპიროზე განლაგებული პორტები და ტერმინალები:

- ფოთის საზღვაო ნავსადგური;
- ბათუმის საზღვაო ნავსადგური;
- ფოთის ახალი საზღვაო ნავსადგური;
- შავი ზღვის ტერმინალი (ყულევის ტერმინალი);
- სუფსის ტერმინალი;
- ანაკლიის მშენებარე ნავსადგური.

საქართველოს პორტების კონკურენტუნარიანობის შეფასება შეიძლება განხორციელდეს საწარმოო სიმძლავრეების ათვისების ხარისხის ანალიზის საფუძველზე. აღნიშნული ანალიზი ითვალისწინებს პორტის შეფასებას შემდეგი ძირითადი პარამეტრებით:

- პორტის გამტარუნარიანობა;
- ტვირთბრუნვა და მისი ზრდის ტემპი;
- საწარმოო პროცესების ეფექტურობა;
- სასაწყობო სიმძლავრეების გამოყენება;
- ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაცია;

- პორტის კავშირი სატრანსპორტო ქსელებთან და სხვა მნიშვნელოვან პარამეტრებს, რომლებიც გავლენას ახდენენ პორტის ფუნქციონირებაზე.

ჩვენს შემთხვევაში გამოყენებულ იქნა შეფასების შემდეგი ძირითადი პარამეტრები (ვინაიდან სხვა პარამეტრებთან დაკავშირებული მონაცემები არ იძებნება):

1. პორტის გამტარუნარიანობა (Capacity Utilization).

- რამდენად სრულად და ეფექტურად გამოიყენება პორტის ძირითადი ინფრასტრუქტურა (ნავსადგომები, ტერმინალები);
- პორტის ტვირთბრუნვის (გადამუშავებული ტონაჟის) შედარება პორტის მაქსიმალურ შესაძლებლობებთან (გამტარუნარიანობასთან).

2. ტვირთბრუნვა და მისი ზრდის ტემპი:

- ტვირთბრუნვის მოცულობა წლის განმავლობაში.
- ტვირთის ტიპების (მშრალი ტვირთი, თხევადი ტვირთი, კონტეინერები) პროცენტული განაწილება.
- ტვირთბრუნვის ზრდის ტემპი წინა წლებთან შედარებით.

საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის - საზღვაო პორტების და ტერმინალების ტექნიკური და ტექნოლოგიური შესაძლებლობების არსებული მდგომარეობის და უკანასკნელი წლების მუშაობის მაჩვენებლების - ტვირთბრუნვის ანალიზი ცხადყოფს, რომ ფიქსირდება აღნიშნული მაჩვენებლების გაუმჯობესების ტენდენციები, თუმცა როგორც მთლიანად საზღვაო სატრანსპორტო სისტემის, ისე მისი ცალკეული რგოლის (ნავსადგურების, ტერმინალების) არსებული შესაძლებლობების (გამტარუნარიანობის)გამოყენების მაჩვენებლები 60-70%-ის ფარგლებშია.

საზღვაო პორტების ეფექტიანობის შესაფასებლად ჩვენს მიერ გამოყენებულ იქნა ე.წ. *ნავსადგურის გამტარუნარიანობის გამოყენების (ათვისების) მაჩვენებელი*, რომელიც წარმოადგენს ნავსადგურის ტვირთბრუნვის წილს გამტარუნარიანობაში (ტვირთბრუნვა შეფარდებული გამტარუნარიანობასთან, %).

ცხრილი 3.2-ში წარმოდგენილია ბათუმის საზღვაო ნავსადგურის ცალკეული ტერმინალების ეფექტიანობის შეფასების პარამეტრების მნიშვნელობები.

ცხრილი 3.2.

ბათუმის საზღვაო ნავსადგურის ეფექტიანობის შეფასების მაჩვენებლების მნიშვნელობები

		2014	2019	2020	2021	2022	2023 ¹⁴
ნავთობტერმინალი	გამტარუნარიანობა - 15 მლნ ტონა წელიწადში						
	ტვირთბრუნვა, მლნ ტონა	4.5	0.9	1.2	1.5	2.0	1.6
	ტვირთბრუნვის ზრდის ტემპი, %	-	-80.0	33.3	25.0	33.3	-20.0
	გამტარუნარიანობის ათვისება, %	30	6	8	10	13	11
მშრალი ტვირთების ტერმინალი	გამტარუნარიანობა - 2,7 მლნ ტონა წელიწადში (საბორნე ტვირთების ჩათვლით)						
	ტვირთბრუნვა, მლნ ტონა	1.203	0.695	0.913	1.211	1.742	1.942
	ტვირთბრუნვის ზრდის ტემპი, %	-42.2	31.4	32.6	43.8	11.5	-42.2
	გამტარუნარიანობის ათვისება, %	45	26	34	45	65	72
საკონტეინერო ტერმინალი	გამტარუნარიანობა - 350 000 TEU წელიწადში						
	ტვირთბრუნვა, TEU	61 980	116 081	103 302	99 187	119 471	109 000
	ტვირთბრუნვის ზრდის ტემპი, %	87.3	-11.0	-4.0	20.5	-8.8	87.3
	გამტარუნარიანობის ათვისება, %	18	26	30	28	34	31
სულ	გამტარუნარიანობა - 180 000 მგზავრი წელიწადში						
	მგზავრი	-	-	-	-	-	-

შენიშვნა: ბათუმის საზღვაო ნავსადგურის მაქსიმალურმა ტვირთბრუნვამ 1975 წელს შეადგინა 8,50 მილიონი ტონა თხევადი ტვირთებისთვის და 2,30 მილიონი ტონა გენერალური და ნაყარი ტვირთებისთვის (1981 წელი)

ბათუმის საზღვაო ნავსადგურის მუშაობის მაჩვენებლების ცხადყოფს, რომ ცალკეული ტერმინალის გამტარუნარიანობის ათვისების ხარისხი ძალიან დაბალია. კერძოდ:

¹⁴ Batumi Sea Port, <https://www.batumiport.com>

- ბოლო ხუთი წლის (2019-2023) მონაცემებით ნავთობტერმინალში წლიურად გადამუშავებული თხევადი ტვირთების ყველაზე დიდი მოცულობა დაფიქსირდა 2022 წელს (2 მლნ ტონა), რომლის შესაბამისი გამტარუნარიანობის ათვისების (ეფექტიანობის) მაჩვენებელი მხოლოდ 13%-ია;

ცხრილი 3.3.

ფოთის საზღვაო ნავსადგურის ეფექტიანობის შეფასების პარამეტრების მნიშვნელობები

		2018	2019	2020	2021	2022
გენერალურ/ნაყარი ტვირთი	გამტარუნარიანობა - 20,0 მლნ ტონა წელიწადში					
	ტვირთბრუნვა	5.9	8.1	6.9	6.6	7.2
	ტვირთბრუნვის ზრდის ტემპი, %	37.3	-14.8	-4.3	9.1	37.3
	გამტარუნარიანობის ათვისება, %	30	41	35	33	36
თხევადი ტვირთები	გამტარუნარიანობა - 1.0 მლნ ტონა წელიწადში					
	ტვირთბრუნვა	0.5	0.6	0.5	0.5	0.5
	ტვირთბრუნვის ზრდის ტემპი, %	20.0	-16.7	0.0	0.0	20.0
	გამტარუნარიანობის ათვისება, %	50	60	50	50	50
კონტეინერები, TEU	გამტარუნარიანობა - 550 000 TEU წელიწადში					
	ტვირთბრუნვა, TEU	363 936	531 735	387 368	302 082	357 623
	ტვირთბრუნვის ზრდის ტემპი, %	-	46.1	-27.2	-22.0	18.4
	გამტარუნარიანობის ათვისება, %	66	97	70	55	65
ფოთის ახალი ნავსადგური,						
		გამტარუნარიანობა, 1.5 მლნ მშრალი ტვირთი, 100 000 TEU და 30 000 საბორნე ტვირთი				

- იგივე მონაცემებით, მშრალი ტვირთების ტერმინალში წლიურად გადამუშავებული ტვირთების მაქსიმალურმა რაოდენობამ შეადგინა 1,942 მლნ. ტონა (2023 წ.), რომლის შესაბამისი გამტარუნარიანობის ათვისების (ეფექტიანობის) მაჩვენებელი 72%-ს შეადგენს;

- იგივე პერიოდში საკონტეინერო ტერმინალში წლიურად გადამუშავებული კონტეინერების მაქსიმალური რაოდენობა დაფიქსირდა 2022 წელს 119 471 TEU, რომლის შესაბამისი გამტარუნარიანობის ათვისების (ეფექტიანობის) მაჩვენებელი 34%-ია.

ცხრილი 3.3-ში წარმოდგენილია ფოთის საზღვაო ნავსადგურის ეფექტიანობის შეფასების პარამეტრების მნიშვნელობები ტვირთების ცალკეული სახეობების მიხედვით, ასევე ეფექტიანობის შეფასების ერთ-ერთი მაჩვენებელი - გამტარუნარიანობის ათვისების მაჩვენებლის მნიშვნელობები.

მონაცემები ცხადყოფს, რომ ფოთის საზღვაო ნავსადგურში:

- 2018-2022 წლებში გადამუშავებული გენერალური და ნაყარი ტვირთების მაქსიმალური წლიური რაოდენობა (ტვირთბრუნვა) შეადგენდა 6.9 მლნ ტონას (2019 წ.), რომლის შესაბამისი გამტარუნარიანობის ათვისების (ეფექტიანობის) მაჩვენებელი შეადგენს 41%-ს;
- იგივე პერიოდში გადამუშავებული თხევადი ტვირთების მაქსიმალური წლიური ტვირთბრუნვა შეადგინა 0.6 მლნ ტონა, რომლის შესაბამისი გამტარუნარიანობის ათვისების (ეფექტიანობის) მაჩვენებელი 60%-ია;
- იგივე პერიოდში გადამუშავებული კონტეინერების მაქსიმალურმა წლიურმა ტვირთბრუნვამ შეადგინა 531 735 TEU, რომლის შესაბამისი გამტარუნარიანობის ათვისების (ეფექტიანობის) მაჩვენებელი 60%-ია;

ცხრილი 3.4-ში წარმოდგენილია ყულევის და სუფსის ნავთობტერმინალის, ასევე ანაკლიის საზღვაო ნავსადგურის საპროექტო გამტარუნარიანობისა და ტვირთბრუნვის მაჩვენებლები, ასევე სუფსისა და ყულევის ტერმინალების ეფექტიანობის შეფასების ერთ-ერთი მაჩვენებლის - გამტარუნარიანობის ათვისების მნიშვნელობები.

მონაცემები ცხადყოფს, რომ 2018-2022 წლებში:

- ყულევის ნავთობტერმინალში გადამუშავებული ნავთობპროდუქტების მაქსიმალური წლიური რაოდენობა (ტვირთბრუნვა) შეადგენდა 1.9 მლნ

ტონას (2021, 2022 წ.), რომლის შესაბამისი გამტარუნარიანობის ათვისების (ეფექტიანობის) მაჩვენებელი შეადგენს 19%-ს;

- იგივე პერიოდში ანაკლიის ნავთობტერმინალში გადამუშავებული ნავთობ-პროდუქტების მაქსიმალური წლიური რაოდენობა (ტვირთბრუნვა) შეადგენდა 4.2 მლნ ტონას (2020, 2021 წ.), რომლის შესაბამისი გამტარუნარიანობის ათვისების (ეფექტიანობის) მაჩვენებელი შეადგენს 53%-ს;

ცხრილი 3.4.

ყულევის და ანაკლიის ტერმინალების ეფექტიანობის შეფასების პარამეტრების მნიშვნელობები

		2018	2019	2020	2021	2022	საშუალო მაჩვენებელი
ყულევის (შავი ზღვის) ტერმინალი	გამტარუნარიანობა - 10,0 მლნ ტონა წელიწადში						
	ტვირთბრუნვა	1.4	1.6	1.7	1.9	1.9	1.7
	ტვირთბრუნვის ზრდის ტემპი, %	14.3	6.2	11.8	0.0	-10.5	14.3
	გამტარუნარიანობის ათვისება, %	14	16	17	19	19	17
სუფსის საზღვაო ტერმინალი	გამტარუნარიანობა - 8.0 მლნ ტონა წელიწადში						
	ტვირთბრუნვა	3.7	3.7	4.2	4.2	1.0	3.4
	ტვირთბრუნვის ზრდის ტემპი, %	0.0	13.5	0.0	-76.2	240.0	0.0
	გამტარუნარიანობის ათვისება, %	46	46	53	53	13	24
ანაკლიის ნავსადგური	მშენებლობის პირველი ეტაპის დასრულების შემდეგ - 600 000 TEU, ანუ 7,8 მლნ ტონა, ხოლო დასრულების შემდეგ - 100 მლნ ტონა						

საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური ინფრასტრუქტურის მუშაობის მაჩვენებლების ანალიზი გვიჩვენებს, რომ არსებული გამტარუნარიანობის ათვისების მონაცემებით შეფასებული ეფექტიანობის მაჩვენებელი საკმაოდ დაბალია. 2022 წლის მონაცემებით საქართველოს საზღვაო პორტების ასათვისებელი სიმძლავრეების შესახებ მონაცემები,

რომელიც შედგენილია ცხრილი 1., ცხრილი 2., და ცხრილი 3.-ის საფუძველზე, წარმოდგენილია ცხრილი 3.5-ში.

ცხრილი 3.5.

საქართველოს საზღვაო ნავსადგურებისა და ტერმინალების ასათვისებელი
სიმძლავრეები

ნავსადგური, ტერმინალი	ნავთობი, მლნ ტონა	მშრალი ტვირთები, მლნ ტონა	კონტეინერები, TEU
ბათუმის საზღვაო ნავსადგური	15,0	1.0	240 000
ფოთის საზღვაო ნავსადგური	0.5	13	190 000
ფოთის ახალი ნავსადგური	-	1.5	100 000
ყულევუს ტერმინალი	8	-	-
სუფსის ტერმინალი	6	-	-
ანაკლიის საზღვაო ნავსადგური	-	-	600 000
სულ:	29.5	15.5	530 000 ÷ 1000 000

შენიშვნა: ცხრილი შედგენილია ავტორის მიერ ნაშრომში წარმოდგენილი ცხრილი 3.2., 3.3., და 3.4-ში მოყვანილი მონაცემების საფუძველზე

ამგვარად, 2022 წლის მონაცემებით, საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურას შეუძლია დამატებით გადაამუშაოს 29.5 მლნ ტონა ნავთობპროდუქტი, 15.5 მლნ ტონა მშრალი ტვირთი და 530 000 TEU კონტეინერი, რომელიც ანაკლიის ახალი ნავსადგურის ამოქმედების შემდეგ გაიზრდება 1 000 000 TEU-მდე. არსებული საწარმოო სიმძლავრეების ათვისებით საქართველოს სატრანსპორტო-ლოჯისტიკურ სისტემას შეუძლია მნიშვნელოვანი როლი შეასრულოს საერთაშორისო ვაჭრობის უზრუნველმყოფი გლობალური მიწოდების ჯაჭვის - „შუა დერეფნის“ შემდგომი განვითარებისა და სტაბილური ფუნქციონირების საქმეში.

3.3. კვლევის შედეგები: "საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემების შეფასება"

კვლევის მიზანს წარმოადგენდა ბიზნეს ორგანიზაციების გამოცდილებისა და შეფასებების საფუძველზე საქართველოს საზღვაო პორტების როლისა და მნიშვნელობის განსაზღვრა ქვეყნის სატრანსპორტო-ლოჯისტიკურ და ეკონომიკურ სისტემაში.

კვლევის მთავარი ამოცანებია:

1. **პორტების გამოყენების იდენტიფიკაცია:**
 - გამოვლინდეს, რომელ პორტებს იყენებენ ქართული ბიზნეს ორგანიზაციები საქონლის ტრანსპორტირებისთვის.
2. **პორტების ფუნქციების შეფასება:**
 - შეფასდეს თითოეული პორტის როლი:
 - ტრანსკავკასიური (შუა დერეფნის) ფარგლებში;
 - საქართველოს სატრანსპორტო სისტემაში;
 - ეროვნული ეკონომიკის განვითარებაში;
 - ეროვნული და საერთაშორისო ბიზნესის განვითარებაში.
3. **ინფრასტრუქტურისა და არსებული საწარმოო სიმძლავრეების ათვისების არსებული მდგომარეობის ანალიზი:**
 - პორტების ტექნიკური აღჭურვილობის, სატვირთო და მგზავრთა გადაზიდვის საშუალებების მრავალფეროვნებისა და პორტების კავშირების (სარკინიგზო, საავტომობილო, მილსადენი სისტემებთან) შეფასება.
 - არსებული საწარმოო სიმძლავრეების (გამტარუნარიანობის, სასაწყობო სიმძლავრეების) ათვისებისა და ლოჯისტიკური სერვისების (დახარისხება, შეფუთვა, მარკირება, ტვირთების გადატვირთვა და სხვა) ხარისხის შეფასება;
4. **კონკურენტუნარიანობის შეფასება:**
 - საქართველოს პორტების კონკურენტუნარიანობა ადგილობრივ (საქართველოს სხვა პორტებთან) და რეგიონულ (რუსეთისა და თურქეთის პორტებთან) ბაზრებზე.

- ტრანსპორტირების ხარჯებისა და მომსახურების ფასების შესაბამისობა ბაზრის პირობებთან.
- 5. საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემისა და ბიზნესის ურთიერთობებში არსებული გამოწვევების გამოვლენა:
 - ბიზნესისა და საზღვაო ლოჯისტიკური სისტემის მთავარ სირთულეებზე, ხარჯებზე და ფარულ გადასახადებზე მტკიცებულებების მოპოვება.
 - პორტების, ლოჯისტიკური კომპანიების, სახელმწიფო სტრუქტურებისა და საზოგადოების თანამშრომლობის ხარისხის შეფასება და ამ ურთიერთობებში არსებული პრობლემების ანალიზი.
- 6. საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური კლასტერის ფორმირების პერსპექტივები:
 - გამოიკვეთოს საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური კლასტერის ფორმირების პოტენციალი და შეფასდეს მისი გავლენა:
 - ეროვნული ეკონომიკის განვითარებაზე;
 - სატრანსპორტო სისტემაზე;
 - ბიზნესის ეფექტურობაზე და საერთაშორისო კონკურენტუნარიანობაზე.

კვლევის შედეგები. კვლევის შედეგები დაეხმარება დაინტერესებულ მხარეებს (სახელმწიფო სტრუქტურებს, ბიზნესს, პორტებს და ლოჯისტიკურ კომპანიებს) უკეთ შეაფასონ არსებული გამოწვევები და ერთობლივი ძალისხმევით განავითარონ საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო და ლოჯისტიკური სისტემა.

საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემის შეფასება

I. ზოგადი ინფორმაცია

1.1. ორგანიზაციის დასახელება:

1.2. მთავარი საქმიანობის სფერო:

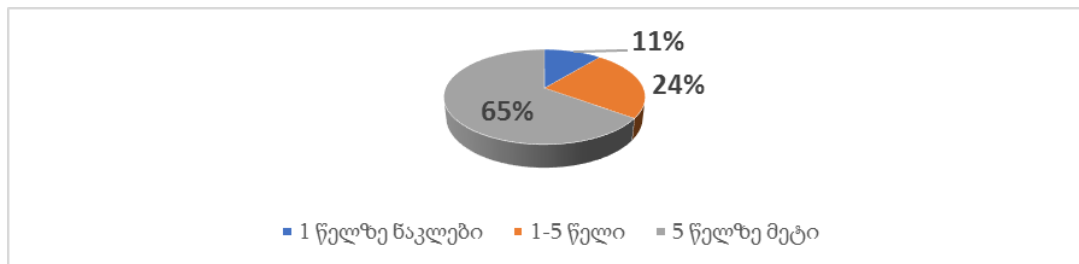
1.3. საქართველოს რომელ პორტს იყენებთ ძირითადად თქვენს ბიზნეს საქმიანობაში?

გამოკითხული კომპანიების 43% თვლის, რომ სარგებლობს ფოთის საზღვაო ნავსადგურის მომსახურებით, 45% თვლის, რომ სარგებლობს ბათუმის საზღვაო ნავსადგურის მომსახურებით, ხოლო 12% თვლის, რომ სარგებლობს ორივე პორტის მომსახურებით.

1.4. რამდენი ხანია, რაც თქვენი ორგანიზაცია სარგებლობს საქართველოს საზღვაო პორტების მომსახურებით?

დიაგრამა 3.1-ზე წარმოდგენილი გამოკითხვის შედეგები.

დიაგრამა 3.1.



წყარო: დიაგრამა შედგენილია ავტორის მიერ კვლევის შედეგების საფუძველზე გამოკითხული კომპანიების 65% თვლის, რომ პორტის მომსახურებით სარგებლობს 5 წელზე მეტია, 24% თვლის, რომ პორტის მომსახურებით სარგებლობს 1-5 წლით, ხოლო 11% თვლის, რომ პორტის მომსახურებით სარგებლობს 1 წელზე ნაკლები დროით.

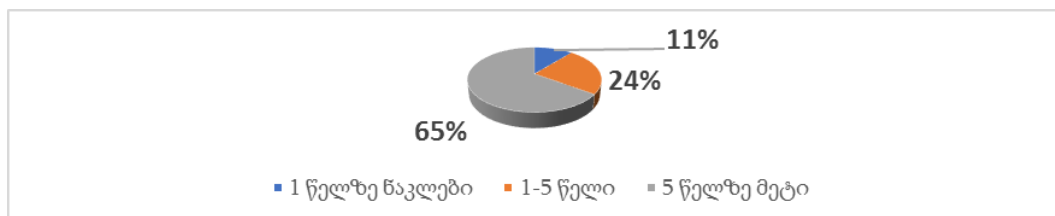
II. პორტის როლის შეფასება:

2. როგორ შეაფასებთ თქვენს მიერ გამოყენებული პორტის როლს:

2.1. ტრანსკავკასიურ (შუა დერეფნის) სატრანსპორტო დერეფანში:

დიაგრამა 3.2-ზე წარმოდგენილი გამოკითხვის შედეგები.

დიაგრამა 3.2.



წყარო: დიაგრამა შედგენილია ავტორის მიერ კვლევის შედეგების საფუძველზე

გამოკითხული კომპანიების 90% თვლის, რომ პორტის როლი ტრანსკავკასიურ სატრანსპორტო დერეფანში ძალიან მნიშვნელოვანია, 10% კი თვლის რომ - მნიშვნელოვანია. ამასთან, არცერთი რესპონდენტს არ შეუფასებია პორტის როლი ტრანსკავკასიურ სატრანსპორტო დერეფანში როგორც „ნაკლებად მნიშვნელოვანი“ ან „როგორც უმნიშვნელო“.

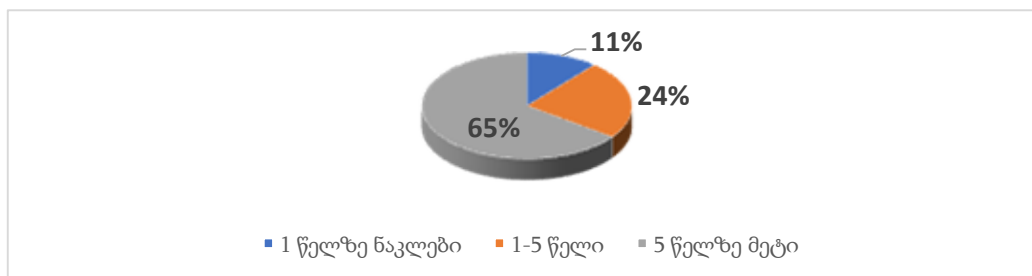
2.2. თქვენს მიერ გამოყენებული პორტის როლი საქართველოს სატრანსპორტო სისტემაში:

გამოკითხულთა 60% თვლის, რომ პორტის როლი საქართველოს სატრანსპორტო სისტემაში ძალიან მნიშვნელოვანია, 40% კი თვლის რომ - მნიშვნელოვანია. ამასთან, არცერთი რესპონდენტს არ შეუფასებია პორტის როლი საქართველოს სატრანსპორტო სისტემაში როგორც „ნაკლებად მნიშვნელოვანი“ ან „როგორც უმნიშვნელო“.

2.3. თქვენს მიერ გამოყენებული პორტის როლი ეროვნული ეკონომიკის განვითარებაში:

დიაგრამა 3.3-ზე წარმოდგენილი გამოკითხვის შედეგები.

დიაგრამა 3.3.



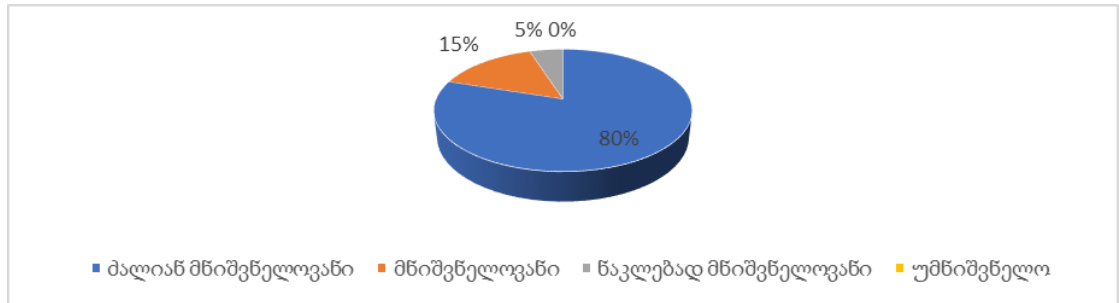
წყარო: დიაგრამა შედგენილია ავტორის მიერ კვლევის შედეგების საფუძველზე

გამოკითხულთა 93% თვლის, რომ პორტის როლი ეროვნული ეკონომიკის განვითარებაში „ძალიან მნიშვნელოვანია“, 7% კი თვლის რომ - „მნიშვნელოვანია“. ამასთან, არცერთი რესპონდენტს არ შეუფასებია პორტის როლი ეროვნული ეკონომიკის განვითარებაში როგორც „ნაკლებად მნიშვნელოვანი“ ან „როგორც უმნიშვნელო“.

2.4. თქვენს მიერ გამოყენებული პორტის როლი ქართული ბიზნესის განვითარებაში:

დიაგრამა 3.4-ზე წარმოდგენილი გამოკითხვის შედეგები.

დიაგრამა 3.4.

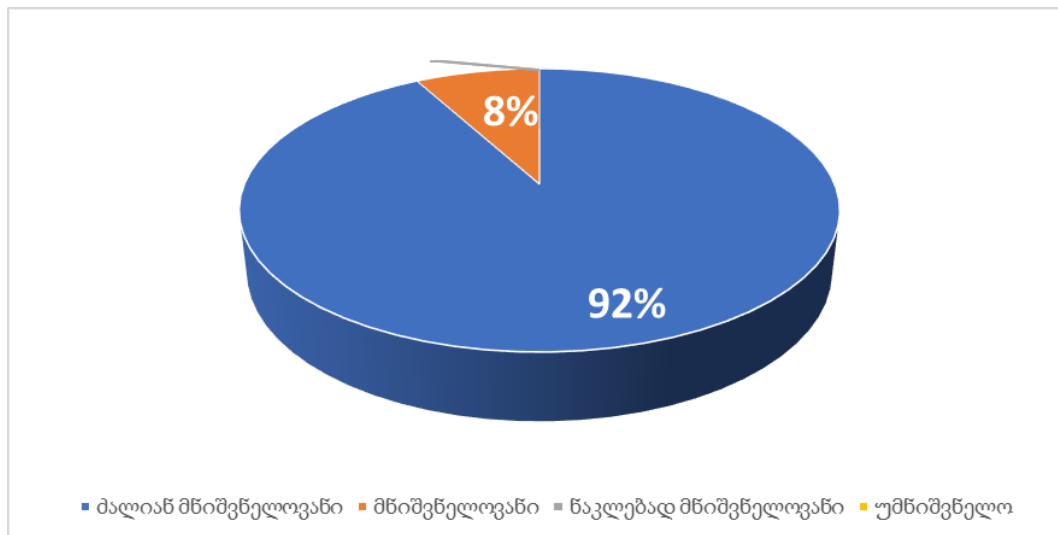


წყარო: დიაგრამა შედგენილია ავტორის მიერ კვლევის შედეგების საფუძველზე გამოკითხულთა 80% თვლის, რომ პორტის როლი ქართული ბიზნესის განვითარებაში „ძალიან მნიშვნელოვანია“, 15% კი თვლის რომ - „მნიშვნელოვანია“. ამასთან, არცერთი რესპონდენტს არ შეუფასებია პორტის როლი ქართული ბიზნესის განვითარებაში როგორც „ნაკლებად მნიშვნელოვანი“ ან „როგორც უმნიშვნელო“.

2.5. თქვენს მიერ გამოყენებული პორტის როლი საერთაშორისო ბიზნესში:

დიაგრამა 3.5-ზე წარმოდგენილი გამოკითხვის შედეგები.

დიაგრამა 3.5.



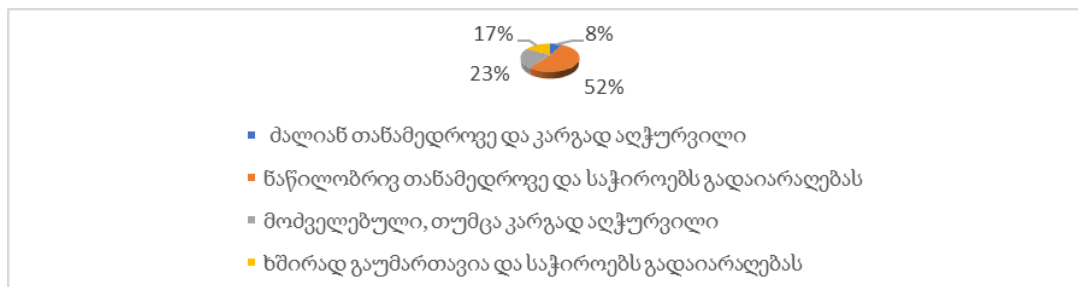
წყარო: დიაგრამა შედგენილია ავტორის მიერ კვლევის შედეგების საფუძველზე გამოკითხულთა 92% თვლის, რომ პორტის როლი საერთაშორისო ბიზნესში „ბაღიან მნიშვნელოვანია“, 8% კი თვლის რომ - „მნიშვნელოვანია“. ამასთან, არცერთი რესპონდენტი არ შეუფასებია პორტის როლი საერთაშორისო ბიზნესში როგორც „ნაკლებად მნიშვნელოვანი“ ან „როგორც უმნიშვნელო“.

III. პორტის ინფრასტრუქტურის შეფასება

3.1. როგორ შეაფასებთ თქვენს მიერ ყველაზე ხშირად გამოყენებული პორტის ტექნიკურ მდგომარეობას:

დიაგრამა 3.6-ზე წარმოდგენილი გამოკითხვის შედეგები.

დიაგრამა 3.6.



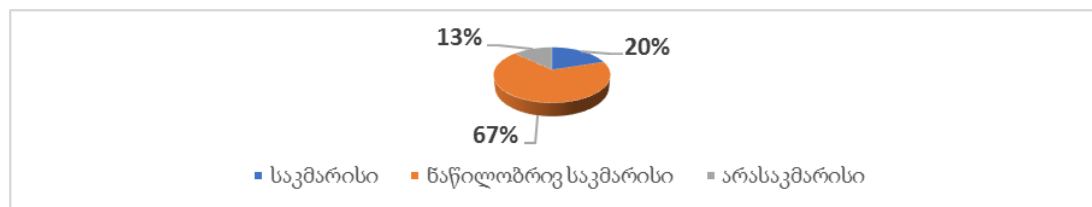
წყარო: დიაგრამა შედგენილია ავტორის მიერ კვლევის შედეგების საფუძველზე გამოკითხულთა 8% თვლის, რომ მათ მიერ ყველაზე ხშირად გამოყენებული პორტის ტექნიკური მდგომარეობა „ბაღიან თანამედროვე და კარგად

აღჭურვილია“, 52% თვლის, რომ პორტის ტექნიკური მდგომარეობა „ნაწილობრივ თანამედროვეა და საჭიროებს გადაიარაღებას“, 23% თვლის, რომ „მოდველებულია, თუმცა კარგად აღჭურვილი“, ხოლო 17% თვლის, რომ „ხშირად გაუმართავია და საჭიროებს გადაიარაღებას“;

3.2. შესაბამისი ტრანსპორტის სახეობისა და შესაბამისი ტიპის სატრანსპორტო საშუალებების ხელმისაწვდომობა:

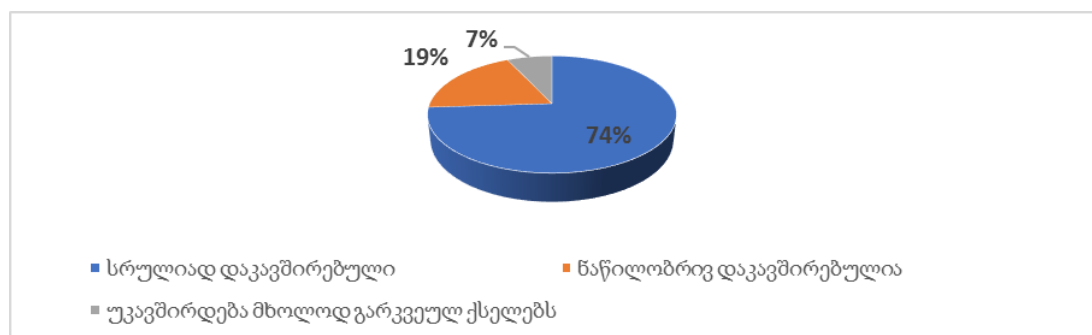
დიაგრამა 3.7-ზე წარმოდგენილი გამოკითხვის შედეგები.

დიაგრამა 3.7.



წყარო: დიაგრამა შედგენილია ავტორის მიერ კვლევის შედეგების საფუძველზე გამოკითხულთა 20% თვლის, რომ მათ მიერ ყველაზე ხშირად გამოყენებული პორტში შესაბამისი ტრანსპორტის სახეობისა და შესაბამისი ტიპის სატრანსპორტო საშუალებების ხელმისაწვდომობა „საკმარისია“, 67% თვლის, რომ „მხოლოდ ნაწილობრივია საკმარისი“, ხოლო 13% თვლის, რომ „არასაკმარისია“.

3.3. თქვენს მიერ გამოყენებული პორტის კავშირი მილსადენ, სარკინიგზო და საავტომობილო სისტემებთან:



წყარო: დიაგრამა შედგენილია ავტორის მიერ კვლევის შედეგების საფუძველზე გამოკითხულთა 74% თვლის, რომ მათ მიერ ყველაზე ხშირად გამოყენებული პორტის კავშირი მილსადენ, სარკინიგზო და საავტომობილო

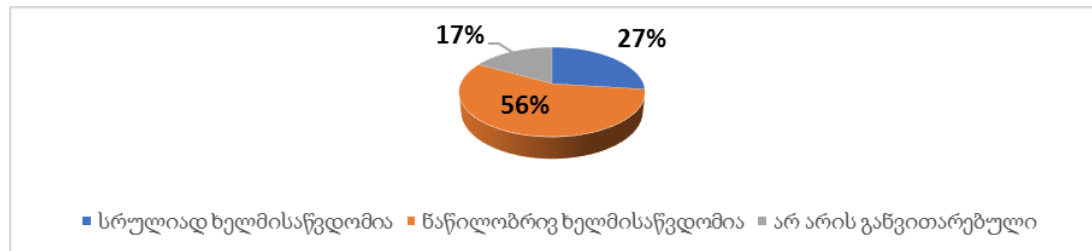
ტრანსპორტთან „სრულად დაკავშირებულია“, 19% თვლის, რომ „ნაწილობრივ დაკავშირებულია“, ხოლო 7% თვლის, რომ “უკავშირდება მხოლოდ გარკვეულ ქსელებს“.

IV. ტექნიკური შესაძლებლობები და კონკურენტუნარიანობა

4.1. როგორია თქვენს მიერ გამოყენებული პორტის შესაძლებლობები ლოჯისტიკური მომსახურების (ტვირთების დახარისხება, შეფუთვა და მარკირება, ხარისხის შემოწმება, სხვა ტიპის ლოჯისტიკური მომსახურება) მიწოდებაში?

დიაგრამა 3.8-ზე წარმოდგენილი გამოკითხვის შედეგები.

დიაგრამა 3.8.

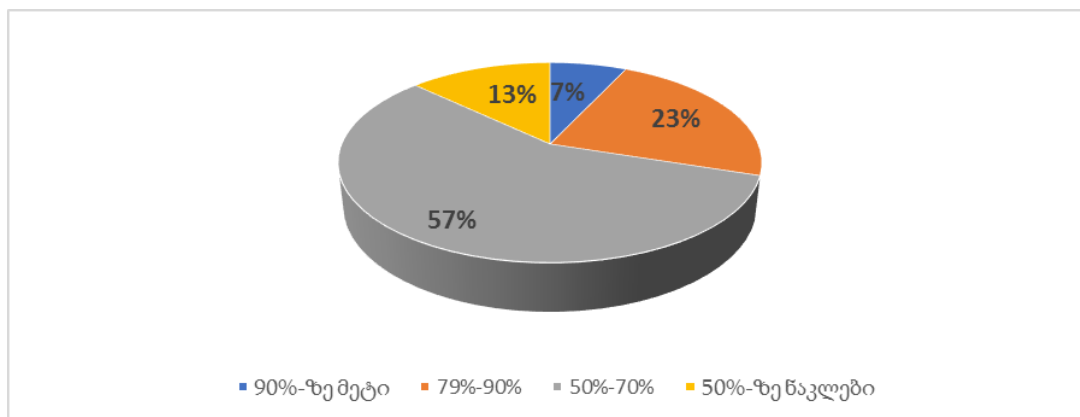


წყარო: დიაგრამა შედგენილია ავტორის მიერ კვლევის შედეგების საფუძველზე გამოკითხულთა 27% თვლის, თვლის, რომ მათ მიერ ყველაზე ხშირად გამოყენებული პორტის შესაძლებლობები ლოჯისტიკური მომსახურების (ტვირთების დახარისხება, შეფუთვა და მარკირება, ხარისხის შემოწმება, სხვა ტიპის ლოჯისტიკური მომსახურება) მიწოდებაში „სრულად დაკავშირებულია“, 56% თვლის, რომ „ნაწილობრივ დაკავშირებულია“, ხოლო 17% თვლის, რომ “არ არის განვითარებული“

4.2. რამდენად კარგად გამოიყენება თქვენს მიერ გამოყენებული პორტის არსებული საწარმოო სიმძლავრეები (გამტარუნარიანობა, სასაწყობო სიმძლავრეები)?

დიაგრამა 3.9-ზე წარმოდგენილი გამოკითხვის შედეგები.

დიაგრამა 3.9.



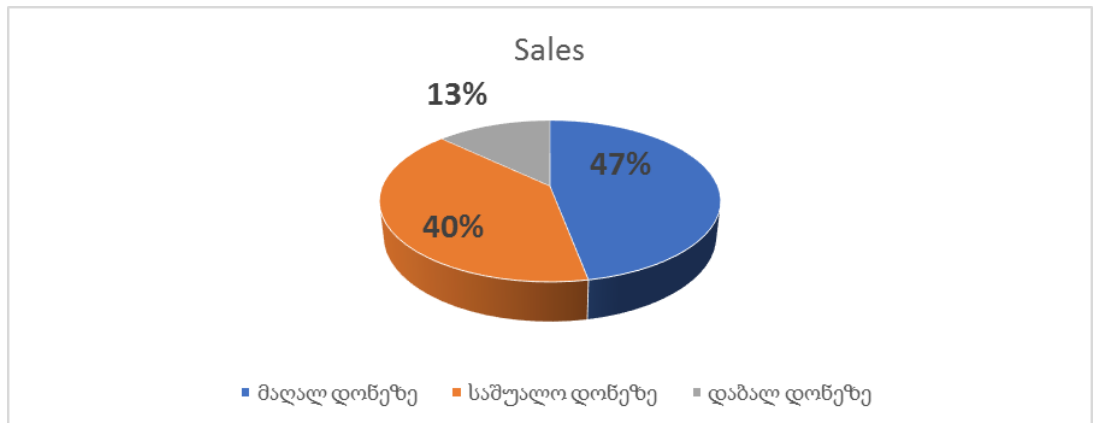
წყარო: დიაგრამა შედგენილია ავტორის მიერ კვლევის შედეგების საფუძველზე გამოკითხულთა 7% თვლის, თვლის, რომ მათ მიერ ყველაზე ხშირად გამოყენებული პორტის მიერ არსებული საწარმოო სიმძლავრეების (გამტარუნარიანობა, სასაწყობო სიმძლავრეები) გამოყენების მაჩვენებელი შეადგენს 90%-ზე მეტს, 23% თვლის, რომ შეადგენს 70-90%-ს, ხოლო 57% თვლის, რომ შეადგენს 50-70%-ს, ხოლო 13% თვლის, რომ საწარმოო სიმძლავრეების გამოყენების მაჩვენებელი შეადგენს 50%-ზე ნაკლებს.

4.3. როგორ შეაფასებთ თქვენს მიერ გამოყენებული პორტის კონკურენტუნარიანობას:

4.3.1. საქართველოს სხვა პორტებთან მიმართებაში:

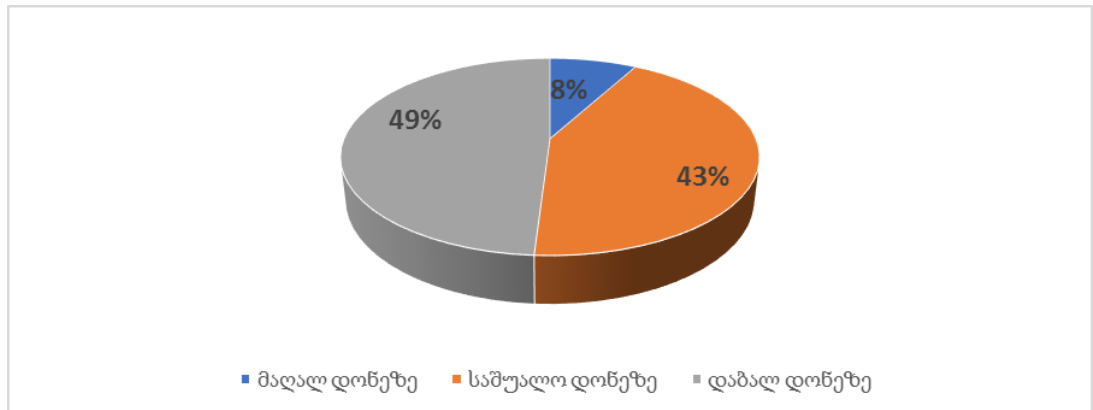
დიაგრამა 3.10-ზე წარმოდგენილი გამოკითხვის შედეგები.

დიაგრამა 3.10.



წყარო: დიაგრამა შედგენილია ავტორის მიერ კვლევის შედეგების საფუძველზე გამოკითხულთა 47% თვლის, თვლის, რომ მათ მიერ ყველაზე ხშირად გამოყენებული პორტის კონკურენტუნარიანობა საქართველოს სხვა პორტებთან მიმართებაში „მაღალ დონეზეა“, 40% თვლის, რომ „საშუალო დონეზეა“, ხოლო 13% თვლის, რომ „დაბალ დონეზეა“.

4.3.2. რეგიონის პორტებთან (თურქეთი, რუსეთი):



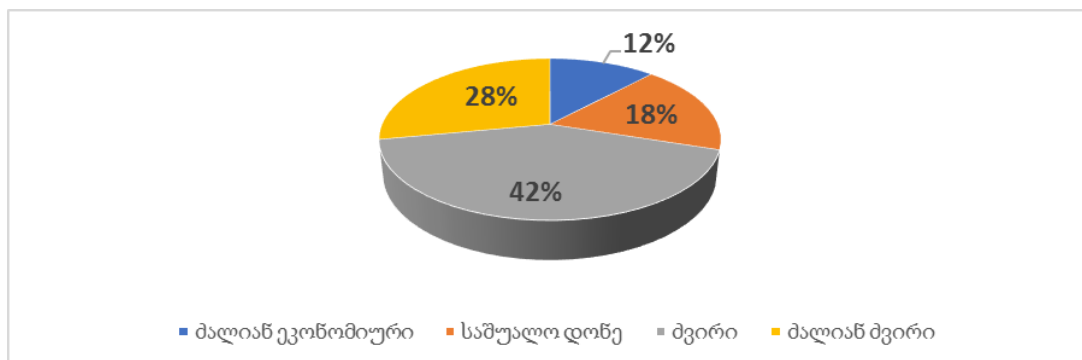
წყარო: დიაგრამა შედგენილია ავტორის მიერ კვლევის შედეგების საფუძველზე გამოკითხულთა 8% თვლის, თვლის, რომ მათ მიერ ყველაზე ხშირად გამოყენებული პორტის კონკურენტუნარიანობა რეგიონის სხვა პორტებთან მიმართებაში „მაღალ დონეზეა“, 43% თვლის, რომ „საშუალო დონეზეა“, ხოლო 49% თვლის, რომ „დაბალ დონეზეა“.

V. ხარჯები და კონკურენტუნარიანობა

5.1. როგორია თქვენს მიერ გამოყენებული პორტის მიერ გაწეული მომსახურების ხარჯები?

დიაგრამა 3.11-ზე წარმოდგენილი გამოკითხვის შედეგები.

დიაგრამა 3.11.

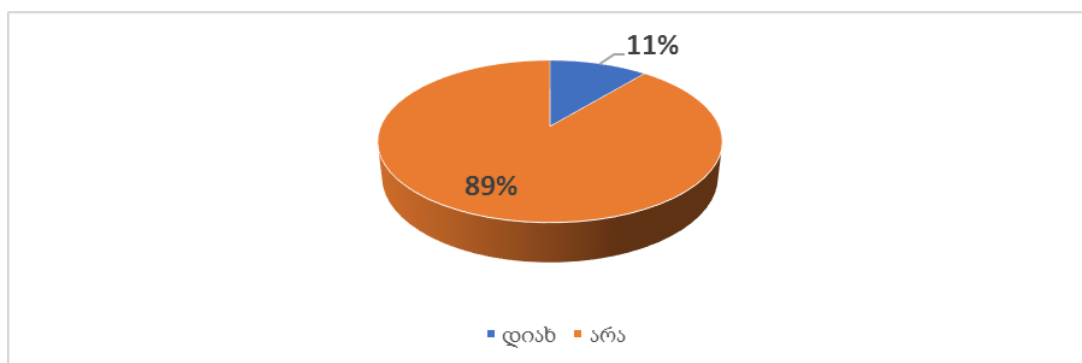


წყარო: დიაგრამა შედგენილია ავტორის მიერ კვლევის შედეგების საფუძველზე გამოკითხულთა 12% თვლის, თვლის, რომ მათ მიერ ყველაზე ხშირად გამოყენებული პორტის მიერ გაწეული მომსახურების ხარჯები „მალთან ეკონომიურია“, 18% თვლის, რომ „საშუალო დონეზეა“, 42% თვლის, რომ „ძვირია“, ხოლო 28% თვლის, რომ „მალთან ძვირია“.

5.2. არსებობს თუ არა ფარული ხარჯები, რომლებიც ართულებს თქვენს მიერ გამოყენებული პორტის მომსახურებით სარგებლობასა?

დიაგრამა 3.12-ზე წარმოდგენილი გამოკითხვის შედეგები.

დიაგრამა 3.12.



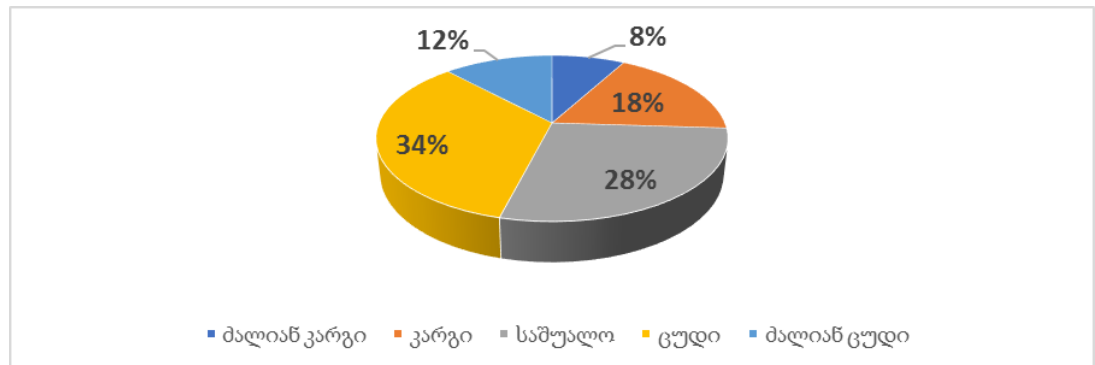
წყარო: დიაგრამა შედგენილია ავტორის მიერ კვლევის შედეგების საფუძველზე გამოკითხულთა 11% თვლის, რომ მათ მიერ ყველაზე ხშირად გამოყენებულ პორტში მომსახურებით სარგებლობისას „ფარული ხარჯები არსებობს“, 89% თვლის, რომ „ფარული ხარჯები არ არსებობს“.

VI. თანამშრომლობა და კომუნიკაცია

6.1. როგორ შეაფასებდით ლოჯისტიკური კომპანიების, პორტების, სახელმწიფო სტრუქტურებისა და თქვენი ორგანიზაციის თანამშრომლობის ხარისხს?

დიაგრამა 3.13-ზე წარმოდგენილი გამოკითხვის შედეგები.

დიაგრამა 3.13.

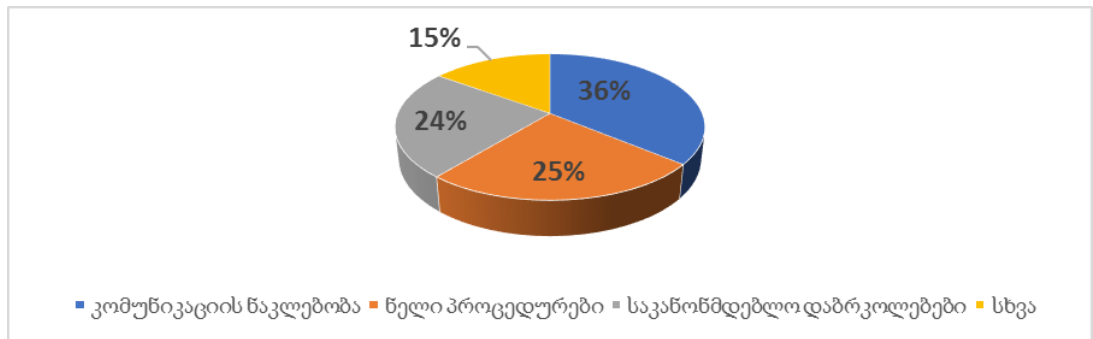


წყარო: დიაგრამა შედგენილია ავტორის მიერ კვლევის შედეგების საფუძველზე გამოკითხულთა 8% თვლის, რომ ლოჯისტიკური კომპანიების, პორტების, სახელმწიფო სტრუქტურებისა და მათი ორგანიზაციის თანამშრომლობის ხარისხ „ძალიან კარგია“, 18% თვლის, რომ „კარგია“, 28% თვლის, რომ „საშუალო დონეზეა“, 34% თვლის, რომ „ცუდია“, ხოლო 12% თვლის, რომ „ძალიან ცუდია“.

6.2. რა ძირითადი პრობლემები არსებობს ლოჯისტიკური კომპანიების, პორტების, სახელმწიფო სტრუქტურებისა და თქვენი ორგანიზაციის თანამშრომლობაში?

დიაგრამა 3.14-ზე წარმოდგენილი გამოკითხვის შედეგები.

დიაგრამა 3.14.

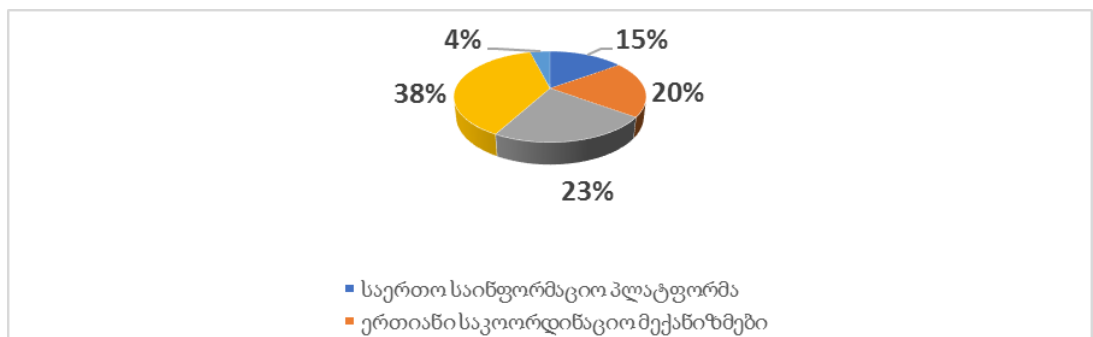


წყარო: დიაგრამა შედგენილია ავტორის მიერ კვლევის შედეგების საფუძველზე გამოკითხულთა 36% თვლის, რომ ლოჯისტიკური კომპანიების, პორტების, სახელმწიფო სტრუქტურებისა და მათი ორგანიზაციის თანამშრომლობაში ძირითადი პრობლემაა „არასაკმარისი კომუნიკაცია“, 25% თვლის, რომ პრობლემა მდგომარეობს „წელ.დაგვიანებულ პროცედურებში“, 24% თვლის, რომ „პრობლემა მდგომარეობს „საკანონმდებლო ბაზის არ არსებობის გამო“, 15% ასახელებს სხვა მიზეზებს.

6.3. როგორ ფიქრობთ, რა სახის თანამშრომლობა იქნებოდა სასარგებლო ლოჯისტიკური კომპანიების, პორტების, სახელმწიფო სტრუქტურებისა და ბიზნესისთვის?

დიაგრამა 3.15-ზე წარმოდგენილი გამოკითხვის შედეგები.

დიაგრამა 3.15.



წყარო: დიაგრამა შედგენილია ავტორის მიერ კვლევის შედეგების საფუძველზე გამოკითხულთა 15% თვლის, რომ ლოჯისტიკური კომპანიების, პორტების, სახელმწიფო სტრუქტურებისა და მათი ორგანიზაციის თანამშრომლობის გაღრმავების კუთხით სასარგებლო იქნებოდა „საერთო საინფორმაციო

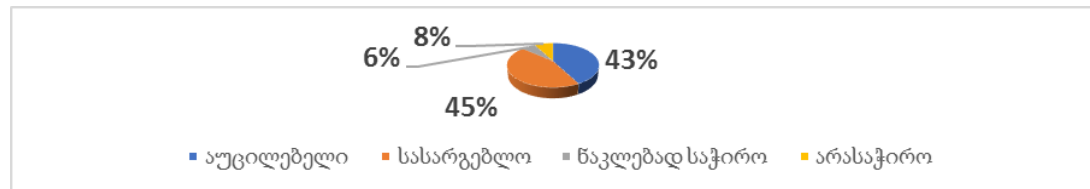
პლატფორმა“, 20% ასახელებს „ერთიან საკოორდინაციო მექანიზმებს“, 23% ასახელებს „პროცედურების გამარტივებას“, ხოლო 38% ასახელებს „რეგიონული კლასტერის ფორმირებას“.

VII. საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური კლასტერის ფორმირება

7.1. როგორ შეაფასებთ საქართველოში საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური კლასტერის ფორმირების შესაძლებლობას?

დიაგრამა 3.16-ზე წარმოდგენილი გამოკითხვის შედეგები.

დიაგრამა 3.16.



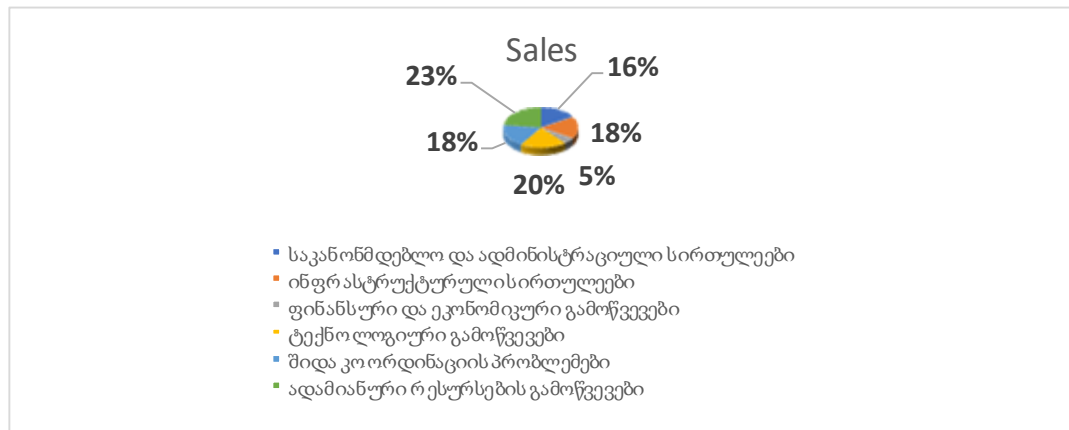
წყარო: დიაგრამა შედგენილია ავტორის მიერ კვლევის შედეგების საფუძველზე გამოკითხულთა 43% თვლის, რომ საქართველოში საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური კლასტერის ფორმირება „აუცილებელია“, 45% თვლის, რომ „სასარგებლოა“, 6% თვლის, რომ „ნაკლებად საჭიროა, ხოლო 8% თვლის, რომ „არ არის საჭირო“.

7.2. როგორ ფიქრობთ, რა შედეგის მომტანი იქნება საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური კლასტერი?

- ქართული ეკონომიკისთვის: გამოკითხულთა დიდი ნაწილი თვლის, რომ საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური კლასტერის შექმნა ხელს შეუწყობს ქართული ეკონომიკის დაჩქარებულ განვითარებას, სამუშაო ადგილების შექმნას, უმუშევრობის დონის შემცირებას, მოსახლეობის შემოსავლების ზრდას, რაც ცხოვრების დონის და სოციალური პირობების გაუმჯობესებას შეუწყობს ხელს;

- საქართველოს სატრანსპორტო სისტემისთვის:გამოკითხულთა დიდი ნაწილი თვლის, რომ საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური კლასტერის შექმნა ხელს შეუწყობს საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემის პოტენციური შესაძლებლობების გამოყენების მაჩვენებლის გაუმჯობესებას, გაზრის არამარტო საზღვაო, არამედ მთლიანად საქართველოს სატრანსპორტო სისტემისა და მთლიანად შუა დერეფნის კონკურენტუნარიანობას;
 - ეროვნული ბიზნესისთვის: გამოკითხულთა დიდი ნაწილის აზრით, საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური კლასტერის შექმნა ხელს შეუწყობს ეროვნული ბიზნესის, განსაკუთრებით, საზღვაო ბიზნესი განვითარებას, გაუმჯობესებს საქართველოს საინვესტიციო და ბიზნეს გარემოს;
 - საერთაშორისო ბიზნესისთვის, გამოკითხულთა აბსოლუტური უმრავლესობის აზრით, საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური კლასტერის შექმნა უაღესად მნიშვნელოვანია საერთაშორისო ბიზნესი განვითარებისათვის, ვინაიდან ექსპორტ-იმპორტის ტვირთების გადაზიდვაში საზღვაო ტრანსპორტი ყველაზე მნიშვნელოვანი, საჭირო და აუცილებელი ტრანსპორტის სახეობაა.
- 7.3. რა გამოწვევები არსებობს საქართველოში რეგიონული საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური კლასტერის ფორმირების პროცესში?
- დიაგრამა 3.17-ზე წარმოდგენილი გამოკითხვის შედეგები.

დიაგრამა 3.17.



წყარო: დიაგრამა შედგენილია ავტორის მიერ კვლევის შედეგების საფუძველზე გამოკითხულთა 16% საქართველოში საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური კლასტერის ფორმირება პროცესში მთავარ გამოწვევად ასახელებს „საკანონმდებლო და ადმინისტრაციულ სირთულეებს“, 18% ასახელებს „ინფრასტრუქტურულ სირთულეებს“, 5% ასახელებს „ფინანსურ და ეკონომიკურ გამოწვევებს“, 20% ასახელებს „ტექნოლოგიურ გამოწვევებს“, 18% ასახელებს „შიდა კოორდინაციის პროცესებს“, 23% ასახელებს „ადამიანური რესურსებთან დაკავშირებულ გამოწვევებზე“.

VIII. რეკომენდაციები და მოსაზრებები.

- როგორ ფიქრობთ, რა უნდა გააკეთოს სახელმწიფომ საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემის განვითარებისათვის? გამოკითხულთ უდიდეს ნაწილს მიაჩნია, რომ სახელმწიფო საზღვაო-სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური კლასტერის ჩამოყალიბების პროცესში უნდა გამოდიოდეს როგორც ინიციატორის, ასევე მხარდაჭერის პოზიციიდან. გამოკითხულთა ნაწილი კი თვლის, რომ სახელმწიფომ უნდა შექმნას პირობები საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური კლასტერის ჩამოსაყალიბებლად.
- თქვენი დამატებითი მოსაზრებები და/ან წინადადებები საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემის განვითარების მიზნით: გამოკითხულთა მხრიდან დაფიქსირდა მთელი რიგი

წინადადებები, რომლებიც უკავშირდება საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტ-ლოჯისტიკური სისტემების ეფექტიან გამოყენების და მისი შემდგომი განვითარების როგორც ტექნიკურ, ისე ორგანიზაციულ და საკანონმდებლო საკითხებს. წინადადებებში ფიქსირდება საზღვაო ნავსადგურების სახელმწიფო საკუთრებაში დაბრუნების, საზღვაო ფლოტის აღდგენის (ჩამოყალიბების), ახალი მცირე პორტების მშენებლობის, პორტების გადაიარაღების, საკრუიზო ნავმისადგომების მშენებლობის და რიგი სხვა საკითხები.

საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემის კვლევის საფუძველზე გაკეთებული დასკვნები. ჩვენს მიერ ჩატარებული კვლევის მიზანი იყო საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემის შეფასება, მისი როლის განსაზღვრა საერთაშორისო ბიზნესში და ეროვნულ ეკონომიკაში, არსებული გამოწვევებისა და შესაძლებლობების იდენტიფიკაცია. კვლევის პროცესში შეფასდა პორტების გამოყენების ტენდენციები, მათი ინფრასტრუქტურული და ტექნიკური მდგომარეობა, კონკურენტუნარიანობა და თანამშრომლობის ხარისხი სხვადასხვა დაინტერესებულ მხარეებთან.

“პორტების გამოყენებისა და მათი როლის” კომპონენტის კვლევის შედეგად დადგინდა, რომ ბიზნეს ორგანიზაციების უმრავლესობა იყენებს ფოთისა და ბათუმის საზღვაო ნავსადგურებს. კომპანიების დიდი ნაწილი (65%) ამ მომსახურებით სარგებლობს 5 წელზე მეტი ხნის განმავლობაში, რაც მიანიშნებს პორტების მნიშვნელობაზე ბიზნეს საქმიანობაში. პორტების როლის შეფასებამ აჩვენა, რომ მათი როლი ტრანსკავკასიურ სატრანსპორტო დერეფანში, საქართველოს სატრანსპორტო სისტემაში, ეროვნულ ეკონომიკასა და ბიზნესის, მათ შორის საერთაშორისო განვითარებაში უმნიშვნელოვანესია.

“ინფრასტრუქტურული და ტექნიკური მდგომარეობის” კომპონენტის შეფასებისას გამოიკვეთა, რომ გამოკითხულთა მხოლოდ 8% მიიჩნევს მათ თანამედროვე და კარგად აღჭურვილად. უმეტესობის აზრით, პორტები

ნაწილობრივ თანამედროვეა და საჭიროებს გადაიარაღებას (52%), მოძველებულია, თუმცა აღჭურვილია (23%). ტრანსპორტისა და სატრანსპორტო საშუალებების ხელმისაწვდომობა ნაწილობრივ საკმარისია (67%), ხოლო ინფრასტრუქტურული კავშირები (სარკინიგზო, საავტომობილო, მილსადენი) ძირითადად სრულად არის უზრუნველყოფილი (67%).

“კონკურენტუნარიანობა და ხარჯების” კომპონენტის კვლევამ აჩვენა, რომ საქართველოს პორტების კონკურენტუნარიანობა ქვეყნის შიდა ბაზარზე შედარებით მაღალია, თუმცა რეგიონის (რუსეთისა და თურქეთის) პორტებთან შედარებით დაბალია. მომსახურების ხარჯები ბიზნესისთვის გამოწვევად რჩება, რადგან უმეტესობა თვლის, რომ პორტების სერვისები ძვირია (42%) ან ძალიან ძვირია (28%). გარდა ამისა, ზოგიერთი კომპანია (11%) ფარულ ხარჯებსაც ასახელებს, რაც ხელს უშლის მომსახურების ეფექტურ გამოყენებას.

“თანამშრომლობა და კომუნიკაციის გამოწვევების” კომპონენტის კვლევამ აჩვენა, რომ ლოჯისტიკური კომპანიების, პორტების, სახელმწიფო სტრუქტურებისა და ბიზნესის თანამშრომლობის ხარისხი კრიტიკას ვერ უძლებს. კვლევის მიხედვით, მხოლოდ 8% მიიჩნევს ამ ურთიერთობას ძალიან კარგად, ხოლო 46% მას ცუდად ან ძალიან ცუდად აფასებს. ძირითად გამოწვევებად სახელდება კომუნიკაციის ნაკლებობა (36%), ნელი პროცედურები (25%) და საკანონმდებლო დაბრკოლებები (24%).

“საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური კლასტერის პერსპექტივების” კომპონენტის კვლევის მონაწილეთა უმეტესობა მიიჩნევს, რომ საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური კლასტერის შექმნა აუცილებელია (43%) ან სასარგებლო (45%). ამის დანერგვა ხელს შეუწყობს ეკონომიკის ზრდას, სატრანსპორტო სისტემის განვითარებას და ბიზნესის ეფექტიანობის ამაღლებას.

საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემის კვლევის შედეგები იძლევა საშუალებას გავაკეთოთ დასკვნა, რომ საქართველოს პორტები საჭიროებს:

- ინფრასტრუქტურულ განვითარებას - საჭიროა ტექნიკური გადაიარაღება და საწარმოო სიმძლავრეების გაუმჯობესება;
- ხარჯების ოპტიმიზაციას - მომსახურების ღირებულების შემცირება კონკურენტუნარიანობის ასამაღლებლად.
- თანამშრომლობის გაძლიერებას - უნდა შეიქმნას საერთო საინფორმაციო პლატფორმა და ერთიანი საკოორდინაციო მექანიზმები.
- ლოჯისტიკური კლასტერის ფორმირებას - რეგიონის ქვეყნებთან თანამშრომლობის გაღრმავება და საერთო სტრატეგიის ჩამოყალიბება.

ამრიგად, საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემის ეფექტური ფუნქციონირება კრიტიკულად მნიშვნელოვანია საერთაშორისო ბიზნესისა და ქვეყნის ეკონომიკური განვითარებისთვის. არსებული გამოწვევების დაძლევა და ინოვაციური მიდგომების დანერგვა საშუალებას მისცემს ქვეყანას, რომ თავისი, როგორც სატრანსპორტო, ისე კომერციული ჰაბის პოტენციალი სრულად გამოიყენოს.

3.4. საერთაშორისო ბიზნესის შესაძლებლობები და საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო სისტემის განვითარების მიმართულებები

ბოლო წლების გლობალურ ეკონომიკაში მიმდინარე პროცესები მნიშვნელოვანწილად განსაზღვრავს საერთაშორისო ბიზნეს-გარემოში მიმდინარე ცვლილებებს, რომელსაც მიეკუთვნება:

- *სამეცნიერო ტექნიკური პროგრესის დაჩქარება.* ციფრული ტექნოლოგიების განვითარებამ და ხელოვნური ინტელექტის გამოყენებამ შეცვალა ბიზნესის წარმოების და მართვის მეთოდები, რაც ზრდის პროდუქტიულობას და ამცირებს ხარჯებს;
- *გლობალიზაციისა და რეგიონალიზაციის გაღრმავება.* გლობალიზაციის პროცესების მიუხედავად, რეგიონული ეკონომიკური გაერთიანებები, როგორიცაა ევროკავშირი, აზიის-წყნარი ოკეანის ეკონომიკური

თანამშრომლობა (APEC) და სხვა, ძლიერდებიან, რაც ქმნის ახალ შესაძლებლობებს და გამოწვევებს საერთაშორისო ბიზნესისთვის;

- *მდგრადი განვითარება:* ეკოლოგიური საკითხებისა და სოციალური პასუხისმგებლობის მნიშვნელობის ზრდა აიძულებს კომპანიებს გაითვალისწინონ მდგრადი განვითარების პრინციპები თავიანთ საქმიანობაში;

თავის მხრივ, გლობალურ ეკონომიკაში მიმდინარე პროცესები განაპირობებს საერთაშორისო ბიზნესის განვითარების ისეთ ზოგად ტენდენციებს, როგორიცაა:

- *მულტინაციონალური კომპანიების როლის ზრდა.* მსოფლიო ბაზარზე მულტინაციონალური კომპანიების გავლენა იზრდება, რაც იწვევს კონკურენციის გამძაფრებას და ინოვაციების საჭიროებას;
- *ელექტრონული კომერციის გაფართოება.* ინტერნეტის და მობილური ტექნოლოგიების გავრცელებამ ხელი შეუწყო ელექტრონული კომერციის სწრაფ ზრდას, რაც ამარტივებს საერთაშორისო ბაზრებზე შესვლას;
- *გლობალური მიწოდების ჯაჭვების ტრანსფორმაცია.* პანდემიამ, გეოპოლიტიკურმა ცვლილებებმა, მათ შორის, რუსეთ-უკრაინის სამხედრო კონფლიქტმა დღის წესრიგში დააყენა გლობალური მიწოდების ჯაჭვის დივერსიფიკაციის აუცილებლობა, რაც ახალ შესაძლებლობებს ქმნის სხვადასხვა რეგიონებში, მათ შორის საქართველოსთვის, ე. წ. „შუა დერეფნის“ განვითარების სახით.

საერთაშორისო ბიზნესის განვითარების ზემოაღნიშნული ტენდენციები აჩენს საუკეთესო შესაძლებლობებს საქართველოში საერთაშორისო ბიზნესის და ეკონომიკური განვითარებისათვის, რისთვისაც საჭიროა ეფექტიანად იქნას გამოყენებული ისეთი პოტენციური შესაძლებლობები, როგორიცაა:

- *სტრატეგიული მდებარეობა.* საქართველო მდებარეობს ევროპისა და აზიის გზაჯვარედინზე, რაც მას აძლევს საშუალებას გახდეს რეგიონული ლოჯისტიკური ჰაბი.
- *თავისუფალი ვაჭრობის შეთანხმებები.* საქართველოს თავისუფალი ვაჭრობის შესახებ შეთანხმება გაფორმებული აქვს ევროკავშირთან, თურქეთთან, ჩინეთთან და სხვა ქვეყნებთან, რაც ამარტივებს ქართული პროდუქციის ექსპორტს;
- *ბიზნეს გარემოს გაუმჯობესება.* ბოლო წლებში განხორციელებული რეფორმები და ბიზნესის დაწყების სიმარტივე ქმნის მიმზიდველ გარემოს უცხოური ინვესტიციებისთვის;
- *ტექნოლოგიური პოტენციალი.* ინფორმაციული ტექნოლოგიების სექტორის განვითარება და სტარტაპ ეკოსისტემის გაძლიერება ხელს უწყობს ინოვაციების დანერგვას და საერთაშორისო ბაზრებზე გასვლას.

ამასთან, მნიშვნელოვანია, რომ საქართველომ გააგრძელოს ინფრასტრუქტურის განვითარება, განათლების სისტემის გაუმჯობესება და სამართლებრივი გარემოს სტაბილურობა, რათა სრულად გამოიყენოს საერთაშორისო ბიზნესის განვითარების შესაძლებლობები.

გლობალური ეკონომიკის განვითარებისა და საერთაშორისო ბიზნეს გარემოში მიმდინარე პროცესები გვაძლევს საშუალებას გამოვეყოთ საქართველოში საერთაშორისო ბიზნესის განვითარებისა და საზღვაო სატრანსპორტო სისტემის ეფექტიანობის ამაღლების შემდეგი ძირითადი მიმართულებები:

- შუა დერეფნის შემდგომი განვითარება;
- სატრანზიტო მომსახურების ეკონომიკისა და სატრანზიტო ბიზნესის განვითარება;
- საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური კლასტერების ფორმირება.

შუა დერეფნის შემდგომი განვითარება. საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემის ეფექტიანობის ამაღლების ერთ-ერთ

ძირითად მიმართულებად შუა დერეფნის შემდგომი განვითარება წარმოადგენს. მართლაც, მსოფლიო ეკონომიკის გლობალიზაცია თანამედროვე ბიზნესში მოითხოვს ლოჯისტიკური სისტემების სათანადო მართვას. ცალკეულ ქვეყნებში განლაგებული საწარმოები ცდილობენ გავიდნენ მსოფლიო ბაზარზე, რაც განპირობებულია გასაღების ბაზრის არეალის ზრდის სურვილით. ევროპასა და აზიას შორის ვაჭრობის გაფართოება მოითხოვს შესაბამის ლოჯისტიკურ მომსახურებას (Katamadze D., Katamadze G. 2023.). ასეთ პირობებში განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭება შუა დერეფანს (The Middle Corridor (MC), რომელიც, როგორც მულტიმოდალური სატრანსპორტო სისტემა, ჩინეთის სატრანსპორტო სისტემას აკავშირებს ცენტრალური აზიის (ყაზახეთის სარკინიგზო სისტემა, აქტაუს პორტი) სატრანსპორტო სისტემასთან, კვეთს კასპიის ზღვას, საზღვაო გზით უკავშირდება ბაქოს (ალიატის) პორტს (აზერბაიჯანი), შემდეგ აზერბაიჯანის გავლით უკავშირდება საქართველოს სატრანსპორტო სისტემას და საქართველოზე გამავალი შემდეგი ორი მარშრუტით უკავშირდება ევროპის სატრანსპორტო სისტემას: თურქეთის გავლით, საქართველოს შავი ზღვის პორტებიდან ევროკავშირის (ბულგარეთი, რუმინეთი) პორტებს და შემდეგ ევროკავშირის სატრანსპორტო სისტემას.

შუა დერეფანი წარმოადგენს ევროპისა და ჩინეთის დამაკავშირებელ ე.წ. „ჩრდილოეთისა“ და „სამხრეთის“ მარშრუტების ალტერნატიულ ვარიანტს, რომლის მნიშვნელობაც განსაკუთრებით აქტუალური გახდა რუსეთის მიერ უკრაინაში სამხედრო აგრესიის შემდეგ.

შუა დერეფანი წარმოადგენს რეგიონული და გლობალური მნიშვნელობის სატრანსპორტო სისტემას, რომელიც ახალ შესაძლებლობებს ქმნის როგორც საქართველოსთვის, ისე სხვა ქვეყნებისათვის. ევროპისა და აზიის რეგიონებს შორის სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური დერეფნის მოდიფიკაცია, რაც განპირობებულია რუსეთსა და უკრაინას შორის საომარი მოქმედებებით, მნიშვნელოვანი წინაპირობაა საქართველოს ლოჯისტიკური

სისტემის როლისა და მნიშვნელობის ასამაღლებლად, რადგან მას აქვს დამატებითი ტვირთის ტრანსპორტირებისა და გადამუშავების რეალური შესაძლებლობა (Katamadze, 2023). განსაკუთრებულია შუა დერეფნის მნიშვნელობა საერთაშორისო ეკონომიკურ ურთიერთობებში და ბიზნესში. კერძოდ, იგი უზრუნველყოფს:

- *ეკონომიკური კავშირების გაძლიერებას*. შუა დერეფანი აკავშირებს აზიასა და ევროპას, რაც ამარტივებს საერთაშორისო ვაჭრობას;
- *ენერგეტიკული რესურსების ტრანსპორტირებას*. დერეფანი ემსახურება ნავთობის, გაზის და სხვა ბუნებრივი რესურსების ექსპორტსა და იმპორტს;
- *ტრადიციული მარშრუტების ალტერნატივას*. შუა დერეფანი კონკურენციას უწევს ჩრდილოეთ დერეფანს (რუსეთის გავლით) და სამხრეთის მარშრუტს (ირანის გავლით), რაც ზრდის რეგიონული ტრანსპორტის მოქნილობას და შესაძლებლობებს;
- *საერთაშორისო ბიზნესის განვითარებას*. ხელს უწყობს ახალი ბაზრების ათვისებას, ინვესტიციების მოზიდვას და ლოჯისტიკური ცენტრების შექმნას;

ცხრილი 3.6.

შუა დერეფნის სატრანსპორტო მარშრუტის SWOT ანალიზი

ძლიერი მხარეები	სუსტი მხარეები
– სტრატეგიული მდებარეობა: შუა დერეფანი მდებარეობს ევროპასა და აზიას შორის, რაც მას განსაკუთრებულ სატრანსპორტო მნიშვნელობას ანიჭებს. ეს დერეფანი ქმნის გზას დასავლეთიდან აღმოსავლეთისკენ,	– ლოჯისტიკური სირთულეები: დატვირთვისა და გადატვირთვის პროცესები კასპიის და შავი ზღვის პორტებში – დერეფნის მაღალი ხარჯები: სერვისის ფასი ჯერ კიდევ მაღალია სხვა მარშრუტებთან შედარებით.

უზრუნველყოფს ეფექტურ და სწრაფ სატრანსპორტო კავშირს –განვითარებული ინფრასტრუქტურა: თანამედროვე პორტები, სარკინიგზო ქსელები, ტერმინალები –პოლიტიკური მხარდაჭერა: საერთაშორისო შეთანხმებები და თანამშრომლობა მონაწილე ქვეყნებს შორის	–გადაზიდვების დრო და სიჩქარე: მიუხედავად მოკლე დისტანციისა, გადაზიდვის დრო ზოგჯერ იზრდება სხვადასხვა ბიუროკრატიული დაბრკოლებების გამო –ინფრასტრუქტურის დაბალი ხარისხი: შუა დერეფნის ცალკეულ უბნებზე ჯერ კიდევ არსებობს ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესების საჭიროება
შესაძლებლობები	საფრთხეები
–მსოფლიო ვაჭრობის ტენდენციები: შუა დერეფანი, როგორც ტრანზიტუ-ლი გზა, მნიშვნელოვან როლს ასრუ-ლებს საერთაშორისო ვაჭრობაში. მისი განვითარება ხელს უწყობს გადაზიდ-ვების რაოდენობის ზრდას, რაც ზრდის ვაჭრობის შესაძლებლობებს –გლობალური მიწოდების ჯაჭვში გან-ვითარება: შუა დერეფანი საშუალებას იძლევა შავი ზღვის რეგიონიდან ევ-როპის, აზიისა და ახლო აღმოსავლე-თის ქვეყნებში სავაჭრო ნაკადების უფრო მაღალ ეფექტიანობას. მისმა სრულყოფილმა ინტეგრაციამ შეიძ-ლება ხელი შეუწყოს რეგიონის ქვეყ-ნებში ეკონომიკური განვითარებას –ახალი პორტების და ინფრასტრუ-ქტურის განვითარება: ინვესტიციების ზრდა ინფრასტრუქტურისა და ტექ-ნოლოგიების სფეროში ხელს უწყობს შუა დერეფნის გაფართოებას, რაც შე-საძლებლობას იძლევა მეტი ქვეყნები ჩაერთონ მის განვითარებაში	–გეოპოლიტიკური რისკები: შუა დერეფანი გადის რამდენიმე პოლიტიკუ-რად რთულ რეგიონთან ახლოს (მაგ., ყირიმი, უკრაინა, სამხრეთ კავკასია) და შესაძლო კონფლიქტებმა გამოიწვიოს შეფერხება სატრანსპორტო ოპერაციებში. –ეკონომიკური კრიზისები: მსოფლიოს ეკონომიკურმა კრიზისებმა შეიძლება შეაფერხოს ამ სატრანსპორტო დერეფნის აქტივობა და გავლენა იქონიოს მის მომგებიანობაზე –ტექნოლოგიური ცვლილებები და კონკუ-რენცია: შუა დერეფნის კონკურენტების (მაგ., არქტიკის მარშრუტის და სხვა მარშ-რუტების) გზებზე გადასვლამ და მათმა ტექნოლოგიურმა განვითარებამ შეიძლება საფრთხეს შეუქმნას შუა დერეფანს –მტრული გარემო: რისკების მიუხედავად, ზოგიერთი ქვეყანა, განსაკუთრებით ჩინე-თი და რუსეთი, შეიძლება მეტ ყურადღე-ბას აქცევდეს ახალი სატრანსპორტო მარშ-რუტების განვითარებას, რამაც შეიძლება შეაფერხოს შუა დერეფნის ეფექტიანობა

წყარო: ცხრილი შედგენილია ავტორის მიერ კვლევის შედეგების საფუძველზე

შუა დერეფანს, როგორც საერთაშორისო სატრანსპორტო კვანძს სტრატეგიული მნიშვნელობა გააჩნია გლობალურ მიწოდების ჯაჭვში. მისი გააქტიურება და განვითარება სასარგებლოა როგორც რეგიონული, ისე გლობალური ეკონომიკისთვის. შუა დერეფნის შესაფასებლად ჩვენს მიერ გამოყენებულ იქნა ე.წ. SWOT ანალიზი, რომელიც ერთ-ერთი ეფექტური მეთოდია კონკრეტული რეგიონული სატრანსპორტო დერეფნის ან სისტემის

შესაძლებლობებისა და გამოწვევების შესაფასებლად. ცხრილი 3.6-ში წარმოდგენილია შუა დერეფნის სატრანსპორტო მარშრუტის SWOT ანალიზი.

ამგვარად, შუა დერეფანს სტრატეგიული დანიშნულება გააჩნია, რომელიც საშუალებას აძლევს საქართველოს და სხვა, მასში მონაწილე ქვეყნებს გააძლიერონ თავიანთი ეკონომიკური და გეოპოლიტიკური პოზიციები საერთაშორისო ბიზნესსა და ვაჭრობაში. შუა დერეფნის პოტენციალის სრულად რეალიზებისთვის საჭიროა რეგიონული თანამშრომლობის გაღრმავება, ტექნოლოგიური ინოვაციების დანერგვა, და ინფრასტრუქტურის მუდმივი გაუმჯობესება.

საქართველოში სატრანზიტო მომსახურების ეკონომიკის და სატრანზიტო ბიზნესის განვითარება. საქართველოში საერთაშორისო ბიზნესისა და საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემის განვითარების ერთ-ერთი მიმართულებაა ტრანზიტის ეკონომიკის და სატრანზიტო მომსახურების ბიზნესის განვითარება. სატრანზიტო მომსახურების ეკონომიკა მოიცავს მთელ ეკონომიკურ სისტემას, რომელიც ტრანზიტთან და მასთან ასოცირებულ სერვისებთანაა დაკავშირებული. იგი აერთიანებს ინფრასტრუქტურას, ლოჯისტიკას, საბაჟო რეგულაციებს, ინვესტიციებსა და საერთაშორისო ვაჭრობის დინამიკას. ის გამოიყენება მაშინ, როდესაც საუბარია საქართველოს, როგორც სატრანზიტო ქვეყნის, ეკონომიკურ პოტენციალზე, მისი განვითარების სტრატეგიაზე და გლობალურ ბაზრებთან ინტეგრაციაზე.

სატრანზიტო მომსახურების ბიზნესის ტერმინი უფრო ვიწროა და გულისხმობს კონკრეტულ კომპანიებს ან კომერციულ საქმიანობებს (მაგალითად, ლოჯისტიკურ კომპანიებს, სატრანსპორტო ოპერატორებს, საბაჟო სააგენტოებს და ა.შ.), რომლებიც სატრანზიტო მომსახურებას აწვდიან. მასში ყურადღება გამახვილებულია კერძო სექტორის საქმიანობაზე, კონკურენციაზე, მომსახურების ხარისხზე და ფინანსურ მოგებაზე.

საქართველოში ტრანზიტის ეკონომიკის განვითარების სტრატეგიული პრიორიტეტები დაკავშირებულია ქვეყნის გეოგრაფიული მდებარეობისა და

გლობალური სავაჭრო დერეფნებისთვის ცენტრად ქცევის სურვილთან. საქართველოს გეოპოლიტიკური მდგომარეობა, როგორც ევროპის, ისე აზიის და ახლო აღმოსავლეთის დამაკავშირებელი მარშრუტი, შესაძლებლობას აძლევს ქვეყანას გამოიყენოს სატრანზიტო მომსახურების ეკონომიკა, როგორც ერთ-ერთი მთავარი მიმართულება საერთაშორისო ბიზნესისა და ეკონომიკური განვითარებისთვის.

საქართველოს სატრანზიტო მომსახურების ეკონომიკის ძირითადი კომპონენტებია:

- ინფრასტრუქტურა;
- სატრანსპორტო მომსახურებები და ლოჯისტიკა;
- საბაჟო და მარეგულირებელი სისტემა;
- ტექნოლოგიური მხარდაჭერა;
- ენერგეტიკული და ინფორმაციული ტრანზიტი.

ცხრილი 3.7-ში წარმოდგენილია საქართველოში სატრანზიტო მომსახურების ეკონომიკის სტრუქტურის ძირითადი კომპონენტების აღწერა.

ცხრილი 3.7.

საქართველოს სატრანზიტო მომსახურების ეკონომიკის სტრუქტურა

კომპონენტი	აღწერა
ინფრასტრუქტურა	საზღვაო პორტები: ფოთი, ბათუმი, სუფსა, ყულევი, მომავალში – ანაკლია.
	საავტომობილო გზები: აღმოსავლეთ-დასავლეთის მაგისტრალი, ჩრდილოეთ-სამხრეთის კორიდორი.

	რკინიგზა: ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზა, ცენტრალური რკინიგზის მარშრუტები.
	საჰაერო კვანძები: თბილისის, ქუთაისისა და ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტები.
	მილსადენი სისტემა: ბაქო-სუფსის და ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენები, სამხრეთ კავკასიის გაზსადენი.
სატრანსპორტო მომსახურებები და ლოჯისტიკა	სატრანსპორტო კომპანიები (საზღვაო, სახმელეთო, საჰაერო, რკინიგზის გადაზიდვები).
	მულტიმოდალური გადაზიდვების ჰაბები.
	საბაჟო და სასაზღვრო კონტროლის სისტემები.
	საწყობები და თავისუფალი ეკონომიკური ზონები.
საბაჟო და მარეგულირებელი სისტემა	საბაჟო პროცედურები, ტრანზიტული ტარიფები, საგადასახადო პოლიტიკა.
	საერთაშორისო ხელშეკრულებები (TRACECA, EU DCFTA, ჩინეთთან თავისუფალი ვაჭრობის ხელშეკრულება).
ტექნოლოგიური მხარდაჭერა	ციფრული ლოჯისტიკური პლატფორმები.
	ინფორმაციული ტრანზიტის ქსელები და მონაცემთა გაცვლის სისტემები.
	სატრანსპორტო უსაფრთხოების და GPS თვალყურის სისტემები.
ენერგეტიკული და ინფორმაციული ტრანზიტი	ელექტროენერგიის გადაცემა აღმოსავლეთიდან დასავლეთის მიმართულებით.
	მონაცემთა კაბელური ხაზები (ინტერნეტის და სატელეკომუნიკაციო ტრანზიტი).

წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ კვლევის შედეგების საფუძველზე.

საქართველოს სატრანზიტო მომსახურების ეკონომიკის მოდელის ელემენტებია:

- სატრანზიტო დერეფნები;
- ტრანსპორტის სახეობები;
- სატრანსპორტო ჰაბები;
- დამატებითი სერვისები;
- ენერგეტიკული ტრანზიტი;
- ინფორმაციის ტრანზიტი;
- ბაზრების ინტეგრაცია.

ცხრილი 3.8-ში წარმოდგენილია საქართველოში სატრანზიტო მომსახურების ეკონომიკის მოდელის ელემენტების აღწერა.

ცხრილი 3.8.

საქართველოს სატრანზიტო მომსახურების ეკონომიკის მოდელის ელემენტების აღწერა

მოდელის ელემენტი	აღწერა
სატრანზიტო დერეფნები	შუა დერეფნის მარშრუტები (ჩინეთი-კავკასია-ევროპა)
ტრანსპორტის სახეობები	საზღვაო, სახმელეთო, სარკინიგზო და საჰაერო ტრანსპორტი, ასევე მილსადენი
სატრანსპორტო ჰაბები	საზღვაო პორტები, საერთაშორისო აეროპორტები და სატვირთო ტერმინალები
დამატებითი სერვისები	საბაჟო, ლოჯისტიკური, ფინანსური და სამართლებრივი
ენერგეტიკული ტრანზიტი	ელექტროენერგიის, ნავთობისა და გაზის გადაზიდვა
ინფორმაციის ტრანზიტი	ციფრული კომუნიკაცია და მონაცემთა გადაცემა
ბაზრების ინტეგრაცია	ევროკავშირთან, ჩინეთთან და ცენტრალური აზიასთან თანამშრომლობა

წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ კვლევის შედეგების საფუძველზე.

საქართველოს ტრანზიტის ეკონომიკის სტრატეგიული პრიორიტეტები გულისხმობს ინფრასტრუქტურის განვითარებას, ციფრულ სისტემებში ინვესტირებას, რეგიონულ და საერთაშორისო თანამშრომლობას, ციფრული ტრანსპორტის სისტემის დანერგვას, საბაჟო და საგზაო პროცესების გამარტივებას და მწვანე ტრანსპორტის პოლიტიკას. ქვეყნის პოზიციის, როგორც სატრანსპორტო კვანძის, განვითარება უნდა განისაზღვროს და გაიზარდოს არა მხოლოდ რეგიონში, არამედ გლობალურად.

ცხრილი 3.9-ში წარმოდგენილია საქართველოს სატრანზიტო ბიზნესის განვითარების შესაძლებლობები.

ცხრილი 3.9.

საქართველოს სატრანზიტო მომსახურების ბიზნესის განვითარების შესაძლებლობები

მოდელის ელემენტი	აღწერა
1. სტრატეგიული მდებარეობა და შუა დერეფანი	საქართველო მდებარეობს ევროპასა და აზიას შორის, რაც საშუალებას აძლევს მას, გახდეს ტრანსკავკასიური სატრანზიტო ჰაბი.
	შუა დერეფანი მნიშვნელოვან ალტერნატივას

	წარმოადგენს რუსეთისა და ირანის მარშრუტების მიმართ. ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზის გამოყენებით შესაძლებელი ხდება ჩინეთიდან ევროპისკენ ტვირთების სწრაფი გადაზიდვა.
2. საზღვაო და სახმელეთო ინფრასტრუქტურის განვითარება	ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის მშენებლობა აჩენს ახალ შესაძლებლობებს დიდი ტვირთამწეობის გემების მისაღებად. ფოთისა და ბათუმის ნავსადგურების მოდერნიზაცია გაზრდის გადამუშავების შესაძლებლობებს. აღმოსავლეთ-დასავლეთის და ჩრდილოეთ-სამხრეთის სატრანსპორტო კორიდორების რეკონსტრუქცია და გაფართოება გაზრდის ტრანზიტის მოცულობას.
3. მულტიმოდალური ლოჯისტიკის განვითარება	სარკინიგზო, საავტომობილო, საჰაერო და საზღვაო ტრანსპორტის ეფექტიანი ინტეგრაცია (მულტიმოდალური ჰაბები) გაზრდის ტვირთბრუნვის მოცულობას. ლოჯისტიკური ცენტრების შექმნა (მაგ., თბილისის, ფოთისა და ბათუმის მიმდებარედ) გაზრდის მომსახურების ხარისხს და დააჩქარებს ტვირთების გადაზიდვას.
4. საბაჟო და რეგულაციების გამარტივება	ელექტრონული საბაჟო სისტემების დანერგვა (blockchain და AI-მართული დოკუმენტბრუნვა) შეამცირებს დროისა და ფინანსური დანაკარგებს. ტრანზიტის ტარიფების მოქნილი პოლიტიკა ხელს შეუწყობს სატრანზიტო ბიზნესის ზრდას და კონკურენტუნარიანობას თავისუფალი ვაჭრობის შეთანხმებები (FTA) გააადვილებს საერთაშორისო პარტნიორობთან ტვირთების გადაზიდვას.

ცხრილი 3.9. (გაგრძელება)

საქართველოს სატრანზიტო მომსახურების ბიზნესის განვითარების შესაძლებლობები

მოდელის ელემენტი	აღწერა
5. ენერგეტიკული და ციფრული ტრანზიტის პოტენციალი	ნავთობისა და გაზის მილსადენები (BTC¹⁵, SCP¹⁶, TAP¹⁷, TANAP¹⁸) საქართველოს მნიშვნელოვან ენერგეტიკულ ჰაბად აქცევს. ელექტროენერგიის ექსპორტი მეზობელ ქვეყნებში (თურქეთში, ევროკავშირში, სომხეთსა და აზერბაიჯანში) ინტერნეტ-ტრანზიტის (ტექნოლოგიური)

¹⁵ BTC -ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის მილსადენი

¹⁶ SCP - სამხრეთ-კავკასიური გაზსადენი

¹⁷ TAP - ტრანს-ადრიატიკის გაზსადენი

¹⁸ TANAP - ტრანს-ანატოლიის გაზსადენი

	ინფრასტრუქტურის განვითარება და მონაცემთა გადამამუშავებელი ცენტრების შექმნა)
6. საერთაშორისო პარტნიორობები და ინვესტიციები	ევროკავშირთან, ცენტრალურ აზიასთან და ჩინეთთან მჭიდრო ეკონომიკური თანამშრომლობა.
	ინვესტიციების მოზიდვა საერთაშორისო სატრანსპორტო და ლოჯისტიკური კომპანიებისგან.
	სატრანზიტო სექტორში PPP (Public-Private Partnership) პროექტების გაძლიერება.
7. ახალი სატრანზიტო მომსახურებების შექმნა	ფინანსური და სადაზღვევო მომსახურებები ტრანზიტული ბიზნესისთვის.
	საბაჟო დოკუმენტაციის მართვის ციფრული პლატფორმები.
	ერთი ფანჯრის (OSS - One-Stop-Shop) მოდელი ლოჯისტიკური სერვისებისთვის.

წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ კვლევის შედეგების საფუძველზე.

საქართველოში სატრანზიტო მომსახურების ბიზნესის განვითარება ხელს შეუწყობს მის:

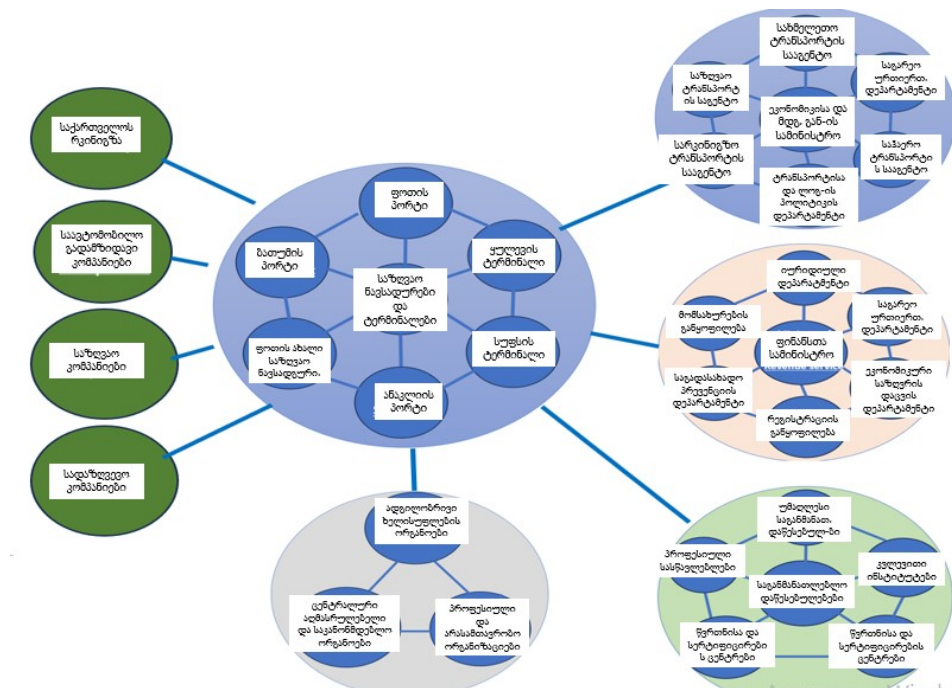
- ეკონომიკურ ზრდას – ტრანზიტის სექტორში შეიქმნება ახალი სამუშაო ადგილები და გაიზრდება ქვეყნის შემოსავალები;
- გეოპოლიტიკურ გაძლიერებას – საქართველო ხდება რეგიონული ჰაბი, რომელიც უზრუნველყოფს საერთაშორისო კავშირების გაძლიერებას;
- საზღვაო და სახმელეთო ლოჯისტიკის გაუმჯობესებას - გაიზრდება ტვირთბრუნვის მაჩვენებელი და მომსახურების ხარისხი.

ამგვარად, საქართველოს აქვს მნიშვნელოვანი პოტენციალი სატრანზიტო მომსახურების ბიზნესის გასავითარებლად, თუმცა ამისთვის საჭიროა ინფრასტრუქტურული, ტექნოლოგიური და მარეგულირებელი რეფორმების გატარება. თუ ქვეყანა განახორციელებს ზემოთ ჩამოთვლილ სტრატეგიებს, საქართველოს შეუძლია გახდეს საერთაშორისო სატრანზიტო ჰაბი და ეკონომიკური ზრდის ახალი ცენტრი.

საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური კლასტერების ფორმირების შესაძლებლობები საქართველოში. საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემის განვითარების კიდევ ერთ ერთ ძირითად მიმართულებას ეროვნული

და რეგიონული სატრანსპორტო კლასტერების ფორმირება წარმოადგენს. „საქართველოს ტრანსპორტის და ლოჯისტიკის 2023-2030 წლების ეროვნული სტრატეგიის“ დოკუმენტში აღნიშნულია, რომ „ლოჯისტიკური სექტორის ეფექტურობისა და კონკურენტუნარიანობის ამაღლების ერთ-ერთ ძირითად მიმართულებას კლასტერიზაციის ხელშეწყობა წარმოადგენს.“ ეფექტიანობის ამაღლების და მდგრადობის უზრუნველყოფის საქმეში კლასტერების მნიშვნელობაზე საუბარია სხვადასხვა მკვლევრის შრომებში. მართლაც, „სხვადასხვა კომპანიების გეოგრაფიული კონცენტრაცია და კავშირები უზრუნველყოფს მწარმოებლურობისა და ეფექტიანობის ამაღლებას“ (Zanete Garanti Z, Zvirbule – Berzina A. 2024). კლასტერები გადამწყვეტ როლს თამაშობენ ქვეყნებს, რეგიონებსა და დარგებს შორის კონკურენციის ფორმირების საქმეში და ის შეიძლება განიმარტოს, როგორც ურთიერთდაკავშირებული საქმიანობების კონცენტრაცია, რომლებიც მოქმედებენ ღირებულებების შექმნის ერთსა და იგივე ჯაჭვში (Zanete Garanti Z, Zvirbule – Berzina A. 2024).

სქემა 3.1. საქართველოს სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური კლასტერის მოდელი



წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ კვლევის შედეგების საფუძველზე.

სქემა 3.1-ზე წარმოდგენილია ჩვენს მიერ შემუშავებული ეროვნული სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური კლასტერის მოდელი, რომელიც ითვალისწინებს:

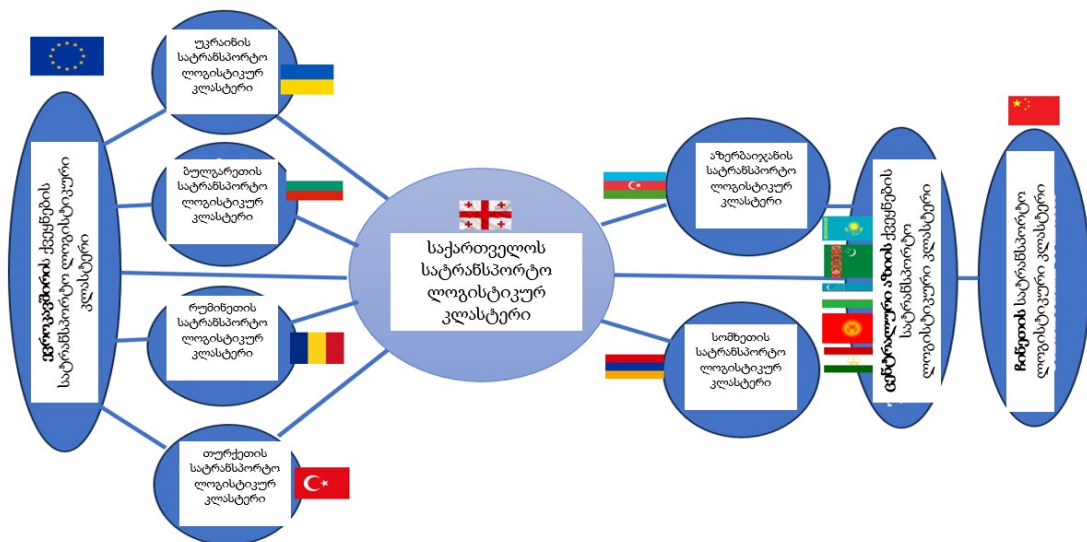
- ❖ საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემის ძირითად მონაწილეებს - საზღვაო ნავსადგურებს (ფოთის, ბათუმის და ანაკლიის საზღვაო ნავსადგურებს) და ტერმინალებს (ყულევის და სუფის ტერმინალებს);
- ❖ საქართველოს სახმელეთო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემის მონაწილეებს - საქართველოს რკინიგზის, საავტომობილო გადამზიდავი კომპანიების და სასაწყობო-ლოჯისტიკური სისტემების სახით;
- ❖ საზღვაო გადამზიდავ კომპანიებს;
- ❖ სატრანსპორტო მომსახურების მხარდამჭერ საექსპედიტორო ფირმებს, სტივიდორულ, საბროკერო, სადაზღვევო კომპანიებს და მიწოდების ჯაჭვის სხვა მონაწილეებს;
- ❖ საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სტრუქტურულ ერთეულებს;
- ❖ საქართველოს ფინანსთა სამინისტროს სტრუქტურული ერთეულებს;
- ❖ განათლების სისტემის დაწესებულებებს.

შუა დერეფნის კონკურენტუნარიანობის ამაღლების შემდგომ მიმართულებას რეგიონული სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური კლასტერის ფორმირება წარმოადგენს, რომელიც შეიძლება განხილულ იქნეს, როგორც საქართველოს და შუა დერეფნის მიწოდების ჯაჭვის სხვა მონაწილე ქვეყნების სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური კლასტერების ინტეგრაციის საფუძველზე ფორმირებული კლასტერული გაერთიანება.

სქემა 3.2-ზე წარმოდგენილია ჩვენს მიერ შემუშავებული შუა დერეფნის რეგიონული სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური კლასტერის მოდელი, რომელიც აერთიანებს:

- საქართველოს სატრანსპორტო-ლოჯისტიკურ კლასტერს;
- აზერბაიჯანის სატრანსპორტო-ლოჯისტიკურ კლასტერს;
- სომხეთის სატრანსპორტო-ლოჯისტიკურ კლასტერს;
- ცენტრალური აზიის ქვეყნების სატრანსპორტო-ლოჯისტიკურ კლასტერს;
- თურქეთის სატრანსპორტო-ლოჯისტიკურ კლასტერს;
- უკრაინის სატრანსპორტო-ლოჯისტიკურ კლასტერს;
- ბულგარეთის სატრანსპორტო-ლოჯისტიკურ კლასტერს;
- რუმინეთის სატრანსპორტო-ლოჯისტიკურ კლასტერს;
- ევროკავშირის ქვეყნების სატრანსპორტო-ლოჯისტიკურ კლასტერს.

სქემა 3.2. შუა დერეფნის რეგიონული ლოჯისტიკური კლასტერის მოდელი



წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ კვლევის შედეგების საფუძველზე

საერთაშორისო ეკონომიკური ურთიერთობების ისეთი დამახასიათებელი თავისებურებების პირობებში, როგორიცაა საერთაშორისო ვაჭრობის მოცულობის ზრდა და ქვეყნების ეკონომიკური ურთიერთდამოკიდებულების გაღრმავება, დღის წესრიგში აყენებს მიწოდების სისტემების მდგრადობის

უზრუნველყოფის საკითხებს, ვინაიდან მიწოდების სისტემების ეფექტური ფუნქციონირება არსებით გავლენას ახდენს საერთაშორისო ბიზნესის, ასევე ეროვნული და რეგიონული ეკონომიკის განვითარებაზე, ხოლო მიწოდების ჯაჭვის მდგრადობა უზრუნველყოფს მსოფლიო ეკონომიკის ეფექტიან ფუნქციონირებას.

საქართველოში სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური კლასტერების ფორმირება უზრუნველყოფს საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო სისტემის გამტარუნარიანობის ათვისების მაჩვენებლების გაუმჯობესებას, შუა დერეფნის კონკურენტუნარიანობის ამაღლებას, მიწოდების სისტემების მდგრადობის უზრუნველყოფას, რაც საერთაშორისო ბიზნესის განვითარების უმთავრესი პირობაა.

დასკვნები და წინადადებები

დასკვნები:

1. საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემების როლი საერთაშორისო ბიზნესში:

- კვლევამ დაადასტურა, რომ საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემები მნიშვნელოვან როლს ასრულებენ საერთაშორისო ვაჭრობაში და საერთაშორისო ეკონომიკურ ურთიერთობებში, განსაკუთრებით გლობალური მიწოდების ჯაჭვში.
- საზღვაო ვაჭრობის განვითარების ტენდენციები მჭიდროდ უკავშირდება ტექნოლოგიურ პროგრესს, რეგიონულ თანამშრომლობას და ეკონომიკურ გლობალიზაციას.

2. საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო პოტენციალი:

- საქართველოს გეოგრაფიული მდებარეობა უზრუნველყოფს მნიშვნელოვან სტრატეგიულ პოზიციას საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნებში, თუმცა ქვეყნის პორტების ტექნოლოგიური შესაძლებლობები სრულად არ არის ათვისებული.

- ბიზნეს გარემო და ლოჯისტიკური ინფრასტრუქტურა საქართველოში ჯერ კიდევ საჭიროებს გაუმჯობესებას, რათა გაიზარდოს ქვეყნის კონკურენტუნარიანობა.

3. შუა დერეფნის მნიშვნელობა:

- შუა დერეფანი ხელს უწყობს საერთაშორისო ვაჭრობისთვის შემდგომ განვითარებას და ქმნის უნიკალურ შესაძლებლობებს საქართველოში საზღვაო ვაჭრობისა და საზღვაო ბიზნესის შემდგომი განვითარების, ასევე საქართველოს პორტების პოტენციური შესაძლებლობების ასათვისებლად.

4. პორტების კონკურენტუნარიანობა და განვითარების გამოწვევები:

- საქართველოს პორტები კონკურენტუნარიანობით ჩამორჩებიან შავი ზღვის რეგიონის მოწინავე პორტებს, რაც გამოწვეულია ტექნოლოგიური განახლების, საწარმოო სიმძლავრეების სრული გამოყენების და მარკეტინგული სტრატეგიის ნაკლებობით.

5. საქართველოს პორტების საწარმოო სიმძლავრეების ათვისება:

- პორტების საწარმოო სიმძლავრეების უკეთესი გამოყენება და მართვის თანამედროვე მეთოდების დანერგვა გაზრდის საქართველოს საზღვაო სისტემის ეფექტიანობას და მის სტრატეგიულ მნიშვნელობას.

6. საზღვაო კლასტერების ფორმირების პერსპექტივები:

- საზღვაო კლასტერი შეიძლება გახდეს რეგიონული თანამშრომლობის გაძლიერების საშუალება და ხელი შეუწყოს ინოვაციური ლოჯისტიკური სერვისების შექმნას, რაც გაზრდის საქართველოს ეკონომიკის დივერსიფიკაციის დონეს.

7. ტრანზიტის ეკონომიკის განვითარების პერსპექტივები:

- საქართველოს ტრანზიტის ეკონომიკის ზრდა შეიძლება გახდეს მთავარი ფოკუსი, თუ სწორად დააბანდებენ ინვესტიციებს სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურაში, გარდა ამისა, მნიშვნელოვანი იქნება ტრანზიტული მომსახურების გაუმჯობესება და თანამედროვე ტექნოლოგიების დანერგვა.

წინადადებები

1. პორტული ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესება:

- აუცილებელია საქართველოს პორტებში თანამედროვე ტექნოლოგიების დანერგვა, საწარმოო სიმძლავრეების მოდერნიზაცია და ახალი ინფრასტრუქტურული პროექტების განხორციელება.

2. შუა დერეფნის განვითარების ხელშეწყობა:

- რეკომენდებულია შუა დერეფნის პოტენციალის მაქსიმალურად გამოყენებისთვის თანამშრომლობა მეზობელ ქვეყნებთან, ტრანზიტული ტარიფების ოპტიმიზაცია და საერთაშორისო საინვესტიციო პროგრამების ამოქმედება.

3. საქართველოს პორტების საინვესტიციო პოტენციალი:

- რეკომენდირებულია უფრო მეტი ინვესტიციის დაბადება საქართველოს პორტების თანამედროვე ინფრასტრუქტურაში და მათი ოპერაციების ეფექტურობის გაუმჯობესებაში. პორტების განვითარების პროექტების განხორციელება, როგორცაა ახალი ტერმინალების მშენებლობა, გახსნის გზას ახალი ინვესტიციებისა და სავაჭრო შესაძლებლობებისაკენ.

4. საზღვაო კლასტერების ჩამოყალიბება:

- საზღვაო კლასტერების ფორმირება ხელს შეუწყობს ბიზნეს გარემოს გაუმჯობესებას, ტექნოლოგიების განვითარებას და თანამშრომლობის ახალ დონეზე აყვანას რეგიონის ქვეყნებს შორის;
- იმისთვის, რომ საქართველო გახდეს რეგიონში მნიშვნელოვანი სატრანსპორტო ცენტრი, საჭიროა საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური კლასტერების ფორმირება. ადგილობრივმა კომპანიებმა, სახელმწიფო და კერძო სექტორმა უნდა იმუშაონ ერთად, რათა შეიქმნას ერთიანი და კონკურენტუნარიანი სავაჭრო ლოჯისტიკური ქსელები.

5. მცირე პორტების განვითარება:

- მცირე პორტების განვითარება შესაძლოა გახდეს რეგიონული ეკონომიკური ზრდის მამოძრავებელი ძალა, რაც შეამცირებს ძირითადი პორტების დატვირთვას და გააძლიერებს ადგილობრივ ეკონომიკას.

6. ინოვაციური ლოჯისტიკური მოდელების დანერგვა:

- საზღვაო და სატრანსპორტო სისტემების ეფექტურობის გაზრდა შესაძლებელია თანამედროვე ტექნოლოგიების გამოყენებით, როგორცაა ავტომატიზირებული პორტები, მონაცემთა ანალიზი, რობოტიზაცია და სხვა ინოვაციები, რომლებიც ხელს შეუწყობენ დანახარჯების შემცირებას და ტვირთების უფრო სწრაფად გადაზიდვას;
- სასურველია ახალი ლოჯისტიკური გადაწყვეტილებების დანერგვა, რომელიც გაამარტივებს ტვირთების მართვას, შეამცირებს მიწოდების ვადებს და გაზრდის მომხმარებელთა კმაყოფილების დონეს.

7. საერთაშორისო ბიზნესის ხელშეწყობა:

- საქართველოს პორტებმა უნდა მოიზიდონ მეტი საერთაშორისო კომპანიები და გააფართოვონ სატრანსპორტო მომსახურების სპექტრი, რაც გაზრდის ქვეყნის მონაწილეობას გლობალურ ვაჭრობაში.

8. მკვლევრების და მენეჯერების ტრენინგი:

- საჭიროა სპეციალური პროგრამების შექმნა საზღვაო ლოჯისტიკის სფეროს პროფესიონალებისათვის, რაც უზრუნველყოფს მაღალი დონის კადრების მომზადებას.

9. სატრანსპორტო პოლიტიკის რეფორმა:

- აუცილებელია ერთიანი, სისტემური პოლიტიკის შემუშავება, რომელიც დაარეგულირებს პორტების, ინფრასტრუქტურის და ტრანზიტული დერეფნების ეფექტიან მართვას.

10. . ტრანზიტის ეკონომიკის გაძლიერება:

- საქართველოსთვის უმნიშვნელოვანესია შეიქმნას ქვეყნის ტრანზიტული პოლიტიკისა და სტრატეგიების გეგმა, რომელიც სრულად გაითვალისწინებს საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნების და მცირე

პორტების როლს, ეს იქნება საერთაშორისო ვაჭრობის და ტრანზიტის გაზრდის ეფექტური გზა.

ჩვენს მიერ გაკეთებული დასკვნები და წინადადებები აჩვენებს, რომ საქართველომ, მის მიერ გადადგმული სტრატეგიული ნაბიჯებით, შეიძლება მნიშვნელოვნად გაზარდოს თავისი როლი საერთაშორისო ბიზნესსა და რეგიონულ ეკონომიკაში, რაც შესაძლებლობას მისცემს ქვეყანას, გახდეს კონკურენტუნარიანი ცენტრი შავი ზღვის რეგიონის საზღვაო სატრანსპორტო ქსელში.

გამოყენებული ლიტერატურა

1. **აბრალავა, 2015:** აბრალავა ანზორ. ეროვნული ეკონომიკა და გლობალიზაცია. მონოგრაფია. თბილისი;
2. **აბრალავა, 2016:** აბრალავა ანზორ. ინოვაციური პროცესების მართვის მოდელები. ბათუმი: „ინოვაციური ეკონომიკა და მართვა“. #2;
3. **ამყოლაძე....2008:** ამყოლაძე გ., ამყოლაძე თ., გიორგიშვილი ნ., ლომსაძე-კუჭავა მ. კონკურენტუნარიანობა. ხარისხისა და პროექტის მენეჯმენტი, დამხმარე სახელმძღვანელო, თბილისი
4. **ასათიანი, 2011:** ასათიანი როზეტა. კონკურენციის გლობალური ტენდენციები და კონკურენტუნარიანობა. საქართველოს ეკონომიკა, #5, თბილისი;
5. **ბარათაშვილი....2012:** ბარათაშვილი ე., გეგბაია, ბ. ლლონტი, ვ. საქართველოს ეკონომიკის კონკურენტუნარიანობა: თანამედროვე გამოწვევები. თბილისი. „უნივერსალი“;
6. **ბარათაშვილი...2007:** ბარათაშვილი ე., ძიძიკაშვილი ნ., ნადარეიშვილი ნ. კლასტერიზაციის თეორიული საფუძვლები და მათი დანერგვის წინაპირობები. ჟურნალი „საქართველოს ეკონომიკა“, N 9, თბილისი;
7. **ბარათაშვილი....2013:** ბარათაშვილი ე, ბერიკაშვილი ლ., აბრალავა ა. სამრეწველო კლასტერების ფორმები თანამედროვე ბიზნესში. ჟურნალი „საქართველოს ეკონომიკა“, N3-4, თბილისი;
8. **ბარათაშვილი....2011:** ბარათაშვილი ე., აბრალავა თ. კლასტერი, როგორც კონკურენტუნარიანობის მართვის ინსტრუმენტი. ჟურნალი „საქართველოს ეკონომიკა“, N1, თბილისი;
9. **ბენაშვილი, 2021:** ბენაშვილი, გ. თავისუფალი ვაჭრობის გავლენა მაკროეკონომიკურ მაჩვენებლებზე (საქართველოს მაგალითზე), თბილისი;
10. **ბერაია, 2001:** ბერაია პ. საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის განვითარების ძირითადი მიმართულებები საზაზრო ურთიერთობებზე გარდამავალ პერიოდში. საქართველოს ეკონომიკის, მრეწველობისა და ვაჭრობის სამინისტროსთან არსებული ეკონომიკური და სოციალური პრობლემების სამეცნიერო კვლევითი ინსტიტუტი;
11. **ბოცვაძე, 2010:** ბოცვაძე ლ., ერაძე კ., ბოცვაძე ვ. ლოჯისტიკის მენეჯმენტი და მოდელირება. სახელმძღვანელო. თბილისი. გამომცემლობა უნივერსალი, თბილისი;
12. **ბოცვაძე, 2014:** ბოცვაძე ლ., ერაძე კ., გელაშვილი ო., ბოცვაძე ვ. სატრანსპორტო-ლოგისტიკური და ინტეგრირებული განაწილებითი სისტემები: ინტეგრირებული განაწილებითი სისტემების ლოჯისტიკა: გაანგარიშება, მოდელირება, ოპტიმიზაცია, პროექტირება. მონოგრაფია. გამომცემლობა უნივერსალი, თბილისი;
13. **გაბაიძე....2016:** გაბაიძე მერი., მამულაძე გიორგი. ქართველი მეზღვაურები შრომის მსოფლიო ბაზარზე - მდგომარეობა და პესპექტივები. II საერთაშორისო კონფერენცია „საზღვაო ინდუსტრიის ინოვაციური გამოწვევები: საზღვაო ტრანსპორტი, საინჟინრო ტექნოლოგიები, ლოჯისტიკა, ტურიზმი“. კონფერენციის შრომები, ბათუმი;
14. **გაბაიძე, 2018:** გაბაიძე მერი., რეგიონული ინტეგრაციის არსებული მდგომარეობა და მისი გავლენა ბიზნესის განვითარებაზე. საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი, თბილისი

15. **გაგნიძე, 2012:** გაგნიძე ი. ქვეყნების კონკურენტუნარიანობა და კლასტერები: ისტორიიდან თანამედროვეობამდე. თბილისი: „უნივერსალი“;
16. **გეჩაია, 2020:** გეჩაია ბ., წილოსანი ა. ევრაზიის რეგიონის სატრანსპორტო დერეფნების, გლობალური განვითარების სტრატეგიების ინიციატივებისა და ეკონომიკური გაერთიანებები მიმოხილვა. ჟურნ. ინოვაციური ეკონომიკა და მართვა, ტომი 7, #2;
17. **გეჩაია, 2020:** გეჩაია ბ., წილოსანი ა. „ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის“ [TRACECA] განვითარებისათვის გადადგმული ნაბიჯები, გამოწვევები და პერსპექტივები. ჟურნალი ინოვაციური ეკონომიკა და მართვა, ტომი 7, #2;
18. **გეჩაია, 2010:** გეჩაია ბ., მამულაძე გ. ინოვაციური კლასტერის განვითარების მექანიზმის ფორმირება პროფილური ტექნოპარკის საფუძველზე საქართველოში, II საუნივერსიტეტთაშორისო სამეცნიერო კონფერენცია „მსოფლიო ფინანსური კრიზისი და საქართველო“. თბ.: თსუ;
19. **გეჩაია, 2013:** გეჩაია ბ. „საერთაშორისო კლასტერების ჩამოყალიბება როგორც ცენტრალური კავკასიის ქვეყნების ეკონომიკების კონკურენტუნარიანობის ამაღლების ფაქტორი“. „სოციალური ეკონომიკა XXI საუკუნის აქტუალური პრობლემები“, #6;
20. **გიტოლენდია, 2018:** გიტოლენდია ბ. საქართველოს სატრანსპორტო სექტორის ევროპულ სისტემებთან ურთიერთთავსებადობისა და ინტერმოდალურობის პრობლემის ანალიზი (მონგრაფია), საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი, თბილისი;
21. **გუდაძე, 2019:** გუდაძე ა. სატრანზიტო პოტენციალის გაზრდის შესაძლებლობების გამოკვლევა საბაჟო ლოჯისტიკის პრინციპების დანერგვის საფუძველზე. აკაკი წერეთლის სახელმწიფო უნივერსიტეტი, ქუთაისი;
22. **გურული, ი. (2018).** მეწარმეობა და მცირე და საშუალო ბიზნესი განვითარებადი ეკონომიკის მქონე ქვეყნებში. ილიას სახელმწიფო უნივერსიტეტი. თბილისი;
23. **დათაშვილი, 2016:** დათაშვილი ვ., გიორგაძე ნ. რეგიონის ეკონომიკაში დარგობრივი კლასტერული სტრუქტურების ფორმირების თეორიული საფუძვლები. სამეცნიერო ნაშრომების კრებული: რეგულირებადი და რეგულაციური სამეცნიერო პრაქტიკული ჟურნალი, N 7, გვ. 114-122;
24. **დანელია, 2019:** დანელია ი. გეოეკონომიკური ჰაბის სატრანზიტო შესაძლებლობების განვითარების პერსპექტივები საქართველოში. თბილისი;
25. **დარსაველიძე, 2014:** დარსაველიძე დ. ადგილობრივი ეკონომიკური განვითარების ინსტრუმენტები (თესალონიკის, ნაპა ვალისა და თბილისის ტურისტული კლასტერების მაგალითზე)“, თბილისი;
26. **დევაძე, 2024:** დევაძე მ. საზღვაო ტრანსპორტზე ლოგისტიკური რისკების წარმოშობის წინაპირობების გამოკვლევა და შემცირების მეთოდების დამუშავება. ქუთაისი;
27. **დოლბაია, 2011:** დოლბაია თ. საქართველოს საპორტო სისტემების ფუნქციონირებისა და განვითარების გეოგრაფიული კანონზომიერებები. ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტი, თბილისი;
28. **ვარშანიძე, 2013:** ვარშანიძე ა. საკონტინერო გადაზიდვების ეფექტურობის ამაღლება საზღვაო ტრანსპორტზე“. ქუთაისი;
29. **თოდუა, 2012:** თოდუა ნ. საერთაშორისო მარკეტინგი. უნივერსალი. თბილისი;

30. **თხილაიშვილი, 2021:** ინტერმოდალური სატრანსპორტო და ლოჯისტიკური არხების განვითარების პერსპექტივები საქართველოსთვის, 25-ე საერთაშორისო სამეცნიერო კონფერენციის მასალები, ნაწილი I სატრანსპორტო საშუალებები 2021 მდგრადობა: კვლევა და გადაწყვეტილებები, კაუნასი, ლიტვია
31. **თხილაიშვილი, 2022:** საზღვაო სატრანსპორტო სისტემების როლი საქართველოს ეკონომიკის განვითარებაში, საერთაშორისო სამეცნიერო კონფერენცია, ბიზნეს პროცესები და ტექნოლოგიური ინოვაციები თანამედროვე პირობებში და ომის შემდგომ პერიოდში. ეროვნული ტრანსპორტის უნივერსიტეტი. უკრაინა, <https://shorturl.at/BEKMY>
32. **ლომია, 2021:** ლომია ე. სამხრეთ კავკასია — დიდი მოთამაშეების ინტერესთა დაპირისპირების ობიექტი (საქართველოს მაგალითზე), თბილისი.
33. **მამულაძე, 2013:** მამულაძე რომან, გაბაიძე მერი. „ლოჯისტიკა“, სახელმძღვანელო, გამომცემლობა „აჭარა“, ბათუმი;
34. **მამულაძე, 2007:** მამულაძე რ., დიასამიძე ა. ნავსადგურის გამტარუნარიანობისა და ტვირთბრუნვის თანაფარდობის გავლენა რესურსების გამოყენების ეფექტიანობაზე. შრომები I, ბათუმის საზღვაო აკადემია, ბიზნესისა და მართვის ფაკულტეტი. ბათუმი;
35. **მამულაძე, 2009:** მამულაძე რ., ფუტყარაძე ზ. საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციის კონკურენტუნარიანობის ამაღლების ძირითადი მიმართულებები. შრომები III, ბათუმის საზღვაო აკადემია, ბიზნესისა და მართვის ფაკულტეტი. ბათუმი;
36. **მამულაძე, 2011:** მამულაძე რ. საქართველოს სატრანზიტო ფუნქცია, მსოფლიო მეურნეობაში ინტეგრირების მთავარი ფაქტორი, საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი, თბილისი;
37. **მამულაძე.... 2019ა:** მამულაძე რ., მ. გაბაიძე. კონკურენტუნარიანობის პრობლემები და ბიზნესის თავისუფლების ხარისხი საქართველოში. საერთაშორისო რეფერირებადი და რეცენზირებადი სამეცნიერო ჟურნალი „ინოვაციური ეკონომიკა და მართვა“ №2, ტომი V, გვ. 278-284;
38. **მამულაძე.... 2019ბ:** მამულაძე რ., გაბაიძე მ., გ. მამულაძე. მეწარმეობა საქართველოში რეგიონული ეკონომიკური ინტეგრაციის თანამედროვე ეტაპზე. საერთაშორისო რეფერირებადი და რეცენზირებადი სამეცნიერო ჟურნალი „ინოვაციური ეკონომიკა და მართვა“ №2, ტომი V, გვ.285-291,
39. **მენჭიუ, 2008:** მენჭიუ, გ. „ეკონომიკის პრინციპები. გამომცემლობა „დიოგენე“. თბილისი;
40. **მესხია, 2012.** მესხია ი. საერთაშორისო ვაჭრობა, თბილისი;
41. **ნაკაშიძე, 2017:** ნაკაშიძე ნ. საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის მენეჯმენტის სრულყოფის ღონისძიებები“, საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი;
42. **ნიჟარაძე, 2013:** ნიჟარაძე, დ. მრავალეროვნული კომპანიების მართვის მექანიზმები და განვითარების ტენდენციები. ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტი;
43. **პავლიაშვილი, 2014:** პავლიაშვილი ს., გარაყანიძე ზ. საქართველოს სატრანსპორტო დერეფანი: პრობლემები და პერსპექტივები. თბილისი;
44. **პაპავა, 2017:** პაპავა ვ. ერთი სარტყელი-ერთი გზის ინიციატივა და საქართველო, საქართველოს სტრატეგიისა და საერთაშორისო ურთიერთობათა კვლევის ფონდი, ექსპერტის აზრი, თბილისი;
45. **პაპავა, 2015:** პაპავა, ვლ. საქართველოს ეკონომიკა: რეფორმები და ფსევდორეფორმები. გამომცემლობა ინტელექტი, თბილისი;

46. **სეფაშვილი, 2007:** სეფაშვილი ე. ქვეყნის კონკურენტუნარიანობა და კლასტერული განვითარების სტრატეგია. ჟურნალი „ეკონომიკა“, საუნივერსიტეტო შრომების კრებული "საერთაშორისო ბიზნესი", ტომი V, #1-4;
47. **სეფაშვილი, 2014:** სეფაშვილი ე. კლასტერების როლი ქვეყნის გლობალური კონკურენტუნარიანობის ამაღლებაში. ჟურნალი ეკონომიკა და ბიზნესი, #2;
48. **სურგულაძე, გ. სურგულაძე გ., ქარქაშაძე ი., მჭედლიშვილი ა., (2020).** ლოჯისტიკის მენეჯმენტის მხარდამჭერი საინფორმაციო სისტემების აგება“ (მონოგრაფია), საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი, თბილისი;
49. **ფუტყარაძე, 2013:** ფუტყარაძე ბ. ქ. ბათუმის საზღვაო ნავსადგურის მენეჯმენტის ეფექტიანობის ამაღლების გზები“, საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი;
50. **ფუტყარაძე, 2012:** ფუტყარაძე, რ. გლობალიზაცია და საერთაშორისო ვაჭრობის განვითარების ტენდენციები. საერთაშორისო სამეცნიერო კონფერენციის მასალები. „უნივერსალი“. თბილისი;
51. **ქათამაძე, 2008:** ქათამაძე, დ. საერთაშორისო ეკონომიკური ურთიერთობები. გამომცემლობა: ბათუმის შოთა რუსთაველის სახელმწიფო უნივერსიტეტი, ბათუმი;
52. **ქათამაძე, 2009:** ქათამაძე, დ. საერთაშორისო ბიზნესის მენეჯმენტის საფუძვლები. გამომცემლობა: "უნივერსალი", თბილისი;
53. **ქათამაძე, 2010:** ქათამაძე, დ. საერთაშორისო ეკონომიკური ურთიერთობები. ბათუმის სახელმწიფო საზღვაო აკადემია, ბათუმი;
54. **ქათამაძე, დ. (2023).** „საერთაშორისო ბიზნესის მენეჯმენტი“, ბათუმი, 2023;
55. **ღაღანიძე, 2012:** ღაღანიძე, გ. გლობალიზაცია და ეკონომიკური ინდექსები. „გლობალიზაცია, საერთაშორისო ბიზნესის თანამედროვე პრობლემები და განვითარების პერსპექტივები საქართველოში. საერთაშორისო სამეცნიერო კონფერენციის მასალები. თბილისი, „უნივერსალი“;
56. **ღაღანიძე, 2015:** ღაღანიძე, გ. კონკურენტული უპირატესობის ძიებაში. ეკონომიკა და ბიზნესი. ტომი 8. თბილისი;
57. **შარაბიძე, 2018:** შარაბიძე დ. რეგიონალური ლოგისტიკური აგრაგული ცენტრების სტრუქტურულ-ფუნქციონალური და ტექნოლოგიური აღჭურვილობის ოპტიმიზაცია. აკაკი წერეთლის სახელმწიფო უნივერსიტეტი, ქუთაისი 2018;
58. **შენგელია, 2011.** შენგელია, თ. საერთაშორისო ბიზნესი. უნივერსალი. თბილისი;
59. **შენგელია, 2021:** შენგელია თ. საერთაშორისო ბიზნესი. ლექციების კურსი. გამომცემლობა „უნივერსალი“, ISBN 978-9941-17-264-9;
60. **შუბლაძე,....2008:** შუბლაძე გ., მღებრიშვილი ბ., წოწკოლაური ფ. მენეჯმენტის საფუძვლები, გამომცემლობა «უნივერსალი», ISBN 978-9941-12-295-8, თბილისი;
61. **წილოსანი, 2023:** წილოსანი ა. კონკურენტული სტრატეგიები საქართველოს საკონტინენტო გადაზიდვებში და გლობალურ სატრანსპორტო ბაზარზე ინტეგრაციის პერსპექტივები. ბათუმი;
62. **ჭურჭელაური, 2023:** ჭურჭელაური მ. „საჰაერო-სატრანსპორტო კლასტერის ფორმირების შესაძლებლობები საქართველოში“ ჟურნ. „ეკონომიკა“;
63. **ჭურჭელაური, 2024:** ჭურჭელაური მ. სატრანსპორტო კლასტერის ფუნქციონირების თავისებურებები საქართველოს ეკონომიკაში, თბილისი;
64. **ხოსრუაშვილი, 2020:** ხოსრუაშვილი, გ. საერთაშორისო ვაჭრობის ეფექტიანობა ეკონომიკის გლობალიზაციის პირობებში. თბილისი;

65. **ხოშტარია, 2018:** ხოშტარია. თ. ბიზნესის სტრატეგიის გავლენა საწარმოების საქმიანობის შედეგებზე საქართველოში. თბილისი;
66. **ჯაფარიძე, 2022:** ჯაფარიძე ს. კლასტერების ფორმირების შესაძლებლობები და პერსპექტივა საქართველოს საზღვაო-სავაჭრო ნავსადგურებში და მასთან დაკავშირებულ სატრანსპორტო სისტემებში. ბათუმი;
67. **ჯოლია, 2015:** ჯოლია, გ. საერთაშორისო ეკონომიკური ურთიერთობები. თბილისი;
68. **Alfred, 2014:** Alfred A. The Silk Road in World History: A Review Essay. The Asian review of World Histories 2(1);
69. **Andrea, 2014:** Andrea A. The Silk Road in World History: A Review Essay;
70. **Bosneagu, 2014:** Bosneagu R. The Black Sea ports - the eastern maritime gates of Europe, International Journal of Human Capital and Information Technology Professionals,;
71. **Closs, 2015:** Closs David J. Yemisi A. Bolumole, Transportation's Role in Economic Development and Regional Supply Chain Hubs;
72. **Culinane, 2004:** Culinane K. EDITORIAL: KEY THEMES IN SHIPPING ECONOMICS RESEARCH. Research in Transportation Economics Volume, 12;
73. **Churchelauri, 2022:** Churchelauri M. Maritime transport cluster development in Georgia, 6th FEB International Scientific Conference, Challenges in economics and business in the post COVID times”, University Press; Slovenia;
74. **Churchelauri, 2019:** Churchelauri M. Maritime transport cluster development in Georgia. Business strategy: futuristic challenges, Internet Conference.,KNEU,Kyiv, Ukraine;
75. **Diversitech Global, 2023:** Diversitech Global, Diversifying Global Supply Chains for Resilience;
76. **Fagerberg, 2018:** Fagerberg J. Jan Fagerberg, Bengt-Åke Lundvall & Martin Srholec , Global Value Chains, National Innovation Systems and Economic Development;
77. **FasterCapital, 2022:** FasterCapital, Supply Chain Resilience: Geographical Diversification and Global Networks;
78. **Gagnidze, 2015:** Gagnidze I. Cluster as a tool for the challenges of development. Local versus Global;
79. **Gagnidze, 2018:** Gagnidze I. From clusters to entrepreneurial universities and vice versa: waysof developing the local economy: a systemic approach. Int. J. Markets and Business Systems, Vol. 3, No. 2;
80. **Gechbaia....2023:** Gechbaia B., Tsilosani A. Prospects for intermodal and container transportation for Georgia's integration into the global transport market.”Access Journal 4, no. 1;
81. **Galiskan....2016:** Galiskan A., Ozturkoglu Y. Maritime Logistics, In book: Advances in Logistics, Operations, and Management Science;
82. Global supply chains are complex, diverse, fragmented, dynamic and evolving organizational structures, <https://www.ilo.org/global/topics/dw4sd/themes/supply-chains/lang--en/index.htm>
83. **Glonti....2021:** Glonti V., Manvelidze R., Surmanidze I. The Contribution of SME to Regional Economic Development: On example of Adjara Autonomous Republic European Journal of Sustainable Development, 10,
84. **Gounaris, 2013:** Gounaris P. International trade and the MarItI Me ShIppIng revolution. Economic History;

85. **Grozdanovskaa.....2017:** Grozdanovskaa V., Jankulovski N., Bojkovska K. International Business and Trade, International Journal of Sciences Basic and Applied Research (IJSBAR) 31(3):105-114;
86. **Rodrigue, 2024:** Jean-Paul Rodrigue J. The Geography of Transport Systems. SIXTH EDITION. New York: Routledge, 402 pages. ISBN 9781032380407
87. **Chen....2024:** Jihong Chen., Jianghao X., Qingfeng Zh., Zeng Y., Li Li, Huangziyi C., Yinuo L., Xiang Y. Innovation of the global international ship registry system: Evolution process and future reforms. ELSEVIER. Ocean\$Coastal Management;
88. **Katamadze, 2023:** Katamadze D., Katamadze G. SPECIFICS AND PROBLEMS OF LOGISTICS SYSTEMS MANAGEMENT IN MODERN BUSINESS. International Scientific Journal Innovative Economics and Management, E-ISSN:2449-2604, Vol 10 No 2.
89. **Katamadze....2021:** Katamadze D., Mamuladze G., Katamadze G., Mamuladze G., Bakuradze I. Problems of the formation of marketing communications in the field of management of logistics systems. International Conference on Sustainable Transport System and Maritime Logistics ISTSML 2021, Batumi Navigation Teaching University;
90. **Kochadze....2017:** Kochadze T., Mamuladze R., Sirbiladze B., Sharabidze D., Gudadze A. PECULIARITIES OF REDUCING THE NUMBER OF CUSTOMS-TRANSPORT FORMALITIES UNDER CORDITIONS OF TIME AND CONVEYING DISTANTCONS TRAINTS. Trans Motauto World 2;
91. **Kochadze....2018:** Kochadze T., Mamuladze R., Sharabidze D., Gudadze A. Peculiarities of customs logistics in the case of transportation in the limitedspaceandtime.” Бюллетень науки и практики 4, no. 1;
92. **Krugman....1995:** Krugman, P. R. Growing World Trade: Causes and Consequences.’, Brookings Papers on Economic Activity
93. **Lee....2023:** Lee., E-S., Nam, H-S., Song. Defining maritime logistics and its value, University of TASMANIA, ISBN 978-0-7494-6369-4;
94. **Levinson, 2008:** Levinson. M. The Box: How the Shipping Container made the World smaller and the World Economy bigger. United States: Princeton University Press.
95. **Lyratzopouooua....2014:** Lyratzopouooua D., Zarotiadisb G. Black Sea: Old trade routes and current perspectives of socioeconomic co-operation“, The Economies of Balkan and Eastern Europe Countries in the Changed World (EBEEC 2013), Procedia Economics and Finance;
96. **Mamuladze....2021:** Mamuladze R., Gabaidze M. Some Trends in the Development of Maritime Industry in the World and in Georgia. BATUMI STATE MARITIME ACADEMY. GEORGIAN MARITIME SCIENTIFIC JOURNALVOLUME 1, ISSUE 1,;
97. **Mamuladze....2021:** Mamuladze R., Gabaidze M. Prospects of Georgia becoming EU member in context of economic development trends. BATUMI STATE MARITIME ACADEMY. GEORGIAN MARITIME SCIENTIFIC JOURNALVOLUME 1, ISSUE 1,;
98. **Mamuladze....2019:** Mamuladze R., Sharabidze I. “Social Problems of Environmental Pollution by Transport”. SADAB 4rd International Social Research and Behavioral Sciences Symposium, Antalya, Turkey;
99. **Mamuladze....2018:** Mamuladze R., Gabaidze M., Mamuladze G. INTEGRATING TRANSPORT MODES FOR GREATER ECONOMIC GROWTH. Матеріали VIII Міжнародної науково-практичної конференції «СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ

- ЕКОНОМІКИ», присвяченої 85-річчю Національного авіаційного університету, УДК 338.24, 240-244, Київ, НАУ;
100. **Mamuladze, 2023:** Mamuladze R., TxilaiSvili G., Gabaidze M. THE ROLE OF MARITIME TRANSPORT SYSTEMS IN THE ECONOMIC DEVELOPMENT OF GEORGIA, International Scientific Conference MANAGEMENT OF BUSINESS PROCESSES AND TECHNOLOGICAL INNOVATIONS IN THE CURRENT CONTEXT AND IN THE POST-WAR PERIOD OCTOBER 10-11, 2023 Abstracts Collection Part I,
 101. **Manvelidze, 2021:** Some Basics of Forming Marine-Transportation Clusters. ECONOMIKS AND BUZNESS, #3
 102. **Manvelidze....2023:** Manvelidze R., Tsetskhladze L., Manvelidze L. Modern challenges and small and medium enterprise development trends in Georgia International Journal of Professional Business Review, Vol. 8 No. 7
 103. **Ortiz-Ospina....2016:** Ortiz-Ospina, E. and Roser, M. International Trade.
 104. **Rajeev....2018:** Rajeev K. Goel, James W., Saunoris, Srishti S., Goel. Supply Chain Reliability and International Economic Growth: Impacts of Disruptions like COVID-19;
 105. **Rodrigue, 2024:** Rodrigue J-P. The Geography of Transport Systems, SIXTH EDITION,, New York: Routledge, 402 pages. ISBN 9781032380407;
 106. **Subedi, 2022:** Subedi Kh. International Business: Concept Definition and Characteristics, Conference: Basic aspects of international business
 107. **BRAIN, 2023:** SUPPLYCHAINBRAIN, Ensuring Stability Through Supply Chain Diversification, <https://www.supplychainbrain.com/blogs/1-think-tank/post/37019-ensuring-stability-through-supply-chain-diversification>
 108. **Tkhilaishvili, 2015:** Importance of Logistics and Transport Development Strategy in Georgia. I საერთაშორისო სამეცნიერო-პრაქტიკული კონფერენცია, ბათუმი
 109. **UNCTAD, 2013:** United Nations Conference on Trade And Development – UNCTAD, GLOBAL SUPPLY CHAINS: TRADE AND ECONOMIC POLICIES FOR DEVELOPING COUNTRIES, POLICY ISSUES IN INTERNATIONAL TRADE AND COMMODITIES STUDY SERIES No. 55;
 110. **Yui-yip Lau....2024:** Yui-yip Lau., Qiong Chen., Mark Ching-Pong Poo, Adolf K. Y. Ng., Chung Chui Ying. Maritime transport resilience: A systematic literature review on the current state of the art, research agenda and future research directions, ELSEVIER< Ocean&Coastal Management;
 111. **Yoshikatriezan, 2022:** Yoshikatriezan Abeng M. MARITIME LOGISTICS DEVELOPMENT STRATEGIES AND PERFORMANCE MEASUREMENT.Journal of Maritime Logistics;
 112. **WIEDERER, 2023:** WIEDERER CH. *Boosting trade and economic development through better logistics.*
 113. **Xiao....2024:** Xiao G., iqun Wang Y., Wu., Jinpei Li, & Cai Zh. Sustainable Maritime Transport: A Review of Intelligent Shipping Technology and Green Port Construction Applications“, 2024, 12(10), 1728;
 114. **Zanete, 2024:** Zanete Garanti Z, Zvirbule – Berzina A. REGIONAL CLUSTER INITIATIVES AS A DRIVING FORCEFOR REGIONAL DEVELOPMENT, The Geographi of Transport Systems, SIXTH EDITION, Jean-Paul Rodrigue, New York: Routledge, 402 pages. ISBN 978103238040

ინტერნეტ-წყაროები:

1. საქართველოს პარლამენტის ეროვნული ბიბლიოთეკა, 'საზღვაო ლექსიკონი', <http://www.nplg.gov.ge/gwdict/index.php?a=term&d=40&t=1125>
2. საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური, <https://www.geostat.ge/ka/modules/categories/683/dasakmeba-umushevropa>
3. საქსტატის ანგარიშის „ბიზნეს სექტორი საქართველოში, 2022“, <https://www.geostat.ge/ka/single-categories/105/biznes-seqtori-sakartveloshi>
4. საქართველოს კანონი „საქართველოს საზღვაო კოდექსი“, <https://www.matsne.gov.ge/ka/document/view/29908?publication=39>
5. სსიპ, საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტო, <https://www.mta.gov.ge/ka/content/63>
6. სსიპ საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს 2021 წლის ანგარიში, <https://www.mta.gov.ge/ka/content/70>
7. რა ხდება ქართულ პორტებში, <https://old.commersant.ge/ge/post/ra-xdeba-qartul-portebshi>
8. საქართველოს პორტები – რა რესურსი გაგვაჩნია ამ მიმართულებით, <https://ipress.ge/news/iregions-ge/saqarthvelos-portebi-ra>
9. ფოთის ახალი საზღვაო ნავსადგური ოფიციალურად გაიხსნა, <https://www.economy.ge/?page=news&nw=1860>
10. <https://old.civil.ge/geo/article.php?id=18282>
11. საქართველოს პორტები – რა რესურსი გაგვაჩნია ამ მიმართულებით, <https://ipress.ge/news/iregions-ge/saqarthvelos-portebi-ra>
12. <https://agenda.ge/en/news/2016/157>
13. საქართველოს პორტები – რა რესურსი გაგვაჩნია ამ მიმართულებით, <https://ipress.ge/news/iregions-ge/saqarthvelos-portebi-ra>
14. ინტერპრესნიუსი, ირაკლი კობახიძე - პირველ გემებს ანაკლიის პორტი 2029 წლისთვის მიიღებს, <https://www.interpressnews.ge/ka/article/815248-irakli-kobaxize-pirvel-gemebs-anakliis-porti-2029-clistvis-miigebs/>
15. ბათუმის საზღვაო ნავსადგურის ოფიციალური ვებ-გვერდი, <https://www.batumiport.com>
16. ფოთის საზღვაო ნავსადგური, <https://www.apmterminals.com/ka/poti/our-port/our-port>
17. ქართველოს პრეზიდენტის ბრძანებულება #3, 2003 წლის 8 იანვარი, <https://www.matsne.gov.ge/ka/document/view/116602?publication=0>
18. MINISTRY OF ECONOMY AND SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF GEORGIA, საქართველოს 2023- 2030 წლების ტრანსპორტისა და ლოჯისტიკის ეროვნული სტრატეგია, <https://www.economy.ge/?page=ecopolitic&s=20>
19. ინტერპრესნიუსი, ირაკლი კობახიძე - პირველ გემებს ანაკლიის პორტი 2029 წლისთვის მიიღებს, <https://www.interpressnews.ge/ka/article/815248-irakli-kobaxize-pirvel-gemebs-anakliis-porti-2029-clistvis-miigebs/>
20. სანავსადგურე ინფრასტრუქტურის განვითარება, <https://mta.gov.ge/uploads/other/NEWSLETTER - MTA 1.pdf>
21. <https://www.kulevioilterminal.com>
22. ანაკლიის ახალი ღრმაწყლოვანი ნავსადგურის საჯარო და კერძო თანამშრომლობის პროექტი,

- https://www.economy.ge/uploads/files/2017/anaklia_deep_sea_port_development_agency/soi_georgian_version_20_02_2023.pdf
23. BTC - ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის მილსადენი - <https://www.gogc.ge/ka/project/baqo-tbilisi-jeihanis-milsadani/28>
 24. SCP - სამხრეთ-კავკასიური გაზსადენი, <https://www.gogc.ge/ka/project/samxret-kavkasiuri-gazsadeni/27>
 25. TAP - ტრანს-ადრიატიკის გაზსადენი, https://www.bp.com/ka_ge/georgia/home/who-we-are/- -.html
 26. TANAP - ტრანს-ანატოლიის გაზსადენი - https://www.bp.com/ka_ge/georgia/home/who-we-are/- -.html
 27. The world Bank, BUSINESS READY, <https://www.worldbank.org/en/businessready>
 28. საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო, “საქართველოს 2023-2030 წლების ტრანსპორტისა და ლოჯისტიკის ეროვნული სტრატეგია, https://www.economy.ge/uploads/files/2017/transport/2023/strategy/transportisa_da_logistikis_strategia_2023_2030.pdf
 29. საქართველოს პრეზიდენტის ბრძანებულება #3, 2003 წლის 8 იანვარი, <https://www.matsne.gov.ge/ka/document/view/116602?publication=0>
 30. შრომის მსოფლიო ორგანიზაცია, <https://www.ilo.org/global/topics/dw4sd/themes/supply-chains/lang--en/index.htm>
 31. საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური, <https://www.geostat.ge/ka/modules/categories/683/dasakmeba-umushevropa>
 32. საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაცია, <https://www.imo.org/>
 33. ბათუმის საზღვაო ნავსადგურის ოფიციალური ვებ-გვერდი, <https://www.batumiport.com>
 34. ფოთის საზღვაო ნავსადგური, <https://www.apmterminals.com/ka/poti/our-port/our-port>
 35. ფოთის ახალი საზღვაო ნავსადგური ოფიციალურად გაიხსნა, <https://www.economy.ge/?page=news&nw=1860>, <https://old.civil.ge/geo/article.php?id=18282>
 36. საქართველოს პორტები – რა რესურსი გაგვაჩნია ამ მიმართულებით, <https://ipress.ge/news/iregions-ge/saqarthvelos-portebi-ra>
 37. <https://agenda.ge/en/news/2016/157>
 38. სანავსადგურე ინფრასტრუქტურის განვითარება, https://mta.gov.ge/uploads/other/NEWSLETTER - MTA_1.pdf
 39. საქართველოს პორტები – რა რესურსი გაგვაჩნია ამ მიმართულებით, <https://ipress.ge/news/iregions-ge/saqarthvelos-portebi-ra>
 40. ანაკლიის ახალი ღრმაწყლოვანი ნავსადგურის საჯარო და კერძო თანამშრომლობის პროექტი, https://www.economy.ge/uploads/files/2017/anaklia_deep_sea_port_development_agency/soi_georgian_version_20_02_2023.pdf
 41. Asia Regional Integration Center. (2025). SUPPLYCHAINBRAIN. Ensuring Stability Through Supply Chain Diversification. UNCTAD (2023). Review of Maritime Transport;
 42. ASIA’S PORTS OF THE FUTURE, <https://www.iqpc.com/media/1001915/48356.pdf>

43. Eurostat, [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Twenty-foot equivalent unit \(TEU\)](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Twenty-foot_equivalent_unit_(TEU))
44. SHIPHUB, Top ports in Asia 2024, [https://www.shiphub.co/top-ports-in-asia/#:~:text=There%20are%20around%201%2C700%20ports.of%20them%20are%20in%20China.HISTORY OF MARITIME TRANSPORT, https://samatrans.ir/en/history-of-maritime-transport/](https://www.shiphub.co/top-ports-in-asia/#:~:text=There%20are%20around%201%2C700%20ports.of%20them%20are%20in%20China.HISTORY%20OF%20MARITIME%20TRANSPORT,https://samatrans.ir/en/history-of-maritime-transport/)
45. NATIONAL GEOGRAPHIC, The silk Road, <https://education.nationalgeographic.org/resource/silk-road/>
46. The Geography of Transport Systems, The spatial organization of transportation and mobility, The Silk Road and Arab Sea Routes, <https://transportgeography.org/contents/chapter1/emergence-of-mechanized-transportation-systems/silk-road-arab-sea-routes-12th-century/#:~:text=The%20initial%20use%20of%20the,aided%20by%20summer%20monsoon%20winds.>
47. *Maritime industry in the European Union (EU) - statistics & facts*, <https://www.statista.com/topics/9606/maritime-industry-in-the-eu/#topicOverview>
48. Eurostat, <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20241209-2>
49. PORT TECHNOLOGY INTERNATIONAL, <https://www.porttechnology.org>
50. The National Defense Transportation Association, U.S. Port and Maritime Industry Economic Impact Report (2024), <https://www.ndtahq.com/american-ports-drive-2-9-trillion-in-economic-impact-and-21-8-million-jobs-aapa-report-reveals/#:~:text=Strategic%20Value%20of%20Ports%20in%20the%20U.S.%20Economy&text=With%20ports%20handling%20over%2040,national%20and%20regional%20economic%20stability>
51. Port of Rotterdam, <https://www.portofrotterdam.com/en/experience-online/facts-and-figures>
52. Shanghai International Port, <https://en.portshanghai.com.cn/AboutUs/index.jhtml>
53. Eurostat, [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Twenty-foot equivalent unit \(TEU\)](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Twenty-foot_equivalent_unit_(TEU))
54. The largest container ports worldwide in 2023, based on throughput (*in million TEUs*) <https://www.statista.com/statistics/264171/turnover-volume-of-the-largest-container-ports-worldwide/>
55. 2023 Facts and Figures Card | Port of Los Angeles, <https://kentico.portoflosangeles.org/getmedia/e59eee18-5792-40a0-8f96-f10c5dcd40e2/2023-facts-figures>
56. The largest container ports worldwide in 2023, based on throughput (*in million TEUs*) <https://www.statista.com/statistics/264171/turnover-volume-of-the-largest-container-ports-worldwide/>
57. Organization for Economic Cooperation and Development- OECD), <https://www.oecd.org/en/about/history/the-organisation-for-european-economic-cooperation-oeec.html>
58. World Bank, <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD?locations=GE-EU-1W>;

59. WORLD BANK GROUP,
[https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?locations=GE-EU-1W&most recent year desc=false](https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?locations=GE-EU-1W&most%20recent%20year%20desc=false);
60. <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.KD?locations=GE-1W-EU>;
61. <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.PP.CD?locations=GE-1W-EU>
62. WORLD BANK GROUP, Connectivity, Logistics & Trade,
<https://www.worldbank.org/en/topic/trade-facilitation-and-logistics>
63. WORLD BANK, Published on Transport for Development,
<https://blogs.worldbank.org/en/transport/why-ports-matter-global-economy>
64. WORLD BANK GROUP,
<https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?locations=GE>
65. WORLD BANK GROUP,
<https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.KD?locations=GE>
66. WORLD BANK GROUP,
<https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.KD.ZG?locations=GE>
67. WORLD BANK GROUP,
<https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.KD.ZG?locations=GE>
68. WORLD BANK GROUP,
<https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.KD.ZG?locations=GE>
69. WORLD BANK GROUP,
<https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.PP.CD?locations=GE>
70. WORLD BANK GROUP,
<https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.PP.CD?locations=GE>
71. WORLD BANK GROUP,
<https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.PP.CD?locations=GE-1W-EU>
72. WORLD BANK <https://data.worldbank.org/indicator/SL.UEM.TOTL.ZS?locations=GE-EU-1W-AM-AZ-TR>
73. WORLD BANK, <https://data.worldbank.org/indicator/SL.UEM.TOTL.ZS?locations=GE-EU-1W-AM-AZ-TR>
74. https://www.alta.ru/logistics_news/107585/
75. <https://www.morport.com/rus/news/gruzooborot-morskih-portov-rossii-za-yanvar-dekabr-2023-g>
76. Joint Stock Company "Commercial Sea Port of Sochi", <http://www.morport-sochi.ru>
77. 8 Major Black Sea Ports, [https://www.marineinsight.com/know-more/major-black-sea-ports/#8 Batumi port](https://www.marineinsight.com/know-more/major-black-sea-ports/#8_Batumi_port)
78. <https://www.kulevioletterminal.com>
79. THE WORLD BANK, MIDLL TRADE AND TRANSPORT CORIDOR, POLICIES AND INVESTMENTS TO TRIPLE FREIGHT VOLUMES AND HALVA TRAVEL TIME BY 2023, NOVEMBER, 2023,
<https://thedocs.worldbank.org/en/doc/6248f697aed4be0f770d319dcaa4ca52-0080062023/original/Middle-Trade-and-Transport-Corridor-World-Bank-FINAL.pdf>
80. THE WORLD BANK, MIDLL TRADE AND TRANSPORT CORIDOR, POLICIES AND INVESTMENTS TO TRIPLE FREIGHT VOLUMES AND HALVA TRAVEL TIME BY 2023, NOVEMBER, 2023,

<https://thedocs.worldbank.org/en/doc/6248f697aed4be0f770d319dcaa4ca52-0080062023/original/Middle-Trade-and-Transport-Corridor-World-Bank-FINAL.pdf>

81. BTC - ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის მილსადენი - <https://www.gogc.ge/ka/project/baqo-tbilisi-jeihanis-milsadeni/28>
82. SCP - სამხრეთ-კავკასიური გაზსადენი, <https://www.gogc.ge/ka/project/samxret-kavkasiuri-gazsadeni/27>
83. TAP - ტრანს-ადრიატიკის გაზსადენი, https://www.bp.com/ka_ge/georgia/home/who-we-are/- -.html
84. TANAP - ტრანს-ანატოლიის გაზსადენი - https://www.bp.com/ka_ge/georgia/home/who-we-are/- -.html

დანართი:
კითხვარის ნიმუში:
საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემების
შეფასების კითხვარი
ბიზნეს ორგანიზაციებისათვის

მიზანი. კითხვარის მიზანია ბიზნეს ორგანიზაციების გამოცდილებისა და შეფასებების საფუძველზე განისაზღვროს საქართველოს საზღვაო პორტების როლი და მნიშვნელობა ქვეყნის სატრანსპორტო-ლოჯისტიკურ და ეკონომიკურ სისტემაში.

მთავარი ამოცანები:

7. **პორტების გამოყენების იდენტიფიკაცია:**
 - გამოვლინდეს, რომელ პორტებს იყენებენ ქართული ბიზნეს ორგანიზაციები საქონლის ტრანსპორტირებისთვის.
8. **პორტების ფუნქციების შეფასება:**
 - შეფასდეს თითოეული პორტის როლი:
 - ტრანსკავკასიური (შუა დერეფნის) ფარგლებში;
 - საქართველოს სატრანსპორტო სისტემაში;
 - ეროვნული ეკონომიკის განვითარებაში;
 - ეროვნული და საერთაშორისო ბიზნესის განვითარებაში.
9. **ინფრასტრუქტურისა და არსებული საწარმოო სიმძლავრეების ათვისების არსებული მდგომარეობის ანალიზი:**
 - პორტების ტექნიკური აღჭურვილობის, სატვირთო და მგზავრთა გადაზიდვის საშუალებების მრავალფეროვნებისა და პორტების კავშირების (სარკინიგზო, საავტომობილო, მილსადენი სისტემებთან) შეფასება.
 - არსებული საწარმოო სიმძლავრეების (გამტარუნარიანობის, სასაწყობო სიმძლავრეების) ათვისებისა და ლოჯისტიკური სერვისების (დახარისხება, შეფუთვა, მარკირება, ტვირთების გადატვირთვა და სხვა) ხარისხის შეფასება;
10. **კონკურენტუნარიანობის შეფასება:**
 - საქართველოს პორტების კონკურენტუნარიანობა ადგილობრივ (საქართველოს სხვა პორტებთან) და რეგიონულ (რუსეთისა და თურქეთის პორტებთან) ბაზრებზე.
 - ტრანსპორტირების ხარჯებისა და მომსახურების ფასების შესაბამისობა ბაზრის პირობებთან.
11. **საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემისა და ბიზნესის ურთიერთობებში არსებული გამოწვევების გამოვლენა:**
 - ბიზნესისა და საზღვაო ლოჯისტიკური სისტემის მთავარ სირთულეებზე, ხარჯებზე და ფარულ გადასახადებზე მტკიცებულებების მოპოვება.
 - პორტების, ლოჯისტიკური კომპანიების, სახელმწიფო სტრუქტურებისა და საზოგადოების თანამშრომლობის ხარისხის შეფასება და ამ ურთიერთობებში არსებული პრობლემების ანალიზი.
12. **საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური კლასტერის ფორმირების პერსპექტივები:**
 - გამოიკვეთოს საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური კლასტერის ფორმირების პოტენციალი და შეფასდეს მისი გავლენა:
 - ეროვნული ეკონომიკის განვითარებაზე;
 - სატრანსპორტო სისტემაზე;

– ბიზნესის ეფექტურობაზე და საერთაშორისო კონკურენტუნარიანობაზე.

კვლევის შედეგები. კვლევის შედეგები დაეხმარება დაინტერესებულ მხარეებს (სახელმწიფო სტრუქტურებს, ბიზნესს, პორტებს და ლოჯისტიკურ კომპანიებს) უკეთ შეფასონ არსებული გამოწვევები და ერთობლივი ძალისხმევით განავითარონ საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო და ლოჯისტიკური სისტემა.

საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემის შეფასება

I. ზოგადი ინფორმაცია

1.1. ორგანიზაციის დასახელება:

1.2. მთავარი საქმიანობის სფერო:

1.3. საქართველოს რომელ პორტს იყენებთ ძირითადად თქვენს ბიზნეს საქმიანობაში?

- ბათუმის პორტი
- ფოთის პორტი
- ორივეს
- არცერთს
- სხვას

1.4. რამდენი ხანია, რაც თქვენი ორგანიზაცია სარგებლობს საქართველოს საზღვაო პორტების მომსახურებით?

- 1 წელზე ნაკლები
- 1-5 წელი
- 5 წელზე მეტი

II. პორტის როლის შეფასება

2. როგორ შეაფასებთ თქვენს მიერ გამოყენებული პორტის როლს:

2.1. ტრანსკავკასიურ (შუა დერეფნის) სატრანსპორტო დერეფანში:

- ძალიან მნიშვნელოვანი
- მნიშვნელოვანი
- ნაკლებად მნიშვნელოვანი
- უმნიშვნელო

2.2. საქართველოს სატრანსპორტო სისტემაში:

- ძალიან მნიშვნელოვანი
- მნიშვნელოვანი
- ნაკლებად მნიშვნელოვანი
- უმნიშვნელო

2.3. ეროვნული ეკონომიკის განვითარებაში:

- ძალიან მნიშვნელოვანი
- მნიშვნელოვანი
- ნაკლებად მნიშვნელოვანი
- უმნიშვნელო

2.4. ქართული ბიზნესის განვითარებაში:

- ძალიან მნიშვნელოვანი
- მნიშვნელოვანი
- ნაკლებად მნიშვნელოვანი
- უმნიშვნელო

2.5. საერთაშორისო ბიზნესში:

- ძალიან მნიშვნელოვანი

- მნიშვნელოვანი
- ნაკლებად მნიშვნელოვანი
- უმნიშვნელო

III. პორტის ინფრასტრუქტურის შეფასება

3.1. როგორ შეაფასებთ თქვენს მიერ ყველაზე ხშირად გამოყენებული პორტის ტექნიკურ მდგომარეობას:

- ძალიან თანამედროვე და კარგად აღჭურვილი
- ნაწილობრივ თანამედროვე და საჭიროებს გადაიარაღებას
- მოძველებული, თუმცა კარგად აღჭურვილი
- ხშირად გაუმართავია და საჭიროებს გადაიარაღებას

3.2. შესაბამისი ტრანსპორტის სახეობისა და შესაბამისი ტიპის სატრანსპორტო საშუალებების ხელმისაწვდომობა:

- საკმარისი
- ნაწილობრივ საკმარისი
- არასაკმარისი

3.3. თქვენს მიერ გამოყენებული პორტის კავშირი მილსადენ, სარკინიგზო და საავტომობილო სისტემებთან:

- სრულად დაკავშირებულია სარკინიგზო, საავტომობილო და მილსადენ სატრანსპორტო სისტემებთან
- ნაწილობრივ დაკავშირებულია
- უკავშირდება მხოლოდ გარკვეულ ქსელებს

IV. ტექნიკური შესაძლებლობები და კონკურენტუნარიანობა

4.1. როგორია თქვენს მიერ გამოყენებული პორტის შესაძლებლობები ლოჯისტიკური მომსახურების (ტვირთების დახარისხება, შეფუთვა და მარკირება, ხარისხის შემოწმება, სხვა ტიპის ლოჯისტიკური მომსახურება) მიწოდებაში?

- სრულად ხელმისაწვდომია
- ნაწილობრივ ხელმისაწვდომია
- არ არის განვითარებული

4.2. რამდენად კარგად გამოიყენება თქვენს მიერ გამოყენებული პორტის არსებული საწარმოო სიმძლავრეები (გამტარუნარიანობა, სასაწყობო სიმძლავრეები)?

- 90%-ზე მეტი
- 70%-90%
- 50%-70%
- 50%-ზე ნაკლები

4.3. როგორ შეაფასებთ თქვენს მიერ გამოყენებული პორტის კონკურენტუნარიანობას:

4.3.1. საქართველოს სხვა პორტებთან მიმართებაში:

- მაღალ დონეზე
- საშუალო დონეზე
- დაბალ დონეზე

4.3.2. რეგიონის პორტებთან (თურქეთი, რუსეთი):

- მაღალ დონეზე
- საშუალო დონეზე
- დაბალ დონეზე

V. ხარჯები და კონკურენტუნარიანობა

5.1. როგორია თქვენს მიერ გამოყენებული პორტის მიერ გაწეული მომსახურების ხარჯები?

- ძალიან ეკონომიური
- საშუალო დონე
- ძვირი
- ძალიან ძვირი

5.2. არსებობს თუ არა ფარული ხარჯები, რომლებიც ართულებს თქვენს მიერ გამოყენებული პორტის მომსახურების გამოყენებას?

- დიახ (გთხოვთ მიუთითოთ): _____
- არა

VI. თანამშრომლობა და კომუნიკაცია

6.1. როგორ შეაფასებდით ლოჯისტიკური კომპანიების, პორტების, სახელმწიფო სტრუქტურებისა და თქვენი ორგანიზაციის თანამშრომლობის ხარისხს?

- ძალიან კარგი
- კარგი
- საშუალო
- ცუდი
- ძალიან ცუდი

6.2. რა ძირითადი პრობლემები არსებობს ლოჯისტიკური კომპანიების, პორტების, სახელმწიფო სტრუქტურებისა და თქვენი ორგანიზაციის თანამშრომლობაში?

- კომუნიკაციის ნაკლებობა
- ნელი პროცედურები
- საკანონმდებლო დაბრკოლებები
- სხვა: _____

6.3. როგორ ფიქრობთ, რა სახის თანამშრომლობა იქნებოდა სასარგებლო ლოჯისტიკური კომპანიების, პორტების, სახელმწიფო სტრუქტურებისა და ბიზნესისთვის?

- საერთო საინფორმაციო პლატფორმა
- ერთიანი საკოორდინაციო მექანიზმები
- პროცედურების გამარტივება
- რეგიონული კლასტერის ფორმირება
- სხვა: _____

VII. საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური კლასტერის ფორმირება

7.1. როგორ შეაფასებთ საქართველოში საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური კლასტერის ფორმირების შესაძლებლობას?

- აუცილებელი
- სასარგებლო
- ნაკლებად საჭირო
- არასაჭირო

7.2. როგორ ფიქრობთ, რა შედეგის მომტანი იქნება საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური კლასტერი?

- ქართული ეკონომიკისთვის:

.....

- საქართველოს სატრანსპორტო სისტემისთვის:

.....

- ეროვნული ბიზნესისთვის:
- საერთაშორისო ბიზნესისთვის:

7.3. რა გამოწვევები არსებობს საქართველოში რეგიონული საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური კლასტერის ფორმირების პროცესში?

- საკანონმდებლო და ადმინისტრაციული სირთულეები
- ინფრასტრუქტურული სირთულეები
- ფინანსური და ეკონომიკური გამოწვევები
- ტექნოლოგიური გამოწვევები
- შიდა კოორდინაციის პრობლემები
- ადამიანური რესურსების გამოწვევები

VIII. რეკომენდაციები და მოსაზრებები

- როგორ ფიქრობთ, რა უნდა გააკეთოს სახელმწიფომ საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემის განვითარებისათვის?
- თქვენი დამატებითი მოსაზრებები და/ან წინადადებები საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემის განვითარების მიზნით

კვლევაში მონაწილეობა მიიღო შემდეგმა კომპანიებმა

1. Socar Kulevi Terminal
2. APM Terminals port
3. Poseidon agency llc
4. შპს „ნოვა“
5. ალფა ნავიგეიშენ მერიტეიმ სერვისი
6. Queensway Services LTD
7. Napa projects LLC
8. Aca Georgian crewing agency
9. Elvictor group
10. შპს ლუსენტ ჯორჯია
11. შპს რეექსპორტ ლოჯისტიკი
12. MGL
13. DANICA
14. შპს ნაუტიკა
15. Ocean
16. MAO MARINE AGENCY
17. Elvictor CMS
18. columbia shipmanagement Georgia
19. Logisco
20. შპს ელ ეი ემ შიფინგ ეჯენსის ჯორჯია და სხვებმა.