

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 დისერტაციის

ა ვ ტ ო რ ე ფ ე რ ა ტ ი

ბათუმი - 2025

ნაშრომი შესრულებულია ბათუმის შოთა რუსთაველის სახელმწიფო უნივერსიტეტის ეკონომიკისა და ბიზნესის ფაკულტეტის, ბიზნესის ადმინისტრირების, მენეჯმენტის და მარკეტინგის დარგობრივ დეპარტამენტში.

სამეცნიერო ხელმძღვანელი: დავით ქათამაძე

ეკონომიკის მეცნიერებათა კანდიდატი, ბათუმის შოთა რუსთაველის სახელმწიფო უნივერსიტეტის ასოცირებული პროფესორი

უცხოელი შემფასებელი:

ნატალია ვდოვენკო

ეკონომიკის დოქტორი, უკრაინის ბიორესურსებისა და გარემოს დაცვის მეცნიერებების სახელმწიფო უნივერსიტეტის გლობალური ეკონომიკის დეპარტამენტის ხელმძღვანელი, პროფესორი

შემფასებლები:

ბადრი გეგზაია

ეკონომიკის დოქტორი, ბათუმის შოთა რუსთაველის სახელმწიფო უნივერსიტეტის პროფესორი

პაატა აროშიძე

ეკონომიკის მეცნიერებათა კანდიდატი, ბათუმის შოთა რუსთაველის სახელმწიფო უნივერსიტეტის ასოცირებული პროფესორი

ქეთევან გოლეტიანი

ბიზნესის ადმინისტრირების დოქტორი, ბათუმის ნავიგაციის სასწავლო უნივერსიტეტის პროფესორი

დისერტაციის დაცვა შედგება 2025 წლის 11 ივლისს, 12:00 საათზე, ბათუმის შოთა რუსთაველის სახელმწიფო უნივერსიტეტის ეკონომიკისა და ბიზნესის ფაკულტეტის სადისერტაციო საბჭოს მიერ შექმნილ სადისერტაციო კომისიის სხდომაზე.

მისამართი: ქ. ბათუმი, ნინოშვილის ქ. №35, აუდიტორია 423

სადისერტაციო ნაშრომის გაცნობა შესაძლებელია ბათუმის შოთა რუსთაველის სახელმწიფო უნივერსიტეტის ილია ჭავჭავაძის ბიბლიოთეკაში და ამავე უნივერსიტეტის ვებ-გვერდზე <https://www.bsu.edu.ge>

სადისერტაციო საბჭოს მდივანი: ლეილა ცეცხლაძე, ბიზნესისა და მართვის დოქტორი, ბათუმის შოთა რუსთაველის სახელმწიფო უნივერსიტეტის ასოცირებული პროფესორი.

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 ჩამორჩება ევროკავშირის წევრი ქვეყნებისა და მსოფლიო საშუალო მაჩვენებლების მნიშვნელობებს.

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 როლისა და მნიშვნელობის 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 განსაზღვრა;
 - საერთაშორისო ბიზნეს-ოპერაციებში საზღვაო ლოჯისტიკის ადგილისა და მნიშვნელობის შეფასება;
 - 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;
 - მისი ადგილი საერთაშორისო ბიზნესში და ეკონომიკურ ურთიერთობებში;
 - 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;
- კვლევის საგანი და ობიექტი.** ნაშრომის კვლევის საგანია საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემის განვითარება და მათი როლი საერთაშორისო ბიზნეს-ოპერაციებში, თანამედროვე გამოწვევებისა და განვითარების პერსპექტივების გათვალისწინებით.
- ხოლო კვლევის ობიექტია** საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემები, მათ შორის პორტები, სატრანსპორტო დერეფნები (შუა დერეფანი) და მათი კავშირი საერთაშორისო ბიზნეს-პროცესებთან,

გლობალური 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 გამოიყენება 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 მუშაობის მაჩვენებლების შედარებას კონკურენტი პორტების ანალოგიურ მაჩვენებლებთან.

5. SWOT ანალიზი, რომელიც გამოყენებულ იქნა შუა დერეფნისა და საქართველოს საზღვაო ლოჯისტიკური სისტემების ძლიერი და სუსტი 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 ხარის-ხობრივ 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 და სუსტი მხარეები, ისე შესაძლებლობები, საფრთხეები და შეგვე-მუშავებინა 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. ლაღანიძის (ლაღანიძე, 2012, 2015), ნ. თოდუას (თოდუა, 2012), ვ. ღლონტს (Glonti...2021:), რ. მანველიძეს (Manvelidze...2023:), დ. ქათამაძის (ქათამაძე, 2008, 2009, 2023) და სხვა ავტორთა კვლევები, რომლებშიც განხილულია გლობალიზაციის პირობებში ეროვნული ეკონომიკის განვითარების პრიორიტეტული მიმართულებანი, საერთაშორისო ეკონომიკური ურთიერთობებში, 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), ლ. ბოცვაძე (ბოცვაძე...2010, ბოცვაძე...2014), (ფუტყარაძე 2013), ს. ჯაფარიძე (ჯაფარიძე, 2022), მ. ჭურჭელაური (ჭურჭელაური, 2024), ბ. გითოლენდია (გითოლენდია, 2018), რ. მამულაძე (მამულაძე, 2011), ა. წილოსანი (წილოსანი, 2023), და სხვა, რომლებშიც განხილულია, ისეთი საკითხები, როგორიცაა: საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო სისტემის განვითარების უმთავრესი მიმართულებები, სატრანზიტო პოტენციალის გაზრდის შესაძლებლობები, რეგიონული ლოჯისტიკური ცენტრების სტრუქტურული და ფუნქციონალური ოპტიმიზაცია, ეროვნულ ეკონომიკაში სატრანსპორტო კლასტერის ფორმირების და ფუნქციონირების თავისებურებები, საქართველოს სანავსადგურო სისტემების ფუნქციონირების კანონზომიერებები, საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციის ადგილი და როლი მსოფლიო მეურნეობაში ინტეგრაციის გზაზე, სატრანზიტო შესაძლებლობების ეფექტიანი გამოყენებისა და განვითარების პერსპექტივები და სხვა.

საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციის ეფექტიანობის ამაღლების საკითხების კვლევასთან დაკავშირებით არაერთი ნაშრომი აქვთ გამოქვეყნე-

ბული 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. წილოსანის (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 ფორმირები საკითხები, კლასტერული განვითარების სტრატეგიები და კონკურენტუნარიანობა.

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

- ავტორების, ი. ფაგერბერგის, ბ.ლუნდვალის და მ. სროლგეს (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.

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

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 განესაზღვროთ, თუ როგორ აისახება გლობალური ტენდენციები საქართველოს კონტექსტში;
- მიღებული თეორიული დასკვნების საფუძველზე შესაძლებელია პრაქტიკული გადაწყვეტილებების მისაღება და პოლიტიკის მოდელის შემუშავება. თეორიული ბაზის გაძლიერება, თავის მხრივ, საშუალებას იძლევა უფრო ეფექტიანად განხორციელდეს ცოდნის გადაცემა და მისი გამოიყენება 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.

შინაარსი

შესავალი

თავი 1. საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემების თეორიული საფუძვლები.

- 1.1. საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემების არსი, სტრუქტურა და როლი საერთაშორისო ბიზნეს-ოპერაციებში
- 1.2. საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემები მსოფლიო ეკონომიკის განვითარების ცალკეულ ეტაპზე
- 1.3. საზღვაო ვაჭრობის განვითარების ტენდენციები
- 1.4. საზღვაო ლოჯისტიკური სისტემების არსებული მდგომარეობა, გამოწვევები და განვითარების პერსპექტივები

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

- 2.1. საქართველოს ეკონომიკური განვითარების არსებული მდგომარეობა და ტენდენციები
- 2.2. საზღვაო ბიზნესი საქართველოს ეკონომიკური განვითარების მოცემულ ეტაპზე
- 2.3. საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო პოტენციალი
- 2.4. ბიზნეს და ლოჯისტიკური გარემო საქართველოში

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

- 3.1. საქართველოს პორტების კონკურენტუნარიანობის შეფასება შავი ზღვის რეგიონის სხვა პორტებთან მიმართებაში
- 3.2. საქართველოს პორტების საწარმოო სიმძლავრეების ათვისების ხარისხის ანალიზი
- 3.3. კვლევის შედეგები: „საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემების შეფასება“
- 3.4. საერთაშორისო ბიზნესის შესაძლებლობები და საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო სისტემის განვითარების მიმართულებები

დასკვნები და წინადადებები
გამოყენებული ლიტერატურა

ნაშრომის ძირითადი შინაარსი

ნაშრომის *შესავალში* დასაბუთებულია საკვლევი თემის აქტუალობა, ჩამოყალიბებულია კვლევის მიზანი და ამოცანები, კვლევის საგანი და ობიექტი, წარმოდგენილია კვლევის თეორიულ-მეთოდოლოგიური საფუძვლები და კვლევის ჰიპოთეზა, აღწერილის პრობლემის შესწავლის მდგომარეობა, ჩამოყალიბებულია სამეცნიერო სიახლე, ნაშრომის თეორიული და პრაქტიკული მნიშვნელობა.

სადისერტაციო ნაშრომის *პირველი თავის* - „საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემების თეორიული საფუძვლები“, *პირველ ქვეთავში* „საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემების არსი, სტრუქტურა და როლი საერთაშორისო ბიზნეს-ოპერაციებში“ - გაანალიზებულია საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემების არსის მიმართ ქართველ და უცხოელ მეცნიერ-მკვლევართა განსხვავებული მიდგომები, რომლის საფუძველზეც დაუსტებულია „საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემების“ არსი - „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 მატერი-ალური ნაკადების (რესურსების, ნედლეულის, ნახევარფაბრიკატების, მკომპლექტებული მასალების და მზა პროდუქციის) მოძრაობის (საზღვაო გადაზიდვების) პროცესების ეფექტიან მართვას“.

ამვე ქვეთავში დაზუსტებულია საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემის ელემენტებია, რომლებიც დაჯგუფებულია შემდეგი სახით:

- 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 მიქსის შესაბამისად.

აქვე აღწერილი საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემის ძირითადი კომპონენტები - პორტები და ნავსადგომები, საზღვაო ტრანსპორტი, რომელსაც მიეკუთვნება სხვადასხვა ტიპის სატვირთო, სამგზავრო, სპეციალიზირებული და კომერციული გემები, ლოჯისტიკური და სატრანსპორტო კომპანიები, საკონტეინერო სისტემები, სატრანსპორტო ქსელები, საბაჟო პროცედურები და რეგულაციები, ინფორმაციული და ციფრული ტექნოლოგიები, საცალო და საბითუმო ვაჭრობა,

ამავე ქვეთავში, სხვადასხვა ნაშრომის ანალიზის საფუძველზე დაზუსტებულია საერთაშორისო ბიზნეს-ოპერაციების არსი, გამოკვეთილია მისი მთავარი მახასიათებლები და სტრუქტურა. კერძოდ, აღნიშნულია, რომ *„საერთაშორისო ბიზნეს-ოპერაციებში იგულისხმება საქონლისა და მომსახურების ტრანსსაზღვრო ტრანზაქციები ორ ან მეტ ქვეყანას შორის, რომლის მიზანია საქონლისა და მომსახურების გაცვლა, კაპიტალის მოძრაობა, ტექნოლოგიების გადაცემა და ადამიანური რესურსების მობილობა“*.

ამავე ქვეთავში გამოკვეთილია *საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემების როლი საერთაშორისო ბიზნეს-ოპერაციებში* და გამკვეთილია საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემების როლი საერთაშორისო ბიზნეს ოპერაციებში. მართლაც, საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემები:

1. წარმოადგენს გლობალური სავაჭრო სასაქონლო ნაკადების მოძრაობის მთავარ არხს;
2. უზრუნველყოფს მიწოდების ჯაჭვის ოპტიმიზაციას;
3. უზრუნველყოფს საერთაშორისო ბაზრებზე ხელმისაწვდომობას;
4. უზრუნველყოფს ბარჯების ეფექტიანობას;
5. ქმნიან რეგულირების საერთაშორისო ჩარჩოებს.

გამოკვეთილია საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემების როლი გლობალურ ეკონომიკაში. კერძოდ, საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემები:

1. წარმოადგენს გლობალური ეკონომიკური ზრდის მამოძრავებელ ძალას;
2. ხელს უწყობს რეგიონულ ეკონომიკურ განვითარებას;
3. უზრუნველყოფს ტრანსკავასიური შუა დერეფნის განვითარებას;
4. ხელს უწყობს ეკოლოგიური გამოწვევების ეფექტიან მართვას;
5. ხელს უწყობს გლობალური ვაჭრობის განვითარებას და კონკურენტული გარემოს ფორმირებას.

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.

სადისერტაციო ნაშრომის პირველი თავის მეორე ქვეთავში „საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემები მსოფლიო ეკონომიკის განვითარების ცალკეულ ეტაპზე“, აღწერილია საზღვაო ტრანსპორტის, როგორც გლობალური ვაჭრობის მთავარი მექანიზმის მნიშვნელოვანი როლი მსოფლიო

ეკონომიკის ისტორიული განვითარების ცალკეულ ეტაპზე. კერძოდ აღწერილია:

- საზღვაო სატრანსპორტო საკომუნიკაციო სისტემები მერკანტილიზმის ეპოქამდე;
- აბრემუმის გზა და არაბული ზღვის მარშრუტები (ძვ. წ. აღრიცხვით პირველი საუკუნიდან და ჩვ. წ. აღრიცხვით მე-12-ე საუკუნემდე);
- არაბული ზღვის მარშრუტები;
- სატრანსპორტო კომუნიკაციების ადგილი და როლი მერკანტილიზმის ეპოქაში;
- სამრეწველო რევოლუციის ეტაპი (1780-1880 წ.წ.);
- ფორდიზმის ეტაპი (1880-1970);
- პოსტფორდიზმი (1970-2010);

დასაბუთებულია, რომ უძველესმა საზღვაო მარშრუტებმა მნიშვნელოვანი როლი შეასრულეს სხვადასხვა ქვეყნის ეკონომიკების განვითარებაში, მათი კულტურებისა და ტექნოლოგიების გავრცელებაში. ხოლო თანამედროვე საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური მარშრუტები გლობალიზაციის საფუძველია, რაც მსოფლიოს ეკონომიკის შეუფერხებელ განვითარებას უწყობს ხელს.

ქვეთავში ასევე დასაბუთებულია საზღვაო ტრანსპორტის როლი და მნიშვნელობა 21-ე საუკუნეში. აღნიშნულია, რომ თანამედროვე ეკონომიკა და საერთაშორისო ვაჭრობა სულ უფრო დამოკიდებულია საზღვაო ტრანსპორტის სისტემებზე, რომლებიც უზრუნველყოფენ საქონლის, ნედლეულის, ტექნოლოგიებისა და ფინანსების საერთაშორისო მიმოქცევას. მართლაც, საზღვაო ვაჭრობა:

- წარმოადგენს გლობალური სავაჭრო სისტემის საფუძველს;
- უზრუნველყოფს ახალი სავაჭრო მარშრუტების განვითარებას;
- უზრუნველყოფს ტექნოლოგიური ინოვაციების დანერგვას და მდგრადობას;
- უზრუნველყოფს ეკონომიკის გლობალური ქსელების დაკავშირებას;
- სტრატეგიული მნიშვნელობისაა საერთაშორისო პოლიტიკაში;
- ამცირებს COVID-19-ის ნეგატიურ გავლენებს და მსგავს გამოწვევებს.

ამგვარად, საზღვაო ტრანსპორტი 21-ე საუკუნეში რჩება გლობალური ეკონომიკის ქვეყნებდად, 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.

სადისერტაციო ნაშრომის პირველი თავის მესამე ქვეთავში „საზღვაო ვაჭრობის განვითარების ტენდენციები“ გამოკვეთილია საზღვაო ვაჭრობის ძირითადი მახასიათებელი თავისებურებები და მნიშვნელობა გლობალურ ეკონომიკაში. კერძოდ, საზღვაო ვაჭრობის ძირითადი მახასიათებელი თავისებურებებია:

- მისი გლობალური მასშტაბი;
- მისი მეშვეობით დიდი მოცულობის გადაზიდვების შესაძლებლობა;
- ტექნოლოგიების სწრაფი განვითარება;

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

- ხელს უწყობს მსოფლიო ეკონომიკის ინტეგრაციას;
- უზრუნველყოფს გლობალურ ბაზრებზე წვდომას;
- არის ერთ-ერთი მთავარი გზა გლობალური ბაზრებზე წვდომისათვის;
- ხელს უწყობს რეგიონული ეკონომიკის განვითარებას.

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

- ეკოლოგიური პრობლემები. საზღვაო ტრანსპორტი 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 ამადლე-ბული მოთხოვნები. საზღვაო ვაჭრობაში არსებული მაღალი კონკურენცია, ასევე, საზღვაო უსაფრთხოების გამოწვევები, პორტების დაცვა და პირატობის შემთხვევები, კიდევ ერთი მნიშვნელოვანი გამოწვევაა.

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 ურთიერთობების და რეგიონული ეკონომიკების განვითარებას. საზღვაო ვაჭრობა მომავალშიც დარჩება მსოფლიო ეკონომიკის ერთ-ერთ ძირითად ელემენტად, რომელმაც უნდა შეძლოს ახალი ტექნოლოგიების და ეკოლოგიური სტანდარტების დანერგვა.**

აღნიშნულ ქვეთავში ასევე წარმოდგენილია გლობალური საზღვაო ვაჭრობის 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 მილიარდი 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 რაოდენობა 3 844 მლნ ტონიდან 8 033 მლნ ტონამდე გაიზარდა.

ცხრილი 1.2.

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

წელი	სულ. ტვირთის რაოდენობა	მათ შორის					
		ნედლი ნავთობი და ნავ. პროდ.		საკონტეინერო ტვირთები		მშრალი ტვირთები	
		მლნ ტ.	%	მლნ ტ.	%	მლნ ტ.	%
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 საჰაერო რაოდენობის 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 საჰაეროსა და მშრალი ტვირთების რაოდენობა.

მონაცემები მსოფლიო სავაჭრო ფლოტის დედვეითის შესახებ ირკვევა, რომ: მსოფლიო ფლოტის საერთო დედვეითა 2023 წლის იანვარში მიაღწია 2,3 მილიარდ ტონას, რაც 70 მილიონი ტონით მეტია 2022 წლის ანალოგიურ მაჩვენებელზე და 520 მლნ ტონით მეტია 2015 წლის შესაბამის მაჩვენებელზე. ამ მაჩვენებლის ზრდა ძირითადად განაპირობა ტანკერების და ბალკერების საერთო დედვეითის ზრდამ. ამასთან, ტანკერები, ბალკერები და

საკონტეინერო გემების დედვეითი შეადგენს მსოფლიო ფლოტის მთლიანი სიმძლავრის 85%-ს.

მსოფლიო ფლოტის დედვეითთან დაკავშირებულ მონაცემთა ანალიზი ცხადყოფს, რომ **მსოფლიო პორტებში ჩატვირთული საჰაეროს 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.

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 ერთეული;
- საქართველოს გემების სახელმწიფო რეესტრში რეგისტრირებული მცურავი საშუალებების საშუალო ასაკი 26 წელია.

წარმოდგენილი მასალები ცხადყოფს, რომ საქართველოს შესაძლებლობები საზღვაო რეესტრის მიმართულებით უმნიშვნელოდ არის გამოყენებული, რაც გამოწვეულია საკანონმდებლო და ინფრასტრუქტურული გამოწვევებით.

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

სადისერტაციო ნაშრომის პირველი თავის მეოთხე ქვეთავში „საზღვაო-ლოჯისტიკური სისტემების არსებული მდგომარეობა, გამოწვევები და განვითარების პერსპექტივები“ გაანალიზებულია მსოფლიოს სხვადასხვა რეგიონების - აზიის, ევროპის, ჩრდილოეთ ამერიკის, ლათინური ამერიკისა და კარიბის ზღვის აუზის, ავსტრალიისა და ოკეანეთის მუშაობის ზოგადი მაჩვენებლები და გამოკვეთილია მათი ადგილი და როლი რეგიონულ და გლობალურ ეკონომიკაში.

ცხრილი 1.3-ში წარმოდგენილია მსოფლიოს უმსხვილესი პორტების 2023 წლის მუშაობის ძირითადი მაჩვენებლები. წარმოდგენილი მასალები ცხადყოფს, რომ, 2023 წლის მონაცემებით, როგორც ტვირთბრუნვის, ისე გემების შემოსვლების, შემოსავლების, მოგებისა და განხორციელებული ინვესტიციების მაჩვენებლების მიხედვით პირველ ადგილზეა შანხაის პორტი (ჩინეთი).

ცხრილი 1.3.

მსოფლიოს უმსხვილესი პორტების 2023 წლის მუშაობის მაჩვენებლები

პორტის დასახელება	ტვირთბრუნვ ამლნ. ტონა	გემების შესვლების რაოდენობა	შემოსავლები	დასაწყველ თა	ინვესტიციები მლნ.აშშ დოლარი	მოგება, მლნ. დოლარი
როტერდამი (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
მელბურნი (ავსტრალია)	3.26 მლნ TEU	1 200	180	>700	50	60

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

ნაშრომის აღნიშნულ ქვეთავში შეფასებულია საზღვაო-ლოჯისტიკური სისტემების არსებული მდგომარეობა, ძირითადი გამოწვევები, და განვითარების ტენდენციები, რომლის საფუძველზე გაკეთებულია დასკვნა, რომ **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.

ნაშრომის **მეორე** თავის - **„საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური პოტენციალი ეკონომიკური განვითარების მოცემულ ეტაპზე“ პირველ ქვეთავში** „საქართველოს ეკონომიკური განვითარების არსებული მდგომარეობა და ტენდენციები“ აღნიშნულია, რომ საქართველოს ეკონომიკური მდგომარეობისა და მისი ძირითადი 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 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 ეფექტურად მართონ არსებული რესურსები და შეძლონ დამატებითი ინვესტიციების მიზანმიმართული მოზიდვა. მართლაც:

- ეკონომიკური განვითარება და საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სექტორი მჭიდრო ურთიერთკავშირშია;
- ქვეყნის მშპ-ს მოცულობა და ზრდის ტემპი ურთიერთკავშირშია საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სექტორთან;
- უმუშევრობის დონე და სამუშაო ადგილები ურთიერთკავშირშია საზღვაო სექტორთან;
- ეკონომიკის განვითარების ტენდენციები მნიშვნელოვანწილად განსაზღვრავს საზღვაო სექტორის განვითარების პერსპექტივებს;
- ეკონომიკური მაჩვენებლები გავლენას ახდენს ლოჯისტიკურ სისტემაზე;
- 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.

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, როგორცაა მთლიანი შიდა პროდუქტი (მშპ), მშპ ერთ სულ მოსახლეზე, და უმუშევრობის დონე.

მთლიანი შიდა პროდუქტი (მშპ). მშპ-ის ანალიზის მიზანია შეაფასოს რა მასშტაბის რესურსები აქვს ქვეყანას საზღვაო ინფრასტრუქტურის განვითარებისთვის. ცხრილი 2.1-ში წარმოდგენილია საქართველოს, ევროკავშირისა და მსოფლიო ეკონომიკის ძირითადი მაკროეკონომიკური მაჩვენებლის - მთლიანი შიდა პროდუქტის 2018-2023 წლის მნიშვნელობებისა და ზრდის ტენდენციების სტატისტიკური მონაცემები.

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

ცხრილი 2.1-ში წარმოდგენილი 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 შეადგინა 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%.

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 გავლენას ახდენს როგორც შიდა, ისე საგარეო ვაჭრობაზე, და აქედან გამომდინარე საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური პოტენციალის ეფექტურ გამოყენებაზე. მშპ ერთ სულ მოსახლეზე მაჩვენებლის ანალიზისთვის გამოვიყენეთ მსოფლიო ბანკის მიერ გამოქვეყნებული მონაცემები, რომელიც წარმოდგენილია ცხრილი 2.2-ში. აქვე წარმოდგენილია ევროკავშირში და მსოფლიოში იგივე მაჩვენებლის შესაბამისი მნიშვნელობები და მაჩვენებლის ზრდის ტემპი.

ცხრილი 2.2.

მაკროეკონომიკური მაჩვენებელი - მშპ- ერთ სულ მოსახლეზე

მაჩვენებელი		2018	2019	2020	2021	2022	2023
1.	მშპ ერთ სულზე, მიმდინარე ფასებში, აშშ დოლარი, საქართველო	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, საქართველო	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, მსოფლიო	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 \$, ევროკავშირი	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 (მიმდ-რე საერ-სო \$) - საქართველო	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 (მიმდ-რე საერ-სო \$)- მსოფლიო	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 - ევროკავშირი	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

მაჩვენებლის ანალიზით ირკვევა, რომ:

- საქართველოს ნომინალური მშპ ერთ სულ მოსახლეზე პანდემიის წინა პერიოდთან შედარებით 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.

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-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.

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

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%-ს შეადგინა, რითაც მნიშვნელოვნად აღემატება როგორც მსოფლიო და ევროკავშირის საშუალო მაჩვენებელს, ისე რეგიონის ქვეყნების - სომხეთის, აზერბაიჯანის და თურქეთის მაჩვენებელს.

საქართველოს შრომის ბაზარზე არსებული არასასარბილო 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.

სადისერტაციო ნაშრომის მეორე თავის მეორე ქვეთავში „საზღვაო ბიზნესი საქართველოს ეკონომიკური განვითარების მოცემულ ეტაპზე“ განხილულია ბიზნესის განვითარების ტენდენციები 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	2024
1. რეგისტრ.საწარმოთა რ-ბა	ერთეული	670269	711982	747604	791943	859672	-
	ზრდა, %	-	6.2	5.0	5.9	8.6	
2. აქტიურ საწარმა-რ-ბა, ერთ.	ერთეული	151117	160506	160698	171021	200098	-
	ზრდა, %	-	6.2	0.1	6.4	17.0	
3. ბრუნვა	მლრდ.ლ	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.ლ	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.ლ	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.ლ	20.9	24.2	24.0	29.8	35.6	38.0
	ზრდა, %		15.8	-0.8	24.2	19.5	6.7
7. ფიქსირებულ ი 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. დაქირავ.დ-თა სშ. თვ-რი შრ-ს ანაზღ-ბა	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

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 უმარ-ტივესია, 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“, „გამომშვებული 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.

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.

„ტრანსპორტისა და დასაწყობების“ ეკონომიკური საქმიანობის სხვა ძირითადი მაჩვენებლების („ბრუნვა“, „გამომშვებული 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 საშუალებას:

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

ცხრილი 2.5.

„სტრანსპორტი და დასაწყობება“ ეკონომიკური საქმიანობის მაჩვენებლები

მაჩ-ლი		2018	2019	2020	2021	2022
რეგისტრირებული 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
აქტიური 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, ა.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	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

ნაშრომის მეორე თავის მესამე ქვეთავში „საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო პოტენციალი“ გამოკვეთილია საზღვაო სატრანსპორტო სისტემის განსაკუთრებულ მნიშვნელობა, სატრანსპორტო სისტემის რეგიონული, ეროვნული და საერთაშორისო როლი. კერძოდ:

- საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის რეგიონული როლი გამოიხატება იმაში, რომ საზღვაო სატრანსპორტო სისტემა კავკასიისა და შავი ზღვის რეგიონის ეკონომიკური სტრუქტურის განუყოფელი ნაწილია.
- საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის ეროვნული როლი გამოიხატება იმაში, რომ საქართველოს საზღვაო სექტორი ქვეყნის ეკონომიკისა და ბიზნესის ერთ-ერთი წამყვანი სფეროა.
- საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის საერთაშორისო როლი გამოიხატება იმაში, რომ საქართველოს საზღვაო პორტები და ტერმინალები გლობალური მიწოდების ჯაჭვში მნიშვნელოვან ფუნქციას ასრულებენ.

ამავე თავში წარმოდგენილია საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის მდგენელების - ბათუმის საზღვაო ნავსადგურის, ფოთის საზღვაო ნავსადგურის, ყულევის ნავთობტერმინალის, სუფსის საზღვაო ტერმინალის, ფოთის ახალი საზღვაო ნავსადგურის ტექნიკურ-საექსპლუატაციო მახასიათებლებისა და მუშაობის მაჩვენებლების ანალიზი.

ნაშრომის მეორე თავის მეოთხე ქვეთავში „ბიზნეს და ლოჯისტიკური გარემო საქართველოში“ დასაბუთებულია ქვეყანაში არსებული ბიზნეს გარემოს გავლენა საინვესტიციო მიმზიდველობაზე, პოლიტიკური და ეკონომიკური ისტაბილურობის უზრუნველყოფის საქმეში, გადამზიდი კომპანიების აქტივობაზე, ბიზნეს ოპერაციების საერთაშორისო სტანდარტებთან შესაბამისობაში მოყვანის პროცესზე და გაკეთებულია დასკვნა, რომ **ბიზნეს გარემო ქმნის სტაბილურ ბაზას საზღვაო პორტების განვითარებისთვის, ინვესტიციების მოზიდვისა და საერთაშორისო ვაჭრობის გაფართოების ხელშესაწყობად.**

საქართველოში არსებული ბიზნეს გარემოს შესაფასებლად გამოვიყენეთ **მსოფლიო ბანკის „ბიზნესის კეთების რეიტინგი“**. მსოფლიო ბანკის „ბიზნესის კეთების“ რეიტინგის მიზანია მსოფლიოში ბიზნესისა და საინვესტიციო კლიმატის შეფასება, ინვესტიციების ხელშეწყობა, დასაქმებისა და მწარმოებლურობის ამაღლება და 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		
	ქულა	ქულა	ადგილი	ზრდა, %
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 ინ-რთა 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 უზუნარობა	56,0	56,2	64	0,2

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

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, კრედიტის აღების მაჩვენებელში - მე-12 ადგილი, გადასახადების გადახდის მაჩვენებელში - მე-14 ადგილი და კრედიტის აღების მაჩვენებელში - მე-15 ადგილი.

ანგარიშით ირკვევა, რომ რიგი მაჩვენებლების მიხედვით ჯერ კიდევ არსებობს არსებითი პრობლემები. კერძოდ, ელექტროენერგიით მომარაგების მაჩვენებლით საქართველოს უკავია 42-ე პოზიცია, *საერთაშორისო ვაჭრობის მაჩვენებელში 45-ე ადგილი და გადახდის უზუნარობის მაჩვენებელში 64-ე ადგილი. რეიტინგის ცალკეული მაჩვენებლების ასეთ არასახარბილო მნიშვნელობის ერთ-ერთ მიზეზს ქვეყნის ლოჯისტიკური სისტემის არაეფექტურობის 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 წარმოდგენილია ცხრილი 2.16-ში.

ცხრილი 2.16.

მსოფლიო ბანკის „ბიზნესის კეთების“ ინდექსის „საერთაშორისო ვაჭრობის“
მაჩვენებლის ცალკეული ინდიკატორების მნიშვნელობები

წელი	საქართველო	ევროპა და ცენტრ.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: დოკუმენ- ტების 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: დოკუმენ- ტების გაფორმება, აშშ დოლარი	189	85,9	23,5

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

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 აღემატება OEEC-ი 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.

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

ნაშრომის ამავე ქვეთავში ასევე შეფასებულია საქართველოში არსებული ლოჯისტიკური გარემო, გამოკვეთილია ლოჯისტიკური გარემოს ძირითადი გავლენა საზღვაო სექტორზე და აღნიშნულია, რომ ლოჯისტიკური გარემო უზრუნველყოფს:

- ტრანსპორტისა და ინფრასტრუქტურის, მათ შორის სარკინიგზო და საავტომობილო გზების განვითარებას;
- ლოჯისტიკური გარემო უზრუნველყოფს ტექნოლოგიური ინტეგრაციის გაღმავებას;
- რეგიონული ინტეგრაციის გაღმავებას;
- თვითღირებულების შემცირებას და სერვისის ხარისხის ამაღლებას;
- საქართველოს სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემის გლობალური მიწოდების ჯაჭვში ინტეგრაციას.

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

ლოჯისტიკური გარემოს შესაფასებლად გამოყენებულია მსოფლიო ბანკის მიერ შემუშავებული ე.წ. „ლოჯისტიკის განვითარების ინდექსი“. ცხრილი 2.17-ში წარმოდგენილია საქართველოს პოზიციები აღნიშნული ინდექსის მიხედვით. 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, 2023 წლისათვის კი - 79-ე ადგილი.

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).

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. საერთაშ-სო გადაზიდვები		-	2,73	2,68	2,32	2,35	2,38	2,7
4. ლოჯისტ-რი მომსახურება		-	2,57	2,78	2,44	2,08	2,38	2,6
5. გადაზიდ-ზე ზედამხედ-ბა		-	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>

უნდა აღინიშნოს, რომ წარმოდგენილი 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 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.

ნაშრომის მეხამე თავის - „საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო სისტემის კონკურენტუნარიანობისა და განვითარების პოტენციალის შეფასება“, პირველ ქვეთავში „საქართველოს პორტების კონკურენტუნარიანობის შეფასება შავი ზღვის რეგიონის სხვა პორტებთან მიმართებაში“ აღნიშნულია, 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“ და გამოკვეთილია შავი ზღვის პორტების კონკურენციის ძირითადი მიზეზები:

- ტვირთბრუნვის ერთი და იგივე სტრუქტურა (პორტის ერთი და იგივე დანიშნულება);
- პორტების სტრატეგიული მდებარეობა;
- ტარიფები და მომსახურების პირობები;
- ინვესტიციები და განვითარება;
- ტრანსპორტირების ალტერნატიული ხერხების შეთავაზება.

ცხრილი 3.1.

შავი ზღვის უმსხვილესი პორტების 2023 წლის მუშაობის ძირითადი მაჩვენებლები

ქვეყანა	პორტის დასახელება	ტვირთბრუნვა, მლნ. ტონა	გემთმშენებლობა, მლნ. ტონა	დასაქმებულია	ინვესტიციების მოცულობა დაწინაურებული
საქარ	ბათუმის	5.5	593	-	48 მლნ.აშშ დოლარი 2008 წ-დან
	ფოთის	7	1200	-	85 მლნ.აშშ დოლარი, 2011 წლიდან
	ყულევის				საჯაროდ ხელმისაწვდომი არ არის
თურქ	სტამბულის	10	1200	1500	50 მლნ.აშშ დოლარი
	ზონგულდაკი	10	1200	2500	50 მლნ.აშშ დოლარი
	ტრაპიზონის	10	1500	5000	50 მლნ.აშშ დოლარი
ბუ	ვარნის პორტი	10	1500	5000	150 მლნ.აშშ დოლარი
	ბურგასის	20	3500	4000	250 მლნ. ევრო
რუ	კონსტანცას	60	4000	12000	400 მლნ.აშშ დოლარი
	მანგალიას პორტი	3	1200	1500	50 მლნ. ევრო - ინფრასტრუქტურა
უკრაინ	ოდესის პორტი	25	1500	5000	100 მლნ.აშშ დოლარი
	ჩერნომორსკი	25	1500	4000	150 მლნ.აშშ დოლარი
	ნიკოლაევს	30	1500	10000	200 მლნ.აშშ დოლარი
რუსე	ნოვოროსიისკი	161	4500	15000	500 მლნ.აშშ დოლარი
	ტუაფსე	26	1500	10000	300 მლნ.აშშ დოლარი
	სოჭის პორტი	5	1200	3000	100 მლნ.აშშ დოლარი

წყარო: ცხრილი შედგენილია ავტორის მიერ შესაბამისი ნავსადგურის ოფიციალურ ვებ-გვერდზე გამოქვეყნებული მონაცემების საფუძველზე

შავი ზღვის პორტების კონკურენტუნარიანობას განაპირობებს განხორციელებული ინვესტიციების მოცულობა და სატრანსპორტო ოპერაციების ეფექტიანობა. პორტის კონკურენტუნარიანობა განსაზღვრავს მის შესაძლებ-

ლობას, წარმატებით შეასრულოს ოპერაციები და იქონიოს პოზიტიური გავლენა როგორც ადგილობრივ, ისე გლობალურ ბაზრებზე.

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

მნიშვნელოვანია საკითხია პორტების საკუთრების უფლება. შავი ზღვის რეგიონის უმსხვილესი პორტების ოპერირებას მხოლოდ და მხოლოდ სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული კომპანიები ახორციელებენ. გამონაკლისს წარმოადგენს მხოლოდ და მხოლოდ საქართველოს პორტები.

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 ზღვის თითქმის ყველა პორტის ოპერირებას ახორციელებენ სახელმწიფო მფლობე-ლობაში 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.*

ნაშრომის მეოთხე თავის მეორე ქვეთავში „საქართველოს პორტების საწარმოო სიმძლავრეების ათვისების ხარისხის ანალიზი“ საქართველოს პორტების კონკურენტუნარიანობა შეფასებულია საწარმოო სიმძლავრეების ათვისების ხარისხის ანალიზის საფუძველზე. 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 ნავსადგურის ეფექტიანობის შეფასების მაჩვენებლების მნიშვნელობები

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

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

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

ცხრილი 3.3.

ფოთის საზღვაო ნავსადგურის ეფექტიანობის პარამეტრების მნიშვნელობები

		2018	2019	2020	2021	2022
გენერალური ი/ნაყარი ტვირთი	გამტარუნარიანობა - 20,0 მლნ ტონა წელიწადში					
	ტვირთბრუნვა	5.9	8.1	6.9	6.6	7.2
	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
	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
	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					

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.

ცხრილი 3.4.

ყულევის, სუფსის და ანაკლიის ტერმინალების ეფექტიანობის შეფასების პარამეტრების მნიშვნელობები

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

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 ნავთობპროდუქტების მაქსიმალური წლიური რაოდენობა (ტვირთბრუნვა) შეად-

გენდა 4.2 მლნ ტონას (2020, 2021 წ.), რომლის შესაბამისი გამტარუნარიანობის ათვისების (ეფექტიანობის) მაჩვენებელი შეადგენს 53%-ს;

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 წარმოდგენილია ცხრილი 3.5-ში.

ცხრილი 3.5.

საქართველოს საზღვაო ნავსადგურებისა და ტერმინალების ასათვისებელი სიმძლავრეები

ნავსადგური, ტერმინალი	ნავთობი, მლნ ტონა	მშრალი ტვ-ბი, მლნ ტ.	კონტეინერები, TEU
ბათუმის ნავსადგური	15,0	1.0	240 000
ფოთის ნავსადგური	0.5	13	190 000
ფოთის ახალი ნავსადგური	-	1.5	100 000
ყულევუს ტერმინალი	8	-	-
სუფსის ტერმინალი	6	-	-
ანაკლიის ნავსადგური	-	-	600 000
სულ:	29.5	15.5	30 000 ÷ 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 უზრუნველყოფი გლობალური მიწოდების ჯაჭვის - „შუა დერეფნის“ შემდგომი განვითარებისა და სტაბილური ფუნქციონირების საქმეში.

ნაშრომის მესამე თავის მესამე ქვეთავში „კვლევის შედეგები: „საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემების შეფასება“ წარმოდგენილია ნაშრომის შესრულების პროცესში ჩატარებული სავლე კვლევის შედეგები, რომლის მიზანს წარმოადგენდა 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 დაინტერესებულ მხარეებთან.

გამოკითხვაში მონაწილეობა მიიღო საქართველოში მოქმედმა 20-ზე მეტმა სატრანსპორტო და ლოჯისტიკური კომპანიების წარმომადგენელმა.

“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.

ნაშრომის მესამე თავის მეოთხე ქვეთავში „საერთაშორისო ბიზნესის შესაძლებლობები და საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო სისტემის განვითარების მიმართულებები“ აღწერილია საერთაშორისო ბიზნეს-გარემოში მიმდინარე ცვლილებები, გლობალურ ეკონომიკაში მიმდინარე პროცესები და საერთაშორისო ბიზნესის განვითარების ისეთი ზოგადი ტენდენციები, როგორიცაა - მულტინაციონალური კომპანიების როლის ზრდა, ელექტრონული კომერციის გაფართოება, გლობალური მიწოდების ჯაჭვების ტრანსფორმაცია, რაც აჩენს საუკეთესო შესაძლებლობებს საქართველოში საერთაშორისო ბიზნესის და ეკონომიკური განვითარებისათვის.

გლობალური ეკონომიკის განვითარებისა და საერთაშორისო ბიზნესის გარემოში მიმდინარე პროცესები გვაძლევს საშუალებას გამოვყოთ 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.

აღნიშნულ ქვეთავში გამოკვეთილია „შუა დერეფნის“ მნიშვნელობა საერთაშორისო ეკონომიკურ ურთიერთობებში და ბიზნესში. გამოვლენილია მისი ძლიერი და სუსტი მხარეები, შესაძლებლობები და საფრთხეები.

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, ვინაიდან უზრუნველყოფს ეფექტურ სატრანსპორტო კავშირს მათ შორის - განვითარებული ინფრასტრუქტურა: თანამედროვე პორტები, სარკინიგზო ქსელები, ტერმინალები. - პოლიტიკური მხარდაჭერა: საერთაშორისო შეთანხმებები და თანამშრომლობა მონაწილე ქვეყნებს შორის.	- ლოჯისტიკური სირთულეები: დატვირთვისა და გადატვირთვის პროცესები კასპიის და შავი ზღვის პორტებში. - მაღალი ხარჯები: სერვისის ფასი მაღალია სხვა მარშრუტებთან შედარებით - გადაზიდვების დრო და სიჩქარე: მიუხედავად მოკლე დისტანციისა, გადაზიდვის დრო ზოგჯერ იზრდება სხვადასხვა ბიუროკრატიული დაბრკოლებების გამო. - ინფრასტრუქტურის დაბალი ხარისხი: შუა დერეფნის ცალკეულ უბნებზე არსებობს ისეთი ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესების საჭიროება
შესაძლებლობები	საფრთხეები
- მსოფლიო ვაჭრობის ტენდენციები: შუა დერეფანი, როგორც ტრანზიტული გზა, მნიშვნელოვან როლს ასრულებს საერთაშორისო ვაჭრობაში. მისი განვითარება ხელს უწყობს გადაზიდვების რაოდენობის ზრდას, რაც ზრდის ვაჭრობის შესაძლებლობებს. - გლობალური მიწოდების ჯაჭვში განვითარება: შუა დერეფანი საშუალებას იძლევა შავი ზღვის რეგიონიდან ევროპის, აზიისა და ახლო აღმოსავლეთის ქვეყნებში სავაჭრო ნაკადების უფრო მაღალ ეფექტიანობას. - ახალი პორტების და ინფრასტრუქტურის განვითარება: ინვესტიციების ზრდა ინფრასტრუქტურისა და ტექნოლოგიების სფეროში ხელს უწყობს შუა დერეფნის გაფართოებას	- გეოპოლიტიკური რისკები: შუა დერეფანი გადის რამდენიმე პოლიტიკურად რთულ რეგიონთან ახლოს და შესაძლო კონფლიქტებმა შესაძლოა შეაფერხოს სატრანსპორტო ოპერაციები. - ეკონომიკური კრიზისები: ეკონომიკურ-მაკროსისტემის შეიძლება შეაფერხოს სატრანსპორტო დერეფნის აქტივობა და გავლენა იქონიოს მომგებიანობაზე. - ტექნოლოგიური ცვლილებები და კონკურენცია: შუა დერეფნის კონკურენტების გზებზე გადასვლამ და მათმა ტექნოლოგიურმა განვითარებამ შეიძლება საფრთხეს შეუქმნას შუა დერეფანს. - მეტრული გარემო: რისკების მიუხედავად, ზოგიერთი ქვეყანა, განსაკუთრებით ჩინეთი და რუსეთი, შეიძლება მეტ ყურადღებას აქცევდეს ახალი სატრანსპორტო მარშრუტების განვითარებას

წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ კვლევის შედეგების საფუძველზე

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 გაუმჯობესება.

აღნიშნულ ქვეთავში ასევე განხილულია საქართველოში **სატრანზიტო მომსახურების ეკონომიკის და სატრანზიტო ბიზნესის განვითარების შესაძლებლობები. დასაბუთებულია, რომ საქართველოში საერთაშორისო ბიზნესისა და საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემის განვითარების ერთ-ერთი მიმართულებაა ტრანზიტის ეკონომიკის და სატრანზიტო მომსახურების ბიზნესის განვითარება.**

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, 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, ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის მილსადენები, სამხრეთ კავკასიის გაზსადენი.
სატრანსპორტო მომსახურებები და ლოჯისტიკა	სატრანსპორტო კომპანიები
	მულტიმოდალური გადაზიდვების ჰაბები
	საბაჟო და სასაზღვრო კონტროლის სისტემები
	საწყობები და თავისუფალი ეკონომიკური ზონები
საბაჟო და მარეგულირებელი სისტემა	საბაჟო პროცედურები, ტარიფები, საგადასახადო პოლიტიკა
	საერთაშორისო ხელშეკრულებები - თავისუფალი ვაჭრობის ხელშეკრულებები
ტექნოლოგიური მხარდაჭერა	ციფრული ლოჯისტიკური პლატფორმები
	ინფორმაციული ქსელები და მონაცემთა გაცვლის სისტემები
	უსაფრთხოების და GPS თვალყურის სისტემები
ენერგეტ. და ინფორმაც. ტრანზიტ	ელ.ენერგიის გადაცემა აღმოსავლეთიდან დასავლეთის მიმართებით
	მონაცემთა კაბელური ხაზები

წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ კვლევის შედეგების საფუძველზე

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, ასევე მილსადენი ტრანსპორტი
სატრანსპორტო ჰაბები	საზღვაო პორტები, საერთაშორისო აეროპორტები და სატვირთო ტერმინალები
დამატებითი სერვისები	საბაჟო, ლოჯისტიკური, ფინანსური და სამართლებრივი
ენერგეტიკული ტრანზიტ	ელექტროენერგიის, ნავთობისა და გაზის გადაზიდვა
ინფორმაციის ტრანზიტ	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.

აღნიშნულ ქვეთავში ასევე წარმოდგენილია საზღვაო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური კლასტერების ფორმირების შესაძლებლობები და წარმოდგენილია ეროვნული სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური კლასტერის მოდელი და შუა დერეფნის რეგიონული ლოჯისტიკური კლასტერის მოდელი.

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 სუფსის ტერმინალებს);

-

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

- საქართველოს სატრანსპორტო-ლოჯისტიკურ კლასტერს;
- ზებერბაიჯანის სატრანსპორტო-ლოჯისტიკურ კლასტერს;
- სომხეთის სატრანსპორტო-ლოჯისტიკურ კლასტერს;
- ცენტრალური აზიის ქვეყნების სატრანსპორტო-ლოჯისტიკურ კლასტერს;
- თურქეთის სატრანსპორტო-ლოჯისტიკურ კლასტერს;

The diagram illustrates the network of international logistics hubs in Georgia. At the center is a large blue oval labeled "საერთაშორისო ლოგისტიკური კვანძები" (International Logistics Hubs) with the Georgian flag. It is connected to several other nodes:

- Top Left:** "ევროპული ლოგისტიკური კვანძები" (European Logistics Hubs) with the European Union flag.
- Top Right:** "აზერბაიჯანის საერთაშორისო ლოგისტიკური კვანძები" (Azerbaijan International Logistics Hubs) with the Azerbaijani flag.
- Bottom Right:** "სომხეთის საერთაშორისო ლოგისტიკური კვანძები" (Armenia International Logistics Hubs) with the Armenian flag.
- Far Right:** "დინგოკი საერთაშორისო ლოგისტიკური კვანძები" (Dingyoki International Logistics Hubs) with the Chinese flag.
- Left Side (Vertical):**
 - "უკრაინის საერთაშორისო ლოგისტიკური კვანძები" (Ukraine International Logistics Hubs) with the Ukrainian flag.
 - "ბულგარეთის საერთაშორისო ლოგისტიკური კვანძები" (Bulgaria International Logistics Hubs) with the Bulgarian flag.
 - "რომანიის საერთაშორისო ლოგისტიკური კვანძები" (Romania International Logistics Hubs) with the Romanian flag.
 - "თურქეთის საერთაშორისო ლოგისტიკური კვანძები" (Turkey International Logistics Hubs) with the Turkish flag.

Additionally, there is a node for "საქართველოს საერთაშორისო ლოგისტიკური კვანძები" (Georgia International Logistics Hubs) with the Georgian flag, which is connected to the central node and the European Union node.

საქართველოში სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური კლასტერების ფორმირება უზრუნველყოფს საქართველოს საზღვაო სატრანსპორტო სისტემის გამტარუნარიანობის ათვისების მაჩვენებლების გაუმჯობესებას, შუადერევის 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:

- რეკომენდებულია 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.

სადისერტაციო ნაშრომის ძირითადი დებულებები ასახულია ჩვენ მიერ გამოქვეყნებულ ნაშრომებში:

1. R.Mamuladze, G.Mamuladze, „*The Role of the Maritime Transport Logistics System of Georgia in Ensuring the Stability of the Global Supply Chain*“, Intelligent Transport Systems: Ecology, Safety, Quality, Comfort, Proceedings of ITS ESQC 2024, Volume 1, Conference proceedings, © 2025, DOI:10.1007/978-3-031-87376-8_32, https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-031-87376-8_32
2. მამულაძე რ., ძნელაძე ლ. გაბაიძე მ. მამულაძე გ., „*სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური ასპექტები და ტურიზმის თანამედროვე გამოწვევები*“, Museum and Globalization, 2024, გადაცემულია გამოსაქვეყნებლად
3. R.Mamuladze, M. Gabaidze, G.Mamuladze, „*INTEGRATING TRANSPORT MODES FOR GREATER ECONOMIC GROWTH*“, Conference: Матеріали VIII Міжнародної науково-практичної конференції «СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ ЕКОНОМІКИ», присвяченої 85-річчю Національного авіаційного університету. Стр. 240, https://www.researchgate.net/publication/376613524_INTEGRATING_TRANSPORT_MODES_FOR_GREATER_ECONOMIC_GROWTH
4. D. Katamadze, G. Katamadze, G. Mamuladze, I. Bakuradze, G. Mamuladze, „*Problems of the formation of marketing communications in the field of management of logistics systems*“, Published online. international Conference on Sustainable Transport System and Maritime Logistics (ISTSML 2021). P. 9 doi.org/10.1051/mateconf/202133901005 https://www.matec-conferences.org/articles/mateconf/abs/2021/08/mateconf_istsml2021_01005/mateconf_istsml2021_01005.html, https://www.matec-conferences.org/articles/mateconf/pdf/2021/08/mateconf_istsml2021_01005.pdf
5. მამულაძე რ., მ. გაბაიძე, მამულაძე გ., „*მეწარმეობა საქართველოში რეგიონული ეკონომიკური ინტეგრაციის თანამედროვე ეტაპზე*“. საერთაშორისო რეფერირებადი და რეცენზირებადი სამეცნიერო ჟურნალი „ინოვაციური ეკონომიკა და მართვა“ №2, ტომი V, გვ.285-291, UDC(უპკ) 050: {33+338.24} ი - 603, https://www.researchgate.net/profile/Badri-Gechbaia/publication/321423336_Innovative_Economics_and_management/links/5b5d9484a6fdcc9552dd0f17/Innovative-Economics-and-management.pdf
6. მ. გაბაიძე, მამულაძე გ., „*ქართველი მეზღვაურები შრომის მსოფლიო ბაზარზე - მდგომარეობა და პესპექტივები*“, II საერთაშორისო კონ-ფერენცია „საზღვაო ინდუსტრიის ინოვაციური გამოწვევები: საზღვაო ტრანსპორტი, საინჟინრო ტექნოლო-გიები, ლოჯისტიკა, ტურიზმი“. კონფერენციის შრომები, ბათუმი. 2016

Batumi Shota Rustaveli State University

Faculty of Economics and Business

Business Administration, Management and Marketing

Sectoral Department



Giorgi Mamuladze

**Maritime Transport - Logistics Systems in International Business: Current
Challenges and Development Perspectives**

Submitted dissertation for the degree of Doctor of Business Administration

Annotation

Batumi - 2025

The dissertation is being completed at Batumi Shota Rustaveli State University's Department of Business Administration, Management and Marketing, Faculty of Economics and Business

Scientific supervisor:

David Katamadze

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
Batumi Shota Rustaveli State University

Foreign Appraiser:

Natalia Vdovenko

Doctor of Economics, Head of the Department of
Global Economics, Ukrainian State University of
Bioresources and Environmental Sciences, Professor

Evaluators:

Badri Gechbaia

Doctor of Economics, Professor of Batumi Shota
Rustaveli State University

Paata Aroshidze

Candidate of Economic Sciences, Associate
Professor, Batumi Shota Rustaveli State University

Ketevan Goletiani

Doctor of Business Administration, Professor,
Batumi Navigation Training University

The Dissertation will be defended in public on July 11 of 2025, at 12:00 during a session of the dissertation commission constituted by the Dissertation Board of the Faculty of Economics and Business at Batumi Shota Rustaveli State University.

Address: Batumi, Ninoshvili street #35/Rustaveli street #32, Room #423.

The dissertation is available in the library of Ilia Chavchavadze of Batumi Shota Rustaveli State University (Batumi, #35 Ninoshvili Street), and its annotation is available on the website of the same institution (www.bsu.edu.ge).

Secretary of the Dissertation Board:

Leila Tsetskhladze

Doctor of Business, Management, ssociated Professor of Batumi Shota Rustaveli State University

Introduction

Relevance of the Research Topic. One of the major challenges facing Georgia during its complex stage of state-building is the low level of economic development. This is evidenced by various macroeconomic indicators, such as the volume of Gross Domestic Product (GDP), GDP per capita, inflation rate, and unemployment rate, which all place Georgia behind both the average levels of European Union member states and global benchmarks. Under such conditions, it becomes especially relevant for the country to utilize all available resources and develop an economic growth strategy that will serve as a foundation for rapid development and improved living standards. When discussing the country's resource potential, Georgia—as a maritime nation, cannot overlook the effective utilization of its maritime resources and potential. Therefore, studying the trends in maritime business development, accurately assessing the country's maritime potential, and adapting leading global practices to the Georgian context for the advancement of maritime business are **highly topical and important issues**.

Research Aim and Objectives. The aim of the present dissertation, titled *"Maritime Transport-Logistics Systems in International Business: Current Challenges and Development Perspectives,"* is to explore the role and significance of Maritime Transport-logistics systems in international business, analyze their current challenges and development prospects, and assess Georgia's maritime transport - logistics potential. Based on this analysis, the study seeks to develop recommendations that will support the country's integration into the international logistics network and contribute to its economic development. In line with this aim, the following research objectives have been formulated:

1. *Creation of a theoretical basis for maritime transport-logistics systems. In particular:*
 - Defining the essence and structure of maritime transport-logistics systems;
 - Assessing the place and importance of maritime logistics in international business operations.
 - Analysis of maritime trade development trends and identification of challenges.
2. *Assessment of the potential of maritime transport- logistics systems. In particular:*
 - Analysis of the current economic situation and main development trends in Georgia;
 - Assessment of Georgia's maritime transport potential in the regional and global context;

- Studying the impact of the business and logistics environment on a country's maritime systems.
3. *Assessment of the competitiveness of maritime transport - logistics systems. In particular:*
 - Assessment of the competitiveness of Georgian ports in relation to other ports in the Black Sea region;
 - Analysis of the degree of utilization of port production capacities;
 - Drawing conclusions based on research results.
 4. *Research on the role of the middle corridor. Specifically:*
 - An overview of the history and development paths of the Middle Corridor transportation system.
 - Analysis of the technical and technological capabilities of the Middle Corridor;
 - Its place in international business and economic relations.
 - Assessment of threats and opportunities for the development of the Middle Corridor based on SWOT analysis.
 5. *Study of maritime cluster development. In particular:*
 - Identifying the opportunities and economic benefits of maritime cluster formation.
 - Assessing the impact of the cluster model on the business environment and regional cooperation.
 6. *Developing recommendations for the further development of international business and maritime transport, and logistics systems. Specifically:*
 - Determining the necessary measures for the development of Georgia's maritime transport - logistics systems;

Subject and object of research. The **subject** of the research is the development of maritime transport - logistics systems and their role in international business operations, taking into account current challenges and development perspectives.

The object of the research is Georgia's maritime transport - logistics systems, including ports, transport corridors (middle corridor), and their connection with international business processes, the global supply chain, and regional economic cooperation mechanisms.

Research methodology. In the process of selecting the research methodology for the dissertation, the research objectives and tasks were taken into account. Accordingly, multifaceted approaches were employed during the research process, based on both quantitative and qualitative research methods. Its main components are:

1. Theoretical research methods. These methods are used to study the theoretical foundations of maritime transport systems (Chapter 1), which include:

- *Literature review. Specifically:*
 - Academic publications, research, and reports of international organizations;
 - Analysis of existing data on international business and maritime logistics.
- *Conceptual analysis. Specifically:*
 - Discuss the structure, functions and role of maritime logistics systems;
 - Assessment of historical trends.

2. Quantitative research methods used to study the economic and production potential of Georgian ports (Chapters 2 and 3), which include:

- *Statistical analysis, namely:*
 - Collecting and analyzing data on cargo turnover, port utilization efficiency, and production capacity utilization of ports in Georgia and the Black Sea region;
 - Study of regional trade statistics in terms of the volume of shipments through the Middle Corridor.
- *Econometric modeling, namely:*
 - Assessing the competitiveness of Georgian ports based on various indicators.
 - Assessing the economic impact, both for the region and for international trade.

3. Qualitative research methods used to assess the business and logistics environment (Chapter 3) and include:

- *A survey based on questionnaires, namely:*
 - Surveys with representatives of business organizations and analysis of their responses on Georgia's maritime logistics systems and cluster development;
- *Documentary analysis, namely:*
 - Study of legal, economic and logistical documentation of the Middle Corridor.
 - Analysis of strategic plans for the development of Georgian ports.

4. Comparative analysis, which was used to compare the competitiveness of Georgian and other ports in the Black Sea region (Chapter 3.1), takes into account:

- *Comparative research methods, namely:*
 - Analysis of port infrastructure, technological capabilities and services.
 - Comparing the performance of Georgian ports with similar indicators of competing ports.

5. SWOT analysis, which was used to assess the strengths, weaknesses, opportunities and threats of the Middle Corridor and Georgian maritime logistics systems (Chapter 3).

6. Forecasting and recommendation methods, which is based on the analysis of statistical data and their extrapolation to the future perspective. Namely:

- The dissertation presents official statistical data of recent years (2017–2023) (Geostat, port performance indicators, reports of international organizations).
- The cargo turnover indicators of ports, terminals and individual berths, investment dynamics, throughput and load are discussed.
- Modeling of various scenarios, including assessment of the impact of infrastructure investments.
- Formulation of recommendations

Research hypothesis. *The main hypothesis of the dissertation research we have developed* is an integrated research method, which includes theoretical analysis, quantitative and qualitative research, comparative analysis, SWOT analysis and forecasting methods. This research method allowed us to thoroughly assess the Georgian maritime transport infrastructure, the degree of utilization of their production capacities, logistics services, and their role in international business, identify both strengths and opportunities, as well as weaknesses and threats, and develop appropriate recommendations for their further development.

Such a multifaceted approach ensures a detailed analysis of both theoretical foundations and practical aspects, which will contribute to a comprehensive assessment of the competitiveness and development prospects of Georgia's maritime-logistics system.

Status of the Problem Research. In the dissertation, works published by Georgian researchers on the discussed topics are referenced. Specifically, regarding international business and international trade under globalization conditions, studies by Georgian scholars such as A. Abzalava (Abzalava, 2015), G. Jolia (Jolia, 2015), T. Shengelia (Shengelia, 2011, 2021), G. Ghaghanidze (Ghaghanidze, 2012, 2015), N. Todua (Todua, 2012), V. Glonti (Glonti, 2021), R. Manvelidze (Manvelidze, 2023), D. Kathamadze (Kathamadze, 2008, 2009, 2023), and others address the priority directions for national economic development under globalization, key challenges and development prospects in international economic relations, international

business, and international trade, as well as issues related to enhancing the efficiency and competitiveness of international trade and business.

On the competitiveness and efficiency of Georgia's transport system, works by Georgian researchers such as P. Beraia (Beraia, 2001), A. Gudadze (Gudadze, 2019), L. Botsvadze (Botsvadze, 2010, 2014), S. Japaridze (Japaridze, 2022), M. Churchelauri (Churchelauri, 2024), A. Varshanidze (Varshanidze, 2013), B. Gitolendia (Gitolendia, 2018), R. Mamuladze (Mamuladze, 2011), A. Tsilosani (Tsilosani, 2023), and others discuss key issues such as the main directions for developing Georgia's maritime transport system, opportunities for increasing transit transport potential, structural and functional optimization of regional logistics centers, enhancing port management efficiency, the specifics of forming and functioning transport clusters in Georgia's economy, the operational patterns of Georgia's port systems, the role and place of Georgia's transit function in global economic integration, and the prospects for the effective use and development of transit capabilities.

Regarding research on enhancing the efficiency of Georgia's transit function, several works have been published by Georgian scholars, including V. Papava (Papava, 2017), S. Pavliashvili, Z. Garaqanidze (Pavliashvili, 2014), T. Kochadze, R. Mamuladze, M. Gabaidze, Z. Futkaradze (Mamuladze, 2013, 2007, 2009), B. Gechbaia, A. Tsilosani (Gechbaia, 2020a, 2020b, 2023), T. Kochadze, D. Sharabidze, A. Gudadze, and B. Sirbiladze (Kochadze, 2017, 2018).

Issues related to cluster formation are discussed in the works of Georgian scholars such as E. Baratashvili, N. Dzidzikashvili, N. Nadareishvili (Baratashvili, 2007a, 2017b), L. Berikashvili, A. Abzalava (Baratashvili, 2013), V. Papava (Papava, 2017), E. Sepashvili (Sepashvili, 2014), R. Manvelidze, L. Tsetskhladze (Manvelidze, 2023), B. Gechbaia, G. Mamuladze, A. Tsilosani (Gechbaia, 2013, 2020a, 2020b, 2010), I. Gagnidze (Gagnidze, 2012, 2015, 2018), M. Churchelauri (Churchelauri, 2023), and others. These works address topics such as the implementation of clusterization, forms of sectoral clusters in modern business, issues related to sectoral cluster forms, cluster development strategies, and competitiveness.

Regarding the efficiency and sustainability of global supply chains, the following studies by foreign authors are relevant:

- In the work by Jan Fagerberg, Bengt-Åke Lundvall, and Martin Srdolec (Fagerberg, 2018), titled "Global Value Chains, National Innovation Systems,

and Economic Development," the hypothesis is discussed that participation in global value chains drives high economic growth.

- In the work by Rajeev K. Goel, James W. Saunoris, and Srishti S. Goel (Rajeev —and by extension, the supply chain's reliability and international economic growth: Impacts of disruptions caused by COVID-19" notes that supply chain efficiency is critical to the proper functioning of the economy, while disruptions in supply negatively impact the productivity and growth of economic systems.

The role and place of supply chains in international business operations are reflected in the supply chain management policy documents of international institutions and well-known companies operating in the global market.

Scientific novelty. The scientific novelty of a dissertation is the main innovative insights into the research and results that distinguish it from other similar works. Therefore, the scientific novelty of a dissertation can be defined as follows:

- **Formulation of a theoretical model of maritime transport-logistics systems.** The paper integrates for the first time an analysis of the structure of maritime transport-logistics systems and their role in international business operations, which forms the basis for a multifaceted study of the field.
- **Development of a methodology for assessing the competitiveness of Georgian seaports.** The paper creates a complex methodology that assesses the competitiveness of Georgian ports in relation to other ports in the Black Sea region, which includes an analysis of both production capacities and the potential of the middle corridor.
- **Assessment of the role of the Middle Corridor in the Georgian economy.** For the first time, the technical and logistical capabilities of the Middle Corridor transport system, its role in the development of Georgia's maritime business and ports, are analyzed.
- **Development of a model for the formation of a maritime transport-logistics cluster for Georgia.** The paper argues that the formation of maritime clusters in Georgia will increase the effectiveness of regional and international cooperation, economic benefits, and promote the optimization of logistics processes.
- **Innovativeness of research methods.** The paper uses a questionnaire survey that assesses the challenges and opportunities of Georgia's maritime transport-logistics system from the perspective of local business organizations.

Theoretical and practical significance of the work. The results of the research discussed in the dissertation have their own theoretical and practical value. Specifically:

- The research results create a conceptually *integrated theoretical model* that combines the principles of international business and maritime transport-logistics systems development in Georgia.
- The methods used (e.g., SWOT analysis in the field of ports and transport) form the basis for the development of new analytical and theoretical models. This approach expands existing theory and creates a solid foundation for future academic and practical research.
- The research results contribute to the integration of global approaches to international business and local specifics, which allows for the theoretical determination of how global trends are reflected in the Georgian context.
- Theoretical conclusions drawn on this basis, it is possible to make practical decisions and develop policy models. Strengthening the theoretical base, in turn, allows for more effective knowledge transfer and its use in future research.

The practical value of the dissertation lies in the following:

- The results and recommendations obtained from the research can be used in the process of developing strategies and forming policies related to the development of maritime business and transport potential in Georgia.
- The SWOT analysis of the Middle Corridor and Georgian ports and the recommendations formulated in the paper will contribute to attracting investments and improving the related decision-making process.
- Analyzing the prospects for international business development and exploring the potential of the Middle Corridor creates a pragmatic framework for planning Georgia's economic policy.

Uniqueness of the work. The work is one of the first studies in which the relationship between Georgia's maritime transport systems and the Middle Corridor is investigated in detail, from a theoretical, analytical, and practical perspective, and their development prospects in the context of international business are consistently assessed.

Structure of the work. The dissertation work includes an introduction, 3 chapters, 12 subchapters, conclusions, and proposals, the total volume of which is 178 pages. The work contains 37 tables, 17 diagrams, and 2 charts.

Thesis approval. The dissertation was approved at the Batumi Shota Rustaveli State University, Faculty of Economics and Business, at the meeting of the "Business Administration, Management and Marketing Sector Department", which was held on 22 May, 2025 (minutes #21-21/06). The main findings of the research presented in the dissertation are reflected in various scientific articles published by the author.

Content

Introduction

Chapter 1. Theoretical foundations of maritime transport-logistics systems .

- 1.1. The essence, structure and role of maritime transport-logistics systems in international business operations
- 1.2. Maritime transport-logistics systems at different stages of world economic development
- 1.3. Trends in the development of maritime trade
- 1.4. Current status, challenges and development prospects of maritime logistics systems

Chapter 2: Georgia's Maritime Transport-logistics Potential at the Present Stage of Economic Development

- 2.1. Current status and trends of Georgia's economic development
- 2.2. The maritime business at the current stage of Georgia's economic development
- 2.3. Georgia's maritime transport potential
- 2.4. Business and logistics environment in Georgia

Chapter 3. Assessment of the competitiveness and development potential of Georgia's maritime transport system.

- 3.1. Assessment of the competitiveness of Georgian ports in relation to other ports in the Black Sea region
- 3.2. Analysis of the quality of utilization of production capacities of Georgian ports
- 3.3. Research Results: "Assessment of Georgia's Maritime Transport-logistics Systems"
- 3.4. International business opportunities and development directions of Georgia's maritime transport system

Conclusions and suggestions

References

Main content of the work

In the *introduction* of the dissertation, the relevance of the research topic is substantiated, the research goal and objectives are formulated, the subject and object of the research are defined, the theoretical-methodological foundations and the research hypothesis are presented, the state of the problem's investigation is described, the scientific novelty is articulated, and the theoretical and practical significance of the work is outlined.

In the first chapter of the dissertation, titled "Theoretical Foundations of Maritime Transport-Logistics Systems," the first subsection, "The Essence, Structure, and Role of Maritime Transport-Logistics Systems in International Business Operations," analyzes the different approaches of Georgian and foreign scientists and researchers regarding the essence of maritime transport-logistics systems. Based on this analysis, the essence of "maritime transport-logistics systems" is clarified as follows: "A maritime transport-logistics system is a combination of the maritime transport system, logistics infrastructure objects, and entities that, through coordinated and harmonized actions, ensure the efficient management of the movement processes (maritime shipments) of material flows (resources, raw materials, semi-finished products, components, and finished products) between economic entities, consumers, and suppliers."

The same subsection specifies the elements of the maritime transport-logistics system, which are grouped as follows:

- Seaports and terminals, maritime transport companies, warehousing systems, transshipment complexes, etc.;
- Qualified personnel who manage technological processes related to maritime cargo transportation also provide a connection between individual elements of the maritime transport-logistics system;
- Technologies that ensure the timely and safe transportation of cargo.

The main components of the maritime transport-logistics system are also described here, including ports and docks, maritime transport (encompassing various types of cargo, passenger, specialized, and commercial vessels), logistics and transport companies, container systems, transport networks, customs procedures and regulations, information and digital technologies, and retail and wholesale trade.

In the same subsection, based on the analysis of various works, the essence of international business operations is clarified, and its main characteristics and structure are identified. Specifically, it is noted that "international business operations refer to cross-border transactions of goods and services between two or more countries, aimed at the exchange of goods and services, capital movement, technology transfer, and human resource mobility."

The same subsection highlights the role of maritime transport-logistics systems in international business operations. Indeed, maritime transport-logistics systems:

1. Serve as the main channel for the movement of global trade commodity flows;
2. Ensure the optimization of supply chains.
3. Provide access to international markets;
4. Ensure cost efficiency;
5. Establish international regulatory frameworks.

The role of maritime transport-logistics systems in the global economy is also outlined. Specifically, maritime transport-logistics systems:

1. Act as a driving force for global economic growth;
2. Promote regional economic development;
3. Support the development of the Trans-Caucasian Middle Corridor;
4. Facilitate the efficient management of environmental challenges;
5. Contribute to the development of global trade and the formation of a competitive environment.

Thus, maritime transport-logistics systems are the basis for the functioning of the global economy, ensuring the sustainable development of international trade. Their role in international business operations is not only to ensure the movement of cargo, but also to connect global markets, harness the economic potential of the region, and promote sustainable development.

The second subsection of the first chapter of the dissertation "Maritime Transport-logistics Systems at Individual Stages of World Economy Development" describes the important role of maritime transport as the main mechanism of global trade at individual stages of the historical development of the world economy. In particular, it describes:

- Maritime transport communication systems before the era of mercantilism ;
- Silk Road and Arabian Sea routes (from the 1st century BC to the 12th century AD) ;
- Arabian Sea routes;
- The place and role of transport communications in the era of mercantilism;
- Industrial Revolution stage (1780-1880);
- Fordism stage (1880-1970);
- Post-Fordism (1970-2010);

It is well-established that ancient sea routes played an important role in the development of the economies of various countries, in the spread of their cultures and technologies. Meanwhile, modern maritime transport-logistics routes form the basis of globalization, facilitating the seamless development of the global economy

The subchapter also substantiates the role and importance of maritime transport in the 21st century. It is noted that the modern economy and international

trade are increasingly dependent on maritime transport systems, which ensure the international circulation of goods, raw materials, technologies and finance. Indeed, maritime trade:

- *It is the foundation of the global trading system;*
- *Ensures the development of new trade routes;*
- *Ensures the introduction and sustainability of technological innovations;*
- *Ensures connectivity of global economic networks;*
- *It is of strategic importance in international politics;*
- *Reduces the negative impacts of COVID-19 and similar challenges.*

Thus, ***maritime transport in the 21st century remains a cornerstone of the global economy, ensuring the improvement of international trade operations and economic relations. Globalization, technological innovations, ecological and energy-efficient approaches, as well as strategic importance in international politics - all these factors determine the fundamental role of maritime transport in the modern world, including in international business.***

The third subsection of the first chapter of the dissertation "Trends in the Development of Maritime Trade," outlines the main characteristics of maritime trade and its importance in the global economy. In particular, the main characteristics of maritime trade are:

- It’s global scale;
- The ability to handle large-volume shipments;
- Rapid development of technologies;

Maritime trade holds immense importance in the global economy. Specifically, maritime trade:

- Facilitates the integration of the world economy;
- Ensures access to global markets;
- Serves as one of the primary means of accessing global markets;
- Promotes regional economic development.

Despite the exceptional importance of maritime trade in the global economy and international business, it faces several challenges, such as:

- Environmental issues: Maritime transport poses environmental challenges, as the operation of maritime transport vehicles is associated with the emission of exhaust gases (emissions) and air pollution.
- Impact of global economic crises on its normal functioning: Economic fluctuations, crises, pandemics, and other challenges affect the volume of maritime trade transactions, causing delays in ports and navigation.
- High competition and increased safety requirements: High competition in maritime trade, along with maritime safety challenges, port security, and instances of piracy, represent another significant challenge.

Thus, maritime trade forms the foundation of global economic functioning and is a critical component of international trade. It ensures the easy and rapid transportation of goods to various countries, promoting the development of international economic relations and regional economies. Maritime trade will remain one of the key elements of the global economy in the future, requiring the adoption of new technologies and environmental standards.

In the same subsection, an analysis of global maritime trade is presented. According to data from the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD, 2024), global maritime trade volume reached 12.3 billion tons in 2023, a 2.4% increase compared to the corresponding figure for 2022. In 2024, this figure grew by 2% compared to 2023. It is projected that maritime trade volume will continue to grow annually at an average rate of 2.4% until 2029.

Data on the volume of goods loaded simultaneously in all ports worldwide are presented in Table 1.1.

Table 1.1.

Number of goods loaded at all ports in the world								
	2000	2005	2010	2015	2018	2019	2020	2021
Quantity, billion tons	6.0	7.1	8.4	10.0	11.0	11.1	10.6	11.0
Growth, %	-	18.3	18.3	19.0	10.0	0.9	-4.5	3.8

Source: Table compiled by the Agency using data from the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)

From the data in **Table 1.1**, it is evident that in 2021, the volume of goods loaded simultaneously in all ports worldwide, i.e., the volume of maritime trade, amounted to 11.0 billion tons, which is 5 billion tons, or 83.3%, higher than the corresponding figure for 2000. Moreover, the maritime trade volume in 2021 increased by 3.8%, or 400 million tons, compared to 2020. According to the data presented in the table, over the past twenty years, the volume of goods loaded in all ports worldwide has increased by an average of 250 million tons annually, indicating the need for continuous improvement in the technical capabilities (capacity and cargo handling) of maritime transport systems.

The volume of goods loaded in all ports worldwide by cargo type is presented in **Table 1.2**. The data in this table shows that the total volume of goods loaded in all ports worldwide exhibits a growth trend. According to 2021 data, the volume of goods loaded in global ports amounted to 10,985 million tons, which is 738 million tons higher than the corresponding figure for 2016. During this period (2016–2021), the volume of crude oil and petroleum products loaded in global ports decreased by 132 million tons, while the volume of containerized cargo increased by 14 million tons, and the volume of dry cargo increased by 857 million tons.

Table 1.2.

Volume of Goods Loaded in All Ports Worldwide by Cargo Type, Million Tons

Year	Total, number of TVs	Among them					
		Crude oil and petroleum products		Containerized cargo		Dry cargo	
		Million tons.	%	Million tons.	%	Million tons.	%
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

Source : Table compiled by the Agency using data from the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)

The data in Table 1.2 indicate that over the long term (2001–2021), different trends are observed in the volume of specific cargo types loaded in global ports.

Specifically:

- Over the twenty years (2001–2021), the amount of oil and oil products loaded into world ports has been within the range of 1700–1800 billion tons and has changed insignificantly in both the upward and downward directions;
- During the same period (2001–2021), the volume of containerized cargo increased by 753 million tons, or 2.5 times;
- During the same period (2001–2021), the volume of dry cargo increased from 3,844 million tons to 8,033 million tons.

Thus, the quantitative indicator (in tons) of goods loaded at world ports is characterized by an increasing trend, although the mentioned growth trends differ depending on the type of cargo. For example, the growth rate of oil and oil products is relatively insignificant, while the number of containerized goods and dry cargo loaded at world ports is growing rapidly.

Data on the deadweight of the world merchant fleet for the main types of ships shows that: The total deadweight of the world fleet reached 2.3 billion tons in January 2023, which is 70 million tons more than the same period in 2022 and 520 million tons more than the corresponding figure in 2015. The increase in this indicator was mainly due to the increase in the total deadweight of tankers and bulk carriers. In addition, the deadweight of tankers, bulk carriers and container ships accounts for 85% of the total capacity of the world fleet. (As of 2023)

Analysis of data related to the deadweight of the world fleet reveals that ***the deadweight of the world fleet is also increasing in parallel with the increase in the number of goods loaded in world ports, which puts on the agenda the need to increase***

the capacity (throughput) of existing maritime transport-logistics systems and/or build new maritime transport infrastructure.

Ship Registry. A ship registry is a system administered by a country. It contains a list of ships that are registered in the jurisdiction of a particular country. Registration in a registry means that the ship takes the flag of that country and is subject to its legal and maritime regulations.

LEPL, Maritime Transport “Report 2021” published by the agency shows (unfortunately, reports for subsequent years are not available on the agency’s website) that 1,622 sailing units are registered in the State Register of Ships of Georgia, of which:

- The number of vessels involved in inland navigation is 1,592, of which 1,525 are registered vessels with a tonnage of less than 100 tons, and 67 are registered vessels with a tonnage of more than 100 tons;
- The number of vessels involved in international navigation is 30 units. Among them, the number of yachts/boats is 19 units;
- The average age of floating vessels registered in the Georgian State Register of Ships is 26 years.

The presented materials demonstrate that Georgia's capabilities in the field of maritime registry are insignificantly utilized, which is caused by legislative and infrastructural challenges.

The ship registry could become an important economic segment for Georgia if services and regulations are effectively developed.

In the fourth subsection of the first chapter of the dissertation "Current Status, Challenges and Development Prospects of Maritime-Logistics Systems" analyzes the general performance indicators of various regions of the world - Asia, Europe, North America, Latin America and the Caribbean, Australia and Oceania, and outlines their place and role in the regional and global economy.

Table 1.3 presents the main performance indicators of the world's largest ports in 2023. The presented materials show that, according to 2023 data, the port of Shanghai (China) is in first place in terms of both cargo turnover and ship arrivals, revenues, profits and investment made.

Table 1.3.

Performance indicators of the world's largest ports in 2023

Port name	Cargo turnover, million tons	Number of ship calls	Revenues	Number of employees	Investments, million US dollars	Profit, million dollars
Port of Rotterdam (Netherlands)	438	28 000	842 Mln euros	1 300	295 Mln euros	270
Shanghai Port (China)	750 (49.16 mln TEU)	42 000	1 500	3 500	500	450
Port of Los Angeles (USA)	16.65 mln TEU	1 800	520	900	150	160
Port of Santos (Brazil)	173 Mln tons + 5 Mln TEU	4 500	312	1 200	100	110
Port of Durban (South Africa)	80	2 700	220	1 000	80	70
Port of Melbourne (Australia)	3.26 Mln TEU	1 200	180	>700	50	60

Source: The table was compiled by the author based on data collected from the websites of the ports indicated.

This subsection of the paper assesses the current state of maritime logistics systems, key challenges, and development trends, based on which it is concluded that *the development of maritime transport-logistics systems plays an important role in the development of the global economy and trade systems. Although there are significant challenges such as environmental issues, infrastructure congestion, security issues, the introduction of new technologies and innovations in the maritime transport system, the use of green technologies, and other positive trends will contribute to increasing the efficiency of the industry and ensuring stable development in the future.*

The second chapter of the work - *"Georgia's Maritime Transport-logistics Potential at the Present Stage of Economic Development"* in the first subsection *"Current Status and Trends of Georgia's Economic Development"* It is noted that *the analysis of the economic situation of Georgia and its main indicators (GDP, unemployment rate, GDP per capita, etc.) is critically important for assessing the maritime transport-logistics potential. The analysis of these indicators allows us to understand in which direction maritime transport should develop and what mechanisms can be used to increase the competitiveness of the Georgian maritime sector in the international market.*

Analysis of macroeconomic data allows to determine the opportunities for maritime business development in the country, to plan long-term economic strategies that should ensure increased competitiveness in the field of international trade. This analysis will also allow the Georgian government and business sector to more

effectively manage existing resources and be able to attract additional investments in a targeted manner. Indeed:

- *Economic development and the maritime transport-logistics sector are closely interconnected;*
- *The size and growth rate of a country's GDP are interconnected with the maritime transport-logistics sector;*
- *Unemployment rates and jobs are correlated with the maritime sector;*
- *Economic development trends significantly determine the development prospects of the maritime sector;*
- *Economic indicators affect the logistics system;*
- *The global economy affects the logistics system.* Georgia's maritime sector is part of the global economy, therefore economic indicators of construction, trade, tourism, agriculture and other sectors determine the development trends of the maritime sector.

Thus, *the analysis of Georgia's key macroeconomic indicators is very important for assessing the maritime transport-logistics potential. To assess the current state and trends of Georgia's economic development, characteristics such as gross domestic product (GDP), GDP per capita, and unemployment rate were used.*

Gross Domestic Product (GDP). The purpose of the GDP analysis is to assess the scale of resources a country has for the development of maritime infrastructure. Table 2.1 presents statistical data on the values and growth trends of the main macroeconomic indicator of Georgia, the European Union and the world economy - gross domestic product for 2018-2023.

The data presented in Table 2.1 shows that Georgia's nominal GDP in 2022 amounted to 24.98 billion USD, which is 6.13 billion USD more than the indicator in 2021. The growth rate of the indicator during the reporting period was 32.5%. The growth trends of the indicator were maintained in the following year 2023. In particular, the nominal GDP value amounted to 30.54 billion USD, which is 5.56 billion USD more than the indicator in 2022, although the growth rate decreased relatively and amounted to 22.3%.

Table 2.1.

Key macroeconomic indicator - GDP

Indicator		2018	2019	2020	2021	2022	2023
1.	Nominal GDP of Georgia - at current prices (billion \$)	17.9	17.64	16.01	18.85	24.98	30.54
	Growth, %	-	-1.5	-9.2	17.7	32.5	22.3
2.	Real GDP of Georgia - at constant 2015 prices, (billion \$)	17.57	18.51	17.35	19,19	21.3	22.89
	Growth, %	6.1	5.4	-6.3	10.6	11.0	7.5
3.	Real GDP of the European Union - constant 2015 prices, (trln \$)	14.51	14.77	13.93	14.77	15.29	15.35
	Growth, %	2.1	1.8	-5.7	6.0	3.5	0.5
4.	World real GDP - constant 2015 prices, (trln \$)	82.8	84.99	82.5	87.66	90.37	92.83
	Growth, %	3.3	2.6	-2.9	6.3	3.1	2.7

Source: The table was compiled by the author based on data posted on the official website of the World Bank.

The presented data demonstrate that:

- The Georgian economy is much more vulnerable to the negative impacts of external factors than the world or European Union economies.
- In a stable macroeconomic environment, the growth rate of the Georgian economy is much higher than the growth rates of the European Union and the world economy.

GDP per capita. *GDP per capita affects both domestic and foreign trade, and therefore, the effective use of maritime transport-logistics potential.* For the analysis of GDP per capita, we used data published by the World Bank, which is presented in Table 2.2. It also presents the corresponding values of the same indicator in the European Union and the world, as well as the growth rate of the indicator.

Analysis of the indicator reveals that:

- Georgia's nominal GDP per capita increased by 3,316 USD compared to the pre-pandemic period. Accordingly, the increase amounted to 69%, which is a fairly good indicator;
- In the same period 2018-2023, GDP per capita at constant 2015 prices increased by:
 - In Georgia - by 1,373 USD (29.1%) and amounted to 6,087 USD in 2023;
 - In the European Union - by 1,705 USD (5.3%) and amounted to 34,162 USD in 2023;
 - Worldwide - by 759 USD (7.0%) and amounted to 11,567 USD in 2023.

Table 2.2.

Macroeconomic indicator - GDP per capita

Indicator		2018	2019	2020	2021	2022	2023
1.	GDP per capita, current prices, USD, Georgia	4 804	4 741	4 301	5 084	6 730	8 120
	Growth, %	-	-1.3	-9.3	18.2	32.4	20.7
2.	GDP per capita, constant 2015 prices, USD, Georgia	4 714	4 976	4 660	5 175	5 736	6 087
	GDP per capita, (growth %)	6.1	5.6	-6.4	11.1	10.8	6.1
3.	GDP per capita, constant 2015 prices, US dollars, world	10 808	10 976	10 548	11 112	11 365	11 567
	GDP per capita, (growth %)	-	1.6	3.9	5.3	2.3	1.8
4.	GDP per capita, constant 2015 prices, US \$, European Union	32 457	33 016	31 127	33 035	34 169	34 162
	GDP per capita, (growth %)	-	1.7	5.7	6.1	3.4	0.0
5.	GDP per capita, PPP (current U.S. \$) - Georgia	15 022	16 770	16 791	18 916	22 443	24 681
	Growth, %	-	11.6	0.1	12.7	18.6	10.0
6.	GDP per capita, PPP (current international \$) - World	17 194	18 010	17 772	19 720	21 656	23 009
	Growth, %	-	4.7	-1.3	11	9.8	6.2
7.	GDP per capita, PPP - EU	44 654	48 195	47 104	51 917	57 339	60 348
	Growth, %	-	7.9	-2.2	10.2	10.4	5.2

Source: The table was compiled by the author based on data provided in official World Bank reports.

Unemployment rate in Georgia. The goal of analyzing the unemployment rate is to assess how effectively the maritime sector can create new jobs. Indeed, the growth of jobs in the maritime sector not only reduces the unemployment rate but also increases the income of the population, which is one of the important foundations of economic development.

Table 2.3 presents statistical data on the values and growth trends of the main macroeconomic indicator - unemployment rate - for Georgia, Georgia's neighboring countries (Armenia, Azerbaijan, Turkey), the European Union and the world economy for 2018-2023, which are posted on the World Bank website.

Table 2.3.

Key macroeconomic indicator - unemployment rate

Indicator		2018	2019	2020	2021	2022	2023
1.	Georgia	12.7	11.6	11.7	11.8	11.7	11.6
2.	Armenia	13.2	12.2	12.2	10	8.6	8.6
3.	Azerbaijan	4.9	5.0	7.2	6.0	5.7	5.6
4.	Turkey	11.0	13.7	13.1	12	10.4	9.4
5.	European Union	7.3	6.7	7.0	7.0	6.1	6.0
6.	World	5.8	5.6	6.6	6.0	5.3	5.0

Source: Table compiled by the author using World Bank data

Data published by the World Bank shows that unemployment remains one of the main challenges for the Georgian economy. Indeed, according to the World Bank, the unemployment rate in Georgia in 2023 amounted to 11.6%, significantly exceeding both the world and European Union averages, as well as the rates of countries in the region - Armenia, Azerbaijan and Turkey.

Given the unfavorable situation in the Georgian labor market, it is important to improve the conditions for business development and job creation in the country, including fully utilizing the opportunities that exist in the maritime transport infrastructure and maritime in the direction of business development.

In the second subsection of the second chapter of the dissertation, "Maritime Business at the Current Stage of Georgia's Economic Development," analyzes business development trends in Georgia. The main economic indicators of the business sector are presented in Table 2.4.

The presented analysis allows us to draw the following conclusions:

- The number of registered enterprises in the business sector is 4.3 times higher than the number of active enterprises, which is due to the fact that the procedures for registering a business in Georgia are relatively simple, as well as the high number of people wishing to start a business. However, only 23.2% of registered enterprises are active, which means that business entities need more support in various areas such as competencies and others.
- According to 2023 data, the growth rate of various indicators of the business sector's performance ("turnover", "output", "value added", "intermediate consumption", "fixed assets" and "average monthly wages of hired employees") has significantly decreased compared to 2019, 2021 and 2022.

Table 2.4.

Key economic indicators of the business sector

Indicator		2018	2019	2020	2021	2022	2023
1. Number of registered enterprises	Unit	670269	711982	747604	791943	859672	-
	Growth, %	-	6.2	5.0	5.9	8.6	-
2. Number of active enterprises, units	Unit	151117	160506	160698	171021	200098	-
	Growth, %	-	6.2	0.1	6.4	17.0	-
3. Rotation	Billion lari	86.6	109.0	114.3	150.4	181.8	204.6
	Growth, %	-	25.9	4.9	31.6	20.9	12.5
4. Released products	Billion lari	41.6	47.5	46.2	57.6	71.8	77.9
	Growth, %	-	14.2	-2.7	24.7	24.7	8.5
5. Added value	Billion lari	20.7	23.3	22.3	27.8	36.2	39.8
	Growth, %	-	12.6	-4.3	24.7	30.2	12.6
6. Intermediate consumption	Billion lari	20.9	24.2	24.0	29.8	35.6	38.0
	Growth, %	-	15.8	-0.8	24.2	19.5	6.7
7. Fixed assets	Gel	33.8	36.8	38.7	44.7	46.8	48.8
	Growth, %	-	8.9	5.2	15.5	4.7	4.3
8. Number of employees	Ten. man	734.2	756.9	703.9	744.3	779.4	823.6
	Growth, %	-	3.1	-7.0	5.7	4.7	5.7
9. By hiring, the average wage of the employee is 100%	Gel	1101.3	1161.7	1222.9	1347.6	1605.9	1827.3
	Growth, %	-	5.5	5.3	10.2	13.8	5.5

Source: The table was compiled by the author based on the Geostat report "Business Sector in Georgia, 2022."

The values and growth rates of the economic activity indicators of "Transport and Storage" are shown in Table 2.5.

The presented data show that the number of enterprises registered in the economic activity of the "transport and warehousing sector" steadily increased within 8% in 2018-2022, its share was within 3.4-3.7% of the total number of enterprises registered in the economy and amounted to 31,063 units in 2022. ***This indicator is quite low, which means that the potential opportunities of the sector are insufficiently utilized.***

The key indicators of economic activity in "Transport and Storage" ("Turnover", "Output", "Value Added", "Intermediate Consumption", "Fixed Assets", and "Average Monthly Compensation of Employees") are consistent with the trends of the overall indicators of the business sector. This allows us to draw the following conclusions:

- The "Transport and Storage" sector has the ability to resist the negative impact of external factors.

- The percentage share of enterprises active in the economic activity of “transport and warehousing” in the total number of registered enterprises is relatively low compared to the corresponding indicators of the business sector.
- The average monthly wage in the "Transportation and Storage" sector is much higher than the average for the business sector, and the growth rate is also high.

Table 2.5 .

"Transport and Storage" Economic Activity Indicators

Mach-li		2018	2019	2020	2021	2022
Registered enterprises Quantity	Total	670269	711982	747604	791943	859672
	Transport and storage	22791	25041	26911	28909	31063
	Growth rate, %	-	9.9	7.5	7.4	7.5
	Share in the business sector, %	3.4	3.5	3.6	3.7	3.6
Number of active enterprises	Total	151117	160506	160698	171021	200098
	Transport and storage	11301	13308	13774	14444	15456
	Growth, %	7.5	8.3	8.6	8.4	7.7
Rotation Million GEL	Total	86625.1	109024.3	114348.5	150414.9	181765.5
	Transport and storage	5054.0	6031.7	5778.4	6985.7	9302.3
	Share, %	-	25.9	4.9	31.6	20.9
Production output, million GEL	Total	41649.2	47494.7	46227.3	57613.8	71778.3
	Transport and storage	4050.9	4621.3	4175.3	5070.9	6852.9
	Share, %	-	14.2	-2.7	24.7	24.7
Value added, million GEL	Total	20726.9	23296.0	22263.0	27843.7	36153.7
	Transport and storage	2098.8	2339.3	2065.8	2450.8	3425.6
	Share, %	-	12.6	-4.3	24.7	30.2
Number of employees	Total	734215	756852	703874	744256	779418
	Transport and storage	58137	61163	56828	62592	66554
	Share, %	-	0.4	-0.6	0.8	0.5
Average monthly wage, GEL	Total	1101.3	1161.7	1222.9	1347.6	1605.9
	Transport and storage	1300.3	1384.7	1435.7	1479.3	1697.0
	Share, %	-	7.7	4.4	3.6	16.2

Source: Table compiled by the author Based on the Geostat report "Business Sector in Georgia, 2022"

the second chapter of the dissertation "Georgia's Maritime Transport Potential" highlights the special importance of the maritime transport system, the regional, national, and international role of the transport system. In particular:

- The regional role of Georgia's transport system is reflected in the fact that the maritime transport system is an integral part of the economic structure of the Caucasus and the Black Sea region.
- The national role of Georgia's transportation system is reflected in the fact that Georgia's maritime sector is one of the leading sectors of the country's economy and business.
- The international role of Georgia's transport system is reflected in the fact that Georgian seaports and terminals play an important role in the global supply chain.

The same chapter presents an analysis of the technical and operational characteristics and performance indicators (capacity, number of vessel arrivals, cargo turnover and share of cargo turnover in capacity - indicators of production capacity utilization) of the components of Georgia's maritime transport infrastructure - Batumi Sea Port, Poti Sea Port, Kulevi Oil Terminal, Supsa Sea Terminal, and Poti New Sea Port.

In the fourth subsection of the second chapter of the dissertation, "Business and Logistics Environment in Georgia," the impact of the country's business environment on investment attractiveness, ensuring political and economic stability, the activity of shipping companies, and the process of bringing business operations into line with international standards is substantiated, and the conclusion is made that *the business environment creates a stable base for the development of seaports, attracting investments, and promoting the expansion of international trade.*

To assess the business environment in Georgia, we used *the World Bank's "Doing Business" ranking*. The World Bank's "Doing Business" ranking aims to assess the business and investment climate worldwide, promote investment, increase employment and productivity, and accelerate sustainable economic development . It is assessed using the following ten indicators. Georgia's positions are presented in Table 2.15.

The World Bank report shows that Georgia ranks 7th out of 190 countries in the world in terms of "doing business" with a score of 83.7. The indicator has improved by 0.2% compared to 2019.

Among the ten indicators of the ranking, Georgia has the best results: in the "Business Registration" indicator - 2nd place in the world with 99.6 points, in the property registration indicator - 5th place (92.9 points), in the credit obtaining indicator - 12th place (75.0 points), in the tax payment indicator - 14th place (89.2 points) and in the credit obtaining indicator - 15th place (85.0 points).

Table 2.15.

Georgia's positions according to the World Bank's "Doing Business Index"

Year	2019	2020		2019-2020
	Score	Score	Place	Growth, %
Index	83.5	83.7	7	0.2
1. Enterprise registration	99.3	99.6	2	0.3
2. Issuance of construction permits	79.3	81.0	21	1.7
3. Electricity supply	84.4	84.4	42	-
4. Property registration	92.9	92.9	5	-
5. Taking out credits	85.0	85.0	15	-
6. Protection of minority rights	84.0	84.0	7	-
7. Payment of taxes	89.0	89.2	14	0.2
8. International trade	90.0	90.1	45	0.1
9. Protection of contracts	75.0	75.0	12	-
10. Insolvency	56.0	56.2	64	0.2

Source: The table was compiled by the author based on World Bank data - <https://archive.doingbusiness.org/en/data/exploreconomies/georgia>

The report shows that significant problems still exist on a number of indicators. In particular, Georgia ranks 42nd in the electricity supply index (84.4 points), 45th in the international trade index (90.1 points), and 64th in the insolvency index (56.2 points). *One of the reasons for such unfavorable values of individual indicators of the rating is the inefficiency of the country's logistics system.* Indeed, according to the international trade index, Georgia is in 45th position. This index is calculated using indicators such as the time and cost spent on customs and border procedures when performing international trade operations. The values of individual indicators of the international trade index are presented in Table 2.16.

The presented indicators show that Georgia has much better estimates of export-related indicators (cost, time) than developed countries of Europe, Central Asia and OEEC, although the opposite situation is with import-related indicators. For example, in the case of Georgia, the "cost of imports (border and customs control)" is 396 USD, which is twice as high as the indicator of Europe and Central Asia (158.8 USD) and four times as high as the indicator of OEEC countries (98.1 USD). The same situation is in the case of the "cost of imports: preparation of documents" indicator. In particular, the value of the mentioned indicator in the case of Georgia is 189 USD, while for Europe and Central Asia the indicator is 85.9 USD, and for OEEC countries it is 23.5 USD.

Table 2.16.

Values of individual indicators of the "International Trade" indicator of the World Bank's "Doing Business" index

Year	Georgia	Europe and Central Asia,	OEEC countries
1. Export time: border and customs control, hours	6	16.1	12.7
2. Export value: border and customs control, USD	112	150	136.8
3. Export time: document processing, hours	2	25.1	2.3
4. Export cost: documentation, USD	0	87.6	33.4
5. Import time: border and customs control, hours	15	20.4	8.5
6. Import value: customs and border control, USD	396	158.8	98.1
7. Import time: document processing, hours	2	23.4	3.4
8. Import cost: documentation, USD	189	85.9	23.5

Source: The table is based on World Bank reports - https://archive.doingbusiness.org/en/data/exploreconomies/georgia#DB_tab

The data allows us to draw the following conclusion - *Georgia's transport-logistics costs, related to border and customs procedures, document preparation, and the cost of cargo handling and transportation, are quite high, which affects both the cost of products produced in the country and the competitiveness of products, sectors, and the country's economy as a whole.*

The same subsection of the paper also assesses the existing logistics environment in Georgia, identifies the main impact of the logistics environment on the maritime sector, and notes that the logistics environment provides:

- Development of transport and infrastructure, including railways and roads;
- The logistical environment ensures the advancement of technological integration;
- Deepening regional integration;
- Reducing cost and improving service quality;
- Integration of Georgia's transport-logistics system into the global supply chain.

Thus: *the business environment creates a stable base for the development of seaports, attracting investments and facilitating the expansion of international trade, while the logistics environment determines the degree of integration of ports with global markets, improves the efficiency of cargo transportation and increases the country's competitiveness.*

The so-called “Logistics Development Index” developed by the World Bank was used to assess Georgia's logistics environment. Table 2.17 presents Georgia's positions according to the World Bank's “Logistics Development Index”.

The presented data shows that as of 2023, Georgia's positions have improved by 40 positions compared to 2018. In particular, in 2018, Georgia ranked 119th in the Logistics Development Index, and by 2023, it was 79th.

Georgia's improvement in ranking was mainly due to the fact that five out of the six indicators that make up the index improved in 2023. The best progress is recorded in the assessment of the "timeliness" indicator (2.26 points in 2018, 3.1 points in 2023) and in the assessment of the transportation supervision indicator (2.26 points in 2018, 2.8 points in 2023).

Table 2.17.

Georgia's positions according to the World Bank's "Logistics Development Index"

		Year	2007	2010	2012	2014	2016	2018	2023
Index	Score	-	2.61	2.77	2.51	2.35	2.44	2.7	
	Place	-	93	77	116	130	119	79	
1. Customs		-	2.37	2.9	2.21	2.26	2.44	2.6	
2. Infrastructure		-	2.17	2.85	2.42	2.17	2.42	2.3	
3. International shipments		-	2.73	2.68	2.32	2.35	2.38	2.7	
4. Logistics services		-	2.57	2.78	2.44	2.08	2.38	2.6	
5. Transportation supervision		-	2.67	2.59	2.59	2.44	2.26	2.8	
6. Timeliness		-	3.08	2.86	3.09	2.8	2.26	3.1	

Source: The table was compiled by the author based on World Bank reports - <https://lpi.worldbank.org/international/scorecard>

It should be noted that the presented indicator still lags behind the indicator of 2012 (in 2012, Georgia was ranked 77th - with 2.77 points). Among the six criteria that make up the Logistics Development Index, Georgia has the best situation in the criterion “Delivery of cargo within the established deadlines (timeliness)” with 3.1 points, and the worst - in the criterion “Quality of trade and transport infrastructure (infrastructure)” (2.3 points). It is noteworthy that the infrastructure criterion **was also the lowest in the 2010 (2.17 points) and 2016 (2.17 points) reports, which demonstrates that the quality of the existing trade and transport infrastructure in Georgia needs further improvement.**

In addition, the assessments of the criteria "Efficiency of customs and border procedures (clearance)" and "Quality and competence of logistics services" are still low (these criteria are each assessed with 2.6 points in the 2023 report), *which indicates that both logistics, customs and border services and procedures require further improvement.*

third chapter of the work - "Assessment of the Competitiveness and Development Potential of the Georgian Maritime Transport System" "Assessment of the Competitiveness of Georgian Ports in Relation to Other Ports in the Black Sea Region" It is noted that *"Black Sea ports provide the most important trade links between the markets of Europe, Asia and the Middle East, while at the same time there are certain circumstances of both cooperation and competition between them"* and the main reasons for the competition of Black Sea ports are highlighted:

- Same cargo turnover structure (same port purpose);
- Strategic location of ports;
- Tariffs and terms of service;
- Investments and development;
- *Offering alternative modes of transportation.*

The competitiveness of Black Sea ports is determined by the volume of targeted investments, the efficiency of strategically important operations, which play an important role in both regional and global supply chains. The competitiveness of a port determines its ability to successfully carry out operations and have a positive impact on both local and global markets,

It depends on infrastructure development, effective cargo management, logistics connections, service quality, and other factors that make the port's cargo reception, transfer, distribution, and other logistics operations both complete and efficient.

Table 3.1 presents the main performance indicators of important ports in the Black Sea region countries for 2023.

The materials presented in Table 3.1 show that among the largest ports on the Black Sea, the port of Novorossiysk (Russia) is in first place in terms of cargo turnover, with a cargo turnover of 140 million tons in 2023, the port of Constanta (Romania) is in second place with a cargo turnover of 60 million tons, the port of Nikolaev (Ukraine) is in third place with a cargo turnover of 30 million tons, and in fourth place are again two Ukrainian ports - Chernomorsk and Odessa, each of which has a cargo turnover of 25 million tons.

Against the background of the above data, the cargo turnover of Georgian ports looks weak, which indicates that, according to this indicator, the competitiveness of Georgian ports is quite, or rather, the lowest.

The issue of ownership of ports is important. The largest ports in the Black Sea region are operated exclusively by state-owned companies. The only exception is the ports of Georgia.

Table 3.1.

Key performance indicators of the largest Black Sea ports in 2023

Country	Port name	Cargo turnover,	Ship arrivals, number	Number of employees	Investment volume Purpose
Georgi	Batumi	5.5	593	-	48 million US dollars since 2008
	Poti	7	1200	-	85 million US dollars, since 2011
	Kulevi				Not publicly available
Turke	Istanbul	10	1200	1500	50 million US dollars
	Zonguldak	10	1200	2500	50 million US dollars
	Trabzon	10	1500	5000	50 million US dollars
Bulg	Varna Port	10	1500	5000	150 million US dollars
	Burgas	20	3500	4000	250 million euros
Ro	Constanta	60	4000	12000	400 million US dollars
	Mangalia Port	3	1200	1500	50 million euros - infrastructure
Ukrain	Odessa Port	25	1500	5000	100 million US dollars
	Chernomorsk	25	1500	4000	150 million US dollars
	Nikolaev	30	1500	10000	200 million US dollars
Russia	Novorossiysk	161	4500	15000	500 million US dollars
	Tuapse	26	1500	10000	300 million US dollars
	Port of Sochi	5	1200	3000	100 million US dollars

Source: The table was compiled by the author based on data published on the official website of the relevant port.

The presented materials demonstrate that *the competitiveness indicators of Georgian ports are among the lowest in terms of the number of cargoes processed (cargo throughput rate), the number of ship arrivals, and the volume of investments made. In addition, almost all Black Sea ports are operated by state-owned companies, except for Georgian ports, which also allows us to conclude that the low competitiveness of Georgian ports is also determined by the fact that they are managed by foreign-owned operators.*

In the second subsection of the fourth chapter of the work "Analysis of the quality of utilization of production capacities of Georgian ports" The competitiveness of Georgian ports is assessed on the basis of an analysis of the quality of utilization of production capacities. To assess the efficiency of seaports, we used the so-called port capacity utilization (utilization) indicator, which represents the share of the port's

cargo turnover in throughput (cargo turnover relative to throughput, %). Table 3.2 presents the values of the parameters for assessing the efficiency of individual terminals of the Batumi Seaport.

Table 3.2.

Values of indicators for evaluating the efficiency of the Batumi Port

		2014	2019	2020	2021	2022	2023
Oilfield-Li	Throughput - 15 million tons per year						
	Cargo turnover, Mln tons	4.5	0.9	1.2	1.5	2.0	1.6
	Growth rate, %	-	-80.0	33.3	25.0	33.3	-20.0
	Bandwidth utilization, %	30	6	8	10	13	11
TV term	Throughput - 2.7 million tons per year						
	Cargo turnover, million tons.	1.203	0.695	0.913	1.211	1.742	1.942
	Growth rate, %	-42.2	31.4	32.6	43.8	11.5	-42.2
	Bandwidth utilization, %	45	26	34	45	65	72
Container truck	Throughput - 350,000 TEU per year						
	Cargo turnover, TEU	61 980	116 081	103 302	99 187	119 471	109,000
	Growth rate, %	87.3	-11.0	-4.0	20.5	-8.8	87.3
	Bandwidth utilization, %	18	26	30	28	34	31
Tot	Capacity - 180,000 passengers per year						
	Passenger	-	-	-	-	-	-

The performance indicators of the Batumi Sea Port show that the level of utilization of the capacity of individual terminals is very low. In particular:

- According to data from the last five years, the largest volume of liquid cargo handled annually at the oil terminal was recorded in 2022 (2 million tons), with a corresponding capacity utilization (efficiency) rate of only 13%;
- According to the same data, the maximum amount of cargo processed annually at the dry cargo terminal amounted to 1.942 million tons (2023), the corresponding capacity utilization (efficiency) rate of which is 72%;
- During the same period, the maximum number of containers handled annually at the container terminal was recorded in 2022 at 119,471 TEU, with a corresponding capacity utilization (efficiency) rate of 34%.

Table 3.3 presents the values of the efficiency assessment parameters of the Poti Seaport by individual types of cargo, as well as the values of one of the efficiency assessment indicators - the capacity utilization rate.

Table 3.3.

Poti Seaport Efficiency Parameter Values

		2018	2019	2020	2021	2022
General/Bulk Cargo	Throughput - 20.0 million tons per year					
	Cargo turnover	5.9	8.1	6.9	6.6	7.2
	Growth rate, %	37.3	-14.8	-4.3	9.1	37.3
	Bandwidth utilization, %	30	41	35	33	36
	Throughput - 1.0 million tons per year					
Liquid cargoes	Cargo turnover	0.5	0.6	0.5	0.5	0.5
	Growth rate, %	20.0	-16.7	0.0	0.0	20.0
	Bandwidth utilization, %	50	60	50	50	50
	Throughput - 550,000 TEU per year					
Containers, TEU	Cargo turnover, TEU	363 936	531 735	387 368	302 082	357 623
	Growth rate, %	-	46.1	-27.2	-22.0	18.4
	Bandwidth utilization, %	66	97	70	55	65
Poti New Port,						
Capacity: 1.5 million dry cargo, 100,000 TEU and 30,000 ferry cargo						

The data shows that in the Poti Seaport:

- The maximum annual volume of general and bulk cargo handled (cargo turnover) in 2018-2022 was 6.9 million tons (2019), with a corresponding capacity utilization (efficiency) rate of 41%;
- During the same period, the maximum annual cargo turnover of liquid cargoes processed amounted to 0.6 million tons, with a corresponding capacity utilization (efficiency) rate of 60%;
- The maximum annual cargo turnover of containers handled during the same period amounted to 531,735 TEU, with a corresponding capacity utilization (efficiency) rate of 60%;

Table 3.4 presents the design capacity and cargo turnover indicators of the Kulevi and Supsa oil terminals, as well as the Anaklia seaport, as well as the values of one of the indicators for assessing the efficiency of the Supsa and Kulevi terminals - capacity utilization.

Table 3.4.

Values of parameters for evaluating the efficiency of Kulevi and Anaklia terminals

		2018	2019	2020	2021	2022	Average rate
Kulevi (Black Sea) Terminal	Throughput - 10.0 million tons per year						
	Cargo turnover	1.4	1.6	1.7	1.9	1.9	1.7
	Growth rate, %	14.3	6.2	11.8	0.0	-10.5	14.3
	Bandwidth utilization, %	14	16	17	19	19	17
Supsa Marine Terminal	Throughput - 8.0 million tons per year						
	Cargo turnover	3.7	3.7	4.2	4.2	1.0	3.4
	Growth rate, %	0.0	13.5	0.0	-76.2	240.0	0.0
	Bandwidth utilization, %	46	46	53	53	13	24
Anaklia Port	After the completion of the first stage of construction - 600,000 TEU, or 7.8 million tons, and after completion - 100 million tons						

The data shows that in 2018-2022:

- The maximum annual volume (cargo turnover) of petroleum products processed at the Kulevi Oil Terminal was 1.9 million tons (2021, 2022), with a corresponding capacity utilization (efficiency) rate of 19%;
- During the same period, the maximum annual volume (cargo turnover) of petroleum products processed at the Anaklia Oil Terminal amounted to 4.2 million tons (2020, 2021), with a corresponding capacity utilization (efficiency) rate of 53%;

Table 3.5.

Absorbed capacities of Georgian seaports and terminals

Port, terminal	Oil, million tons	Dry cargo, million tons	Containers, TEU
Batumi Sea Port	15.0	1.0	240,000
Poti Sea Port	0.5	13	190,000
Poti New Port	-	1.5	100,000
Kulevu Terminal	8	-	-
Supsa Terminal	6	-	-
Anaklia Sea Port	-	-	600,000
Total:	29.5	15.5	530,000 ÷ 1,000,000

Note: The table was compiled by the author based on the data presented in Tables 3.2., 3.3., and 3.4 in the paper.

Analysis of the performance indicators of Georgia's maritime transport-logistics infrastructure shows that the efficiency indicator estimated based on the

existing capacity utilization data is quite low. Data on the capacity utilization of Georgian seaports as of 2022 are presented in Table 3.5.

Thus, according to 2022 data, Georgia's maritime transport infrastructure can additionally process 29.5 million tons of oil products, 15.5 million tons of dry cargo and 530,000 TEU containers, which will increase to 1,000,000 TEU after the commissioning of the new Anaklia port. By utilizing existing production capacities, Georgia's transport-logistics system can play an important role in the further development and stable functioning of the "Middle Corridor", a global supply chain that ensures international trade.

In the third subsection of the third chapter of the work "Assessment of Georgia's Maritime Transport-logistics Systems" presents the results of a field study conducted in the process of completing a doctoral thesis, the purpose of which was to assess the Georgian maritime transport-logistics system, determine its role in international business and the national economy, and identify existing challenges and opportunities. During the study, trends in the use of ports, their infrastructural and technical condition, competitiveness, and the quality of cooperation with various stakeholders were assessed.

Representatives of transport-logistics companies operating in Georgia participated in the survey.

"The use of ports and their role." The component study revealed that the majority of business organizations use the seaports of Poti and Batumi. A large part of the companies (65%) have been using these services for more than 5 years, which indicates the importance of ports in business activities. The assessment of the role of ports showed that their role in the Transcaucasian Transport Corridor, the Georgian transport system, the national economy and business development, including international ones, is of paramount importance.

the "infrastructural and technical condition" component, it was revealed that only 8% of respondents consider them to be modern and well-equipped. According to the majority, the ports are partially modern and require re-equipment (52%), outdated, although equipped (23%). The availability of transport and means of transport is partially sufficient (67%), and infrastructural connections (rail, road, pipeline) are mostly fully provided (67%).

"Competitiveness and Costs" component of the survey showed that the competitiveness of Georgian ports in the domestic market is relatively high, although it is lower than that of ports in the region (Russia and Turkey). Service costs remain a challenge for businesses, as most believe that port services are expensive (42%) or very expensive (28%). In addition, some companies (11%) also identify hidden costs that prevent the effective use of services.

"Collaboration and Communication Challenges" The component study showed that the quality of cooperation between logistics companies, ports, government agencies and businesses cannot withstand criticism. According to the study, only 8% consider this relationship to be very good, while 46% rate it as bad or very bad. The main challenges are identified as lack of communication (36%), slow procedures (25%) and legislative obstacles (24%).

"Prospects of the Maritime Transport-logistics Cluster", the majority of respondents to the component survey believe that the creation of a maritime transport-logistics cluster is necessary (43%) or beneficial (45%). Its implementation will contribute to economic growth, the development of the transport system, and increased business efficiency.

The results of the study of the Georgian maritime transport-logistics system allow us to conclude that Georgian ports need:

- ***Infrastructural development*** - technical re-equipment and improvement of production capacities are needed;
- ***Cost optimization*** - reducing the cost of services *to increase competitiveness*.
- ***Strengthening cooperation*** - a common information platform and unified coordination mechanisms should be created.
- ***Formation of a logistics cluster*** - deepening cooperation with the countries of the region and developing a common strategy.

Therefore, the effective functioning of Georgia's maritime transport-logistics system is critically important for international business and the country's economic development. Overcoming existing challenges and implementing innovative approaches will allow the country to fully utilize its potential as both a transport and commercial hub.

In the fourth subsection of the third chapter of the work "International Business Opportunities and Development Directions of Georgia's Maritime Transport System" describes the changes in the international business environment, processes in the global economy, and general trends in international business development, such as the increasing role of multinational companies, the expansion of e-commerce, and the transformation of global supply chains, which present the best opportunities for international business and economic development in Georgia.

The ongoing processes in the development of the global economy and the international business environment allow us to identify the following main directions for the development of international business in Georgia and increasing the efficiency of the maritime transport system:

- ***Further development of the middle corridor;***
- ***Development of the transit service economy and transit business;***
- ***Formation of maritime transport-logistics clusters.***

Table 3.6.

SWOT Analysis of the Middle Corridor Transport Route

Strengths	Weaknesses
– Strategic location: The Middle Corridor is located between Europe and Asia, which gives it special transport importance. This corridor creates a route from West to East, providing efficient and fast transport connections – Developed infrastructure: modern ports, railway networks, terminals – Political support: international agreements and Cooperation between participating countries	– Logistical difficulties: loading and unloading processes in Caspian and Black Sea ports – High corridor costs: The price of the service is still high compared to other routes – Shipping time and speed: Despite the short distance, shipping times sometimes increase due to various bureaucratic obstacles – Poor quality of infrastructure: In some areas of the Middle Corridor, there is a need to improve infrastructure such as ports, transportation facilities, highways, and rail systems
Opportunities	Dangers
– World Trade Trends: The Middle Corridor, as a transit route, plays an important role in international trade. Its development contributes to an increase in the number of shipments, which increases trade opportunities – The situation in the global supply chain : The Middle Corridor allows for more efficient trade flows from the Black Sea region to Europe, Asia, and the Middle East – Development of new ports and infrastructure: Increased investment in infrastructure and technology is helping to expand the Middle Corridor, allowing more countries to participate in its development	– Geopolitical risks: The Middle Corridor passes near several politically complex regions, and potential conflicts could lead to disruptions in transport operations – Economic crises: Global economic crises can disrupt the activity of a transport corridor and affect its profitability – Technological changes and competition: The transition to the routes of competitors of the Middle Corridor (e.g., the Arctic Route and other routes) and their technological development could pose a threat to the Middle Corridor – Hostile environment: Despite the risks, some countries, especially China and Russia, may pay more attention to developing new transport routes, which could hinder the effectiveness of the Middle Corridor

Source: Compiled by the author based on research results.

This subsection highlights the importance of the "middle corridor" in international economic relations and business. Its strengths and weaknesses, opportunities and threats are identified.

Thus, *the Middle Corridor has a strategic purpose, allowing Georgia and other participating countries to strengthen their economic and geopolitical positions in*

international business and trade. To fully realize the potential of the Middle Corridor, it is necessary to deepen regional cooperation, introduce technological innovations, and continuously improve infrastructure.

This subsection also discusses the opportunities for the development of the transit service economy and transit business in Georgia. It is substantiated that one of the directions for the development of international business and the maritime transport-logistics system in Georgia is the development of the transit economy and transit service business.

Table 3.7 presents a description of the main components of the structure of the transit service economy in Georgia.

Table 3.7.

Georgian Transit Service Economy Structure

Component	Description
<i>Infrastructure</i>	<i>Seaports:</i> Poti, Batumi, Supsa, Kulevi, and in the future – Anaklia.
	<i>Highways:</i> East-West Highway, North-South Corridor.
	<i>Railway:</i> Baku-Tbilisi-Kars Railway, Central Railway Routes.
	<i>Air hubs:</i> Tbilisi, Kutaisi and Batumi international airports.
<i>Transportation services and logistics</i>	<i>Pipeline system:</i> Baku-Sufsi, Baku-Tbilisi-Ceyhan oil pipelines, South Caucasus gas pipeline.
	Transportation companies
	Multimodal transportation hubs.
	Customs and border control systems.
<i>Customs and regulatory system</i>	Warehouses and free economic zones.
	Customs procedures, tariffs, tax policy.
<i>Technological support</i>	International agreements (TRACECA, EU DCFTA, Free Trade Agreement with China).
	Digital logistics platforms.
	Information networks and data exchange systems.
<i>Energy and information transit</i>	Security and GPS tracking systems.
	Transmission of electricity from east to west.
	Data cable lines

Source: Compiled by the author based on research results.

Table 3.8 presents a description of the elements of the transit service economy model in Georgia.

Table 3.8.

Georgian Transit Service Economy Description of model elements

Model element	Description
<i>Transit corridors</i>	Middle Corridor Routes (China - Caucasus - Europe)
<i>Transport Species</i>	Maritime , land , rail and Air transport, as well Pipeline
<i>Transportation Hubs</i>	Maritime Ports , International Airports and Truck Terminals
<i>Additional Services</i>	Customs, logistics , financial and Legal
<i>Energy Transit</i>	Electricity , oil And Gas Shipping
<i>Information Transit</i>	Digital Communication and Data Transmission
<i>Markets Integration</i>	With the European Union , China and Central With Asia Cooperation

Source: Compiled by the author based on research results.

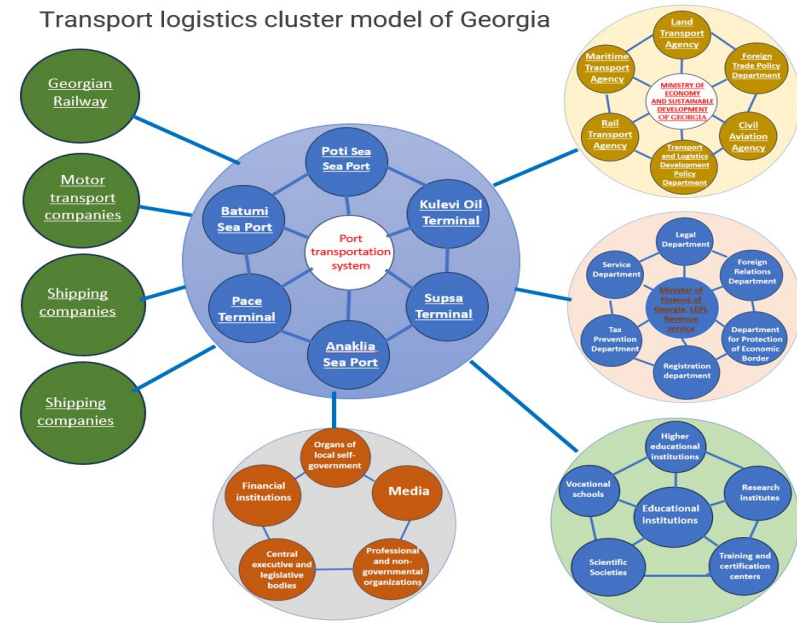
The strategic priorities of Georgia's transit economy include infrastructure development, investment in digital systems, regional and international cooperation, implementation of a digital transport system, simplification of customs and road processes, and green transport policy. The development of the country's position as a transport hub should be defined and enhanced not only in the region, but also globally.

This subsection also presents the possibilities for the formation of maritime transport-logistics clusters and presents a model of a national transport-logistics cluster and a model of a regional logistics cluster of the Middle Corridor.

Figure 3.1 presents the model of the national transport-logistics cluster developed by us, which takes into account:

- The main participants of the maritime transport-logistics system - seaports (Poti,, Batumi and Anaklia seaports) and terminals (Kulevi and Sufi terminals);
- Participants of the Georgian land transport-logistics system - in the form of Georgian Railways, road transport companies and warehousing and logistics systems;
- Maritime transport companies;
- Forwarding firms, stevedoring, brokerage, insurance companies and other supply chain participants supporting transportation services;
- The structural units of the Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia;
- Structural units of the Ministry of Finance of Georgia;
- The institutions of the education system.

Transport logistics cluster model of Georgia

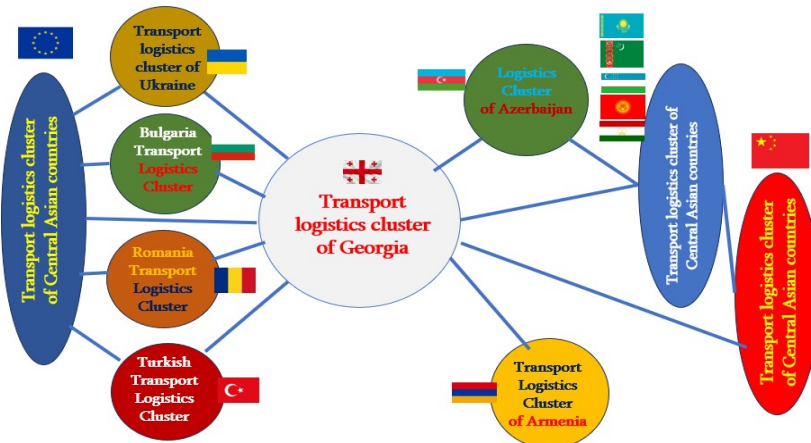


Source: Compiled by the author based on research results.

Figure 3.2 presents the model of the Middle Corridor regional transport logistics cluster developed by us, which combines:

- Georgian Transport-Logistics Cluster;
- Azerbaijan Transport -Logistics Cluster;
- Armenian Transport-Logistics Cluster;
- Transport -Logistics Cluster of Central Asian Countries;
- Turkish Transport -Logistics Cluster;
- Ukrainian Transport -Logistics Cluster;
- Bulgarian Transport -Logistics Cluster;
- Romanian Transport- Logistics Cluster;
- Transport- logistics cluster of European Union countries.

Figure 3.2. Middle Corridor Regional Logistics Cluster Model



Source: Compiled by the author based on research results

In the context of such characteristic features of international economic relations as the growth of international trade and the deepening of economic interdependence between countries, issues of ensuring the sustainability of supply systems are put on the agenda, since the effective functioning of supply systems has a significant impact on the development of international business, as well as national and regional economies, and Supply chain sustainability ensures the efficient functioning of the global economy.

The formation of transport-logistics clusters in Georgia will ensure the improvement of the capacity utilization rates of Georgia's maritime transport system, increase the competitiveness of the Middle Corridor, and ensure the sustainability of supply systems, which is the main condition for the development of international business.

Conclusions and suggestions

Conclusions:

1. **The role of maritime transport-logistics systems in international business:**
 - The study confirmed that maritime transport-logistics systems play an important role in international trade and international economic relations, especially in the global supply chain.
 - Trends in the development of maritime trade are closely linked to technological progress, regional cooperation, and economic globalization.
2. **Georgia's maritime transport potential:**
 - Georgia's geographical location provides an important strategic position in international transport corridors, however, the technological capabilities of the country's ports are not fully utilized.
 - The business environment and **transport - logistics** infrastructure in Georgia still need to be improved to increase the country's competitiveness.
3. **The importance of the middle corridor:**
 - The Middle Corridor contributes to the further development of international trade and creates unique opportunities Georgia, as well as for exploiting the potential of Georgian ports.
4. **Port competitiveness and development challenges:**
 - Georgian ports lag behind the leading ports in the Black Sea region in terms of competitiveness, which is due to the lack of technological innovation, full utilization of production capacities, and a marketing strategy.
5. **Utilization of the Production Capacity of Georgian Ports:**
 - Better utilization of port production capacities and the implementation of modern management methods will enhance the efficiency of Georgia's maritime system and increase its strategic importance..
6. **Prospects for the formation of maritime clusters:**
 - The maritime cluster can become a means of strengthening regional cooperation and promoting the creation of innovative logistics services, which will increase the level of diversification of the Georgian economy.
7. **Prospects for the development of the transit economy:**
 - The growth of Georgia's transit economy could become a central focus if investments are properly directed toward transport infrastructure. In addition, improving transit services and implementing modern technologies will be essential.

Suggestions

3. **Improving port infrastructure:**
 - It is necessary to introduce modern technologies, modernize production capacities, and implement new infrastructure projects in Georgian ports.
4. **Promoting the development of the Middle Corridor:**

- It is recommended to cooperate with neighboring countries, optimize transit tariffs, and launch international investment programs to maximize the potential of the Middle Corridor.

3. Georgia Ports Investment Potential :

- It is recommended to increase investment in the modernization of Georgia's port infrastructure and in improving the efficiency of their operations. The implementation of port development projects — such as the construction of new terminals — will pave the way for new investments and trade opportunities.

4. Formation of maritime clusters:

- The formation of maritime clusters will contribute to improving the business environment, developing technologies, and taking cooperation between the countries of the region to a new level;
- For Georgia to become an important transport hub in the region, it is necessary to form Maritime Transport -logistics clusters. Local companies, the state and the private sector must work together to create unified and competitive trade logistics networks.

5. Development of small ports:

- The development of small ports can become a driving force for regional economic growth, reducing the burden on major ports and strengthening local economies.

6. Implementation of innovative logistics models:

- The efficiency of maritime and transportation systems can be increased through the use of modern technologies, such as automated ports, data analytics, robotics, and other innovations that will help reduce costs and transport cargo faster;
- It is desirable to introduce new logistics solutions that will simplify cargo management, reduce delivery times, and increase customer satisfaction levels.

7. Promoting international business:

- Georgian ports should attract more international companies and expand the range of transport services, which will increase the country's participation in global trade.

8. Training of researchers and managers:

- It is necessary to create special programs for professionals in the field of maritime logistics, which will ensure the training of high-level personnel.

9. Transport policy reform:

- It is necessary to develop a unified, systematic policy that will regulate the effective management of ports, infrastructure, and transit corridors.

10. . Transit Economy Strengthening :

- It is crucial for Georgia to develop a national transit policy and strategic plan that fully takes into account the role of international transport corridors and

small ports. This will serve as an effective means to increase international trade and transit flows.

Our conclusions and proposals show that Georgia, through the strategic steps it has taken, can significantly increase its role in international business and the regional economy, which will enable the country to become a competitive center in the Black Sea region's maritime transport network.

The main provisions of the dissertation are reflected in our published works:

1. R.Mamuladze, G.Mamuladze, *"The Role of the Maritime Transport Logistics System of Georgia in Ensuring the Stability of the Global Supply Chain "*, Intelligent Transport Systems: Ecology, Safety, Quality, Comfort, Proceedings of ITS ESQC 2024, Volume 1, Conference proceedings, © 2025, DOI: 10.1007/978-3-031-87376-8_32, https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-031-87376-8_32
2. Mamuladze R., Dzneladze L. Gabaidze M. Mamuladze G., *"Transport-logistics aspects and contemporary challenges of tourism"*, Museum and Globalization, 2024, submitted for publication
3. R. Mamuladze, M. Gabaidze, G. Mamuladze, *" INTEGRATING TRANSPORT MODES FOR GREATER ECONOMIC GROWTH"*, Conference: Proceedings of the VIII International Scientific and Practical Conference "ECONOMIC PROBLEMS", dedicated to the 85th anniversary of the National Aviation University. Стр. 240, https://www.researchgate.net/publication/376613524_INTEGRATING_TRANSPORT_MODES_FOR_GREATER_ECONOMIC_GROWTH
4. D. Katamadze, G. Katamadze, G. Mamuladze, I. Bakuradze, G. Mamuladze, *" Problems of the formation of marketing communications in the field of management of logistics systems"*, Published online. International Conference on Sustainable Transport System and Maritime Logistics (ISTSML 2021). P, 9 doi.org/10.1051/mateconf/202133901005
5. Mamuladze R., M. Gabaidze, Mamuladze G., *"Entrepreneurship in Georgia at the Modern Stage of Regional Economic Integration"*. International Refereed and Peer-Reviewed Scientific Journal "Innovative Economics and Management" №2, Volume V, pp.285-291, UDC(UAK) 050: {33+338.24} I - 603 , https://www.researchgate.net/profile/Badri-Gechbaia/publication/321423336_Innovative_Economics_and_management/links/5b9d9484a6fdcc9552dd0f17/Innovative-Economics-and-management.pdf
6. M. Gabaidze, Mamuladze G., *"Georgian Seafarers in the World Labor Market - Status and Prospects"*, II International Conference "Innovative Challenges of the Maritime Industry: Maritime Transport, Engineering Technologies, Logistics, Tourism". Conference Proceedings, Batumi. 2016

