

ლობისტინგური კომპლექსები და სატრანსპორტო საშუალებების ურთიმართმეობა

რეგაზ გელიჯანაშვილი

სტუ-ს პროფესორი

ტარიელ ქოქლაძე

აკადემიური დოქტორი

XX

მეცნიერულ-ტექნიკური პროგრესის გავლენით მსოფლიოს ყველა სახელმწიფო ძალაუნებურად ერთ-ვება ეკონომიკურ გლობალიზაციაში, გამოწვევის არც საქართველო წარმოადგენს მიუხედავად მისი მწირი ეკონომიკისა. გლობალიზაციაში ჩართულობას ხელს უწყობს საქართველოს გეოპოლიტიკური მდებარეობაც, რამდენადაც ქვეყანა ევროპა-აზიის გზასაყარზე იმყოფება და წარმოადგენს სატრანზიტო გზას ა/კავკასიის და ნაწილობრივ შუა აზიის სახელმწიფოებისათვის.

საქართველოს სატრანსპორტო – სატრანზიტო გზების და ზოგადად საქართველოს გეოპოლიტიკურმა მდგომარეობამ განაპირობა მისი აქტიურად ჩართვა ისტორიული ტრანსკავკასიური კორიდორის განვითარებაში. დიდია საქართველოს ისტორიული როლი აღმოსავლეთისა და დასავლეთის, ჩრდილოეთისა და სამხრეთის ქვეყნების დაკავშირებაში. ამ უკანასკნელზე ნათლად მეტყველებს ქართული, ბერძნული, სომხური და არაბული ისტორიული წყაროები. ქართული სარწმუნო წყაროების მოკვლევითა და გაანალიზებით ირკვევა, რომ საქართველოს აქტიური საგარეო-ეკონომიკური (უმთავრესად სავაჭრო) ურთიერთობა ჰქონდა ახლო აღმოსავლეთისა (ირანი, თურქეთი, არაბეთის ქვეყნები) და რუსეთის სახელმწიფოებთან და მათი მეშვეობით ევროპისა და აზიის ქვეყნებთან.

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

კავკასია თავისი გეოპოლიტიკური მდებარეობით და ბუნებრივი რესურსების მრავალფეროვნებით მსოფლიოს უნიკალური რეგიონია. სწორედ ამიტომ ამ რეგიონს დიდი როლი ენიჭება ცენტრალური და აღმოსავლეთ ევროპის, აგრეთვე ამიერკავკასიის ქვეყნებთან ევროკავშირის ეკონომიკური ურთიერთობის განვითარება-გაფართოების მიზნით. უკანასკნელ პერიოდში კავკასიური ფაქტორი მსოფლიო არენაზე მნიშვნელოვნად გაძლიერდა და კავკასია მსოფლიოს უდიდესი სახელმწიფოების, საერთაშორ-

ისო ორგანიზაციებისა და უმსხვილესი საერთაშორისო, ტრანსეროვნული კომპანიების აქტიური ყურადღების ცენტრში მოექცა, ხოლო საქართველო, რომელიც ერთიან ევრაზიულ სივრცეში ფორმირებისაკენ ისწრაფვის, დედამიწის ორი ნაწილის – ევროპისა და აზიის დამაკავშირებელი არეალის თავისებურ ცენტრად მოგვევლინა.

საქართველოს, როგორც საერთაშორისო სამართლის სუბიექტს, როგორც დამოუკიდებელ და სუვერენულ სახელმწიფოს, თავისი ისტორიული და გეოპოლიტიკური მდებარეობის გამო, კვლავ ეძლევა ევექტური შანსი აქტიურად ჩაერთოს თანამედროვე მსოფლიო ეკონომიკურ სივრცეში, დღევანდელი ურთიერთობებით, მასშტაბებითა და მრავალგვარი პოტენციური შესაძლებლობით, ეროვნული თვითმყოფა-დობისა და თვითდამკვიდრების მაქსიმალური შენარჩუნებით, და ამით, ჯერ ერთი, თავისი, თუნდაც მცირედი, წვლილი შეიტანოს მსოფლიო სახელმწიფოთა ეკონომიკური ურთიერთობების ამჟამად მიმდინარე რთული პროცესების რეგულირებაში, და მეორეც, მიაღწიოს ეკონომიკურ წინსვლასა და მოსახლეობის ცხოვრების დონის მნიშვნელოვან ამაღლებას. ყოველივე აღნიშნული მიიღწევა საქართველოს სატრანსპორტო ქსელის ფართო განვითარებით.

სატრანსპორტო დერეფნის ევექტიანობის განმაპირობებელი უმთავრესი კომპონენტია ტვირთნაკადების მოცულობები, რომელთა მოზიდვა და დერეფანში სტაბილურად დამკვიდრება ქვეყნის ფარგლებს გარეთ არსებულ მრავალ ფაქტორზეა დამოკიდებული და ცვალებად ხასიათს ატარებს. ასეთ ფაქტორებს შორის უნდა აღინიშნოს TRACECA – ევრაზიური სატრანსპორტო დერეფანი არეალში – აზიისა და კავკასიის რეგიონებში ძნელად პროგნოზირებადი რიგი სოციალურ-ეკონომიკური პროცესები, რომლებიც ხელს უშლიან საერთაშორისო ვაჭრობის მდგრად განვითარებას. ეს გარემოებები კიდევ ერთხელ მიგვანიშნებს TPACECA–ს არეალის ქვეყნების ეკონომიკების ინტეგრირების, საკანონმდებლო-მარეგულირებელი ბაზისა და ინსტიტუციური მშენებლობის მიმართულებათა დასავლურ მოდელებთან ჰარმონიზების პროცესების დაჩქარების აუცილებლობაზე;

TPACECA–ს მიმართულება ითვლება ევროპის პრიორიტეტულ პროექტად და პრაქტიკულად მას გაყავს ევროპის სატრანსპორტო კომუნიკაციები კასპიის ზღვამდე და შემდეგ აზიაში. ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანს-

პორტო დერეფანი ან “ახალი აბრეშუმის გზა” TRACECA სათავეს იღებს უკრაინაში, ბულგარეთში და რუმინეთში, გადის შავი ზღვით საქართველოში, ბათუმის და ფოთის ნავსადგურებისაკენ. სამხრეთი კავკასიის ქვეყნების სატრანსპორტო ქსელის ჩართვით მარშრუტი მიმართულია კასპიის ზღვისკენ და საბოლოო გადასასვლელის (ბაქო-თურქმენბაში, ბაქო-აკტაუ) მეშვეობით. TRACECA გამოდის ცენტრალური აზიის სახელმწიფოების – თურქმენეთის და ყაზახეთის სარკინიგზო ქსელებზე, რომელთა სატრანსპორტო ქსელები უერთდება უზბეკეთის, ყირგიზეთის და ტაჯიკეთის მიმართულებებს და აღწევს ჩინეთისა და ავღანეთის საზღვრებს.

საქართველოს შავ ზღვასთან მდებარეობა და ის გარემოება, რომ საქართველო საზღვაო კარიბჭეა ამიერკავკასიისათვის, განაპირობებს მის გეოპოლიტიკურ უპირატესობას, რასაც სათანადო დაფასება და გამოყენება ჭირდება. საქართველოს გეოპოლიტიკური მდებარეობის გამო შეუძლია გახდეს კავკასიის სატრანსპორტო-ლოგისტიკური ცენტრი, ნავილობრივ იგი აღნიშნულ ფუნქციას დღესაც ასრულებს, მაგრამ მეცნიერულ-ტექნიკური პროგრესის არნახული ტემპების და სასარგებლო წიაღისეულის მოპოვება-მოხმარების ზრდის გამო, განსაკუთრებით ნახშირბადშემცველი ნედლეულის მოხმარების ზრდის გამო, საქართველოს საზღვაო პორტების მნიშვნელობა განუხრელად იზრდება არა მარტო კავკასიის რეგიონისათვის, არამედ შუა აზიის სახელმწიფოებისთვისაც. ეს უკანასკნელნი გამოირჩევიან ნავთობის დიდი მარაგებით, ამავე დროს ამ ქვეყნებში მოჰყავთ ბამბა-საუკეთესო ნედლეული მსუბუქი მრეწველობისათვის, აწარმოებენ მატყლს, ხორცს და ა.შ. ამავე დროს ეს სახელმწიფოები გამოირჩევიან შემოსავლების სტაბილური ზრდით, რასაც თან სდევს მოსახლეობის მოთხოვნილების ამაღლება მაღალტექნოლოგიურ საქონელზე, რომლის მიწოდებაც დასავლეთიდან ზორციელდება და ზემოაღნიშნული ტვირთბრუნვისათვის ყველაზე ბუნებრივად მოკლე გზა საქართველოს ტერიტორიაზე გადის. ზორციელდება ქვეყნის საკვანძო სატრანზიტო რეგიონად ჩამოყალიბების პროცესი.

საქართველოს ბუნებრივი მდებარეობა და ამიერკავკასიაზე გამავალი სატრანზიტო გზების სიგრძე მნიშვნელოვანი უპირატესობებია შუა აზიის სატრანსპორტო დერეფნისათვის. ჩვენი ქვეყნისათვის იგი მნიშვნელოვნად განაპირობებს ტრანსპორტის სხვადასხვა სახეობების განვითარებას ერთიან კომპლექსში. ამასთან დასავლეთი და ზოგადად მსოფლიოს ეკონომიკა, დაინტერესებულია სატრანზიტო გზების დივერსიფიკაციით-ალტერნატიული რამდენიმე სატრანზიტო გზების არსებობით იმ მიზნით, რომ ყოველთვის იყოს თავისუფალი კონკურენცია. ამასთან პოლიტიკური კლიმატის ცვლილებამ მნიშვნელოვნად არ იმოქმედოს ეკონომიკის ფუნქციონირებაზე. აღნიშნული მიზეზითაც აქტუალურია საქართველოს შავი ზღვის პორტების განვითარების საკითხი.

სანავსადგურო პოტენციალის განვითარების კონცეფცია

ის ფორმირების ძირითად კომპონენტს წარმოადგენს რეგიონული გადაზიდვების მოცულობები. ასეთი პროგნოზები განსაზღვრავს სატვირთო და სამგზავრო გადაზიდვების სამომავლო სიდიდეებს, ტვირთების სტრუქტურას, მისი ცვლილების ტენდენციებს და ზრდის საერთო დინამიკას, წარმოაჩენს ამ ტენდენციების ანალიზს, პროგნოზირებული ტვირთნაკადების სტრუქტურის დინამიკურ და საწარმოო-ტექნოლოგიურ სპეციფიკას. გასათვალისწინებელია ადგილობრივი და სატრანზიტო გადაზიდვათა სავარაუდო მოცულობები, რომლებიც მჭიდროდაა დაკავშირებული ქვეყნისა და რეგიონის სახელმწიფოთა ეკონომიკების განვითარების საერთო ტემპებსა და სტრუქტურების ცვლილებათა თავისებურებებთან. თავის მხრივ, ეს უკანასკნელი, ისევე როგორც მსოფლიო ბაზრის კონიუნქტურის ცვლილებები, განსაკუთრებულ გავლენას ახდენს სატრანზიტო გადაზიდვათა მოცულობასა და სტრუქტურაზე. აღნიშნული გარემოებების გათვალისწინებით, უცხოელი და ადგილობრივი ექსპერტების მიერ შესრულებული იყო საქართველოს ტერიტორიაზე გამავალი ტვირთნაკადების პროგნოზირებასთან დაკავშირებული მრავალი პროექტები.

საქართველოს ეკონომიკა ჯერ კიდევ „განვითარებად“ პოზიციაშია. აქ ჯერ კიდევ ძალიან დაბალია შიდა პროდუქტის მოცულობის ხვედრითი წილი ერთ სულ მოსახლეზე გაანგარიშებით, მაგრამ საქართველოს ბუნებრივი რესურსები, მოსახლეობის განათლება და პროფესიონალიზმი, ქვეყნის მისწრაფება-ჩაერთოს მსოფლიოს ეკონომიკურ პროცესებში, განაპირობებს სამომავლოდ მისი ეკონომიკის სწრაფ განვითარებას. ბუნებრივია ამ შემთხვევაში გაიზრდება მოთხოვნილება სატრანსპორტო გადაზიდვებზე ქვეყნის ეკონომიკის მხრიდან.

ქვეყნის ეკონომიკური სიღუგჭირიდან გამოსვლის ერთ-ერთი პერსპექტიული მიმართულება მისი ტრანსპორტის განვითარებაა. გასული საუკუნის 80-იან წლებთან შედარებით იგი დღეისათვის არადამაკამაყოფილებლად გამოიყურება, რასაც ქვემოთ მოყვანილი ცხრილის მონაცემებიც მოწმობს.

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

ტვირთის გადატანა საერთო სარგებლობის ტრანსპორტის სახეების მიხედვით (ათასი ტონა)

წლები	სულ	სარკინიგზო	საავტომობილო	საზღვაო	საჰაერო
1990	253074,9	76860,9	167070,0	9127,0	17,0
1995	14985,1	4656,4	8690,0	1636,6	2,1
2000	30060,0	11496,1	18500,0	62,6	1,3
2001	33241,3	13209,6	20000,0	30,5	1,2
2002	37488,3	14951,5	22500,0	35,5	1,3
2003	41081,4	16558,7	24500,0	21,4	1,3
2004	41149,8	15424,4	25700,0	23,9	1,5
2005	45971,5	18986,7	26959,3	23,9	1,6
2006	49946,6	22643,3	27261,3	40,4	1,6
2007	49830,2	22230,0	27561,2	37,9	1,1
2008	49058,2	21181,2	27864,4	11,9	0,7

მთლიანად საქართველო, გეოპოლიტიკური მდებარეობისა და სატრანზიტო ფუნქციის გათვალისწინებით, სამაოდ მიმზიდველია “ლოგისტიკ-ცენტრების” მძლავრი სატერმინალო ქსელის შესაქმნელად არა მხოლოდ სანაპირო ზონაში. ამ თვალსაზრისით, საქართველოში წერტილოვან თავისუფალ ეკონომიკურ ზონებში შექმნილ კომპლექსებს (მათ შორის ნავსადგურებში) შესაძლებლობა ექნებათ, დამატებითი შრომითი რესურსების მოზიდვით, უფრო ფართოდ განახორციელონ კომერციულად ესოდენ მომგებიანი საქმიანობა. ეს კი მნიშვნელოვანი რეზერვია შავიზღვისპირა რეგიონებისა და მთლიანად ქვეყნის სოციალური და ეკონომიკური განვითარებისათვის.

სანავსადგურო პორტინციალის განვითარების ღონისძიებები უშუალოდ არის დაკავშირებული რკინიგზისა და საავტომობილო გზების განვითარების შესაძლებლობებთან და პერსპექტივებთან, რეგიონებისა და მთლიანად ქვეყნის სოციალურ-ეკონომიკური ვითარების გაჯანსაღებასთან, სახელმწიფოს სატრანსპორტო-საკომუნიკაციო სისტემის განვითარებასთან.

საქართველოსათვის აუცილებელია ყურადღების გამახვილება ლოგისტიკურ მიდგომებზე. საქართველოს საზღვაო პორტები, რკინიგზა და საავტომობილო ტრანსპორტი ერთიანი ლოგისტიკური ჯაჭვის შემადგენლებია, ლოგისტიკურ ფუნქციაში კი ყველაზე გადამწყვეტი ინფორმაციული უზრუნველყოფაა, ანუ ერთიანი ინფორმაციული ბაზის არსებობა. დღეისათვის ასეთი ინფორმაციული ბაზა არ არსებობს. ამიტომ ერთ-ერთი ამოცანა უნდა იყოს საქართველოს ტრანსპორტის ლოგისტიკური ცენტრის ორგანიზება...

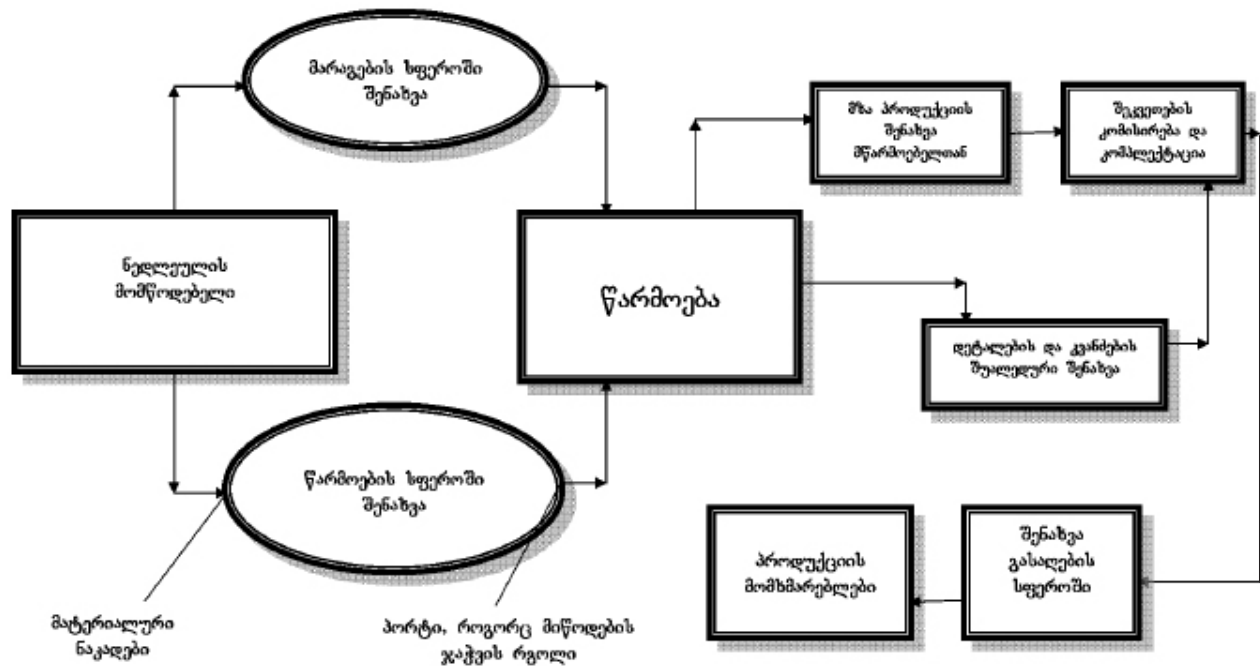
საზღვაო პორტების მნიშვნელობიდან და ტრანსკავკასიურ მაგისტრალზე ტვირთბრუნვის მოცულობის ამაღლების ამოცანიდან გამომდინარე საჭირო ხდება ლოგისტიკური ცენტრების შექმნა, რაც უზრუნველყოფს ტვირთმფლობელებსა და ტვირთგადამზიდავებს შორის რაციონალური კავშირების დამყარებას, ამით კი აღნიშნული პროცესო

გაცილებით მოწესრიგდება.

საერთოდ საპორტო მომსახურების სისტემა ეკონომიკის ერთ-ერთი ყველაზე შეუსწავლელი სფეროა არა მარტო ქართულ ეკონომიკურ მეცნიერებაში, არამედ მთელს მსოფლიოში. აღნიშნული განპირობებულია ამ სახის სამუშაოთა სპეციფიკით და სირთულით. ამ მიმართებით ლოგისტიკური ცენტრების დაარსება და მათი ორგანიზაცია წინგადადგმული ნაბიჯია, როგორც მეცნიერული თვალსაზრისით, ისე პრაქტიკის მოთხოვნებიდან გამომდინარე.

ფუნქციის ლოგისტიკურში გადაზრდა მიუთითებს იმაზე, რომ იგი იცვლის თავის დანიშნულების სპეციფიკას და აფართოებს მას. პორტის მიზნებად ყალიბდება ლოგისტიკის ძირითადი მიზნები (გამტარუნარიანობის ოპტიმალური გამოყენება, მაღალი მობილობა სამეწარმეო საქმიანობაში, კლიენტების მოთხოვნებზე სწრაფი რეაგირება, მომსახურების გაწევისადმი მზადყოფნა, მომსახურების გაწევის საიმედოობა, დანახარჯების შემცირება, კლიენტურის მოთხოვნების და საჭიროების გათვალისწინება). ამ მიზნების რეალიზაცია ზრდის პორტების კონკურენტუნარიანობას და ამასთან ერთად ნაწილობრივ იცვლება პორტის ინფრასტრუქტურაც (ფორმირდება სატრანსპორტო-ლოგისტიკური ცენტრები პორტის ტერიტორიაზე, პორტის ირგვლივ ფართოვდება სამრეწველო-ლოგისტიკური ცენტრები).

ამ ფუნქციის შესრულებისათვის პორტები უნდა ჩადგენ ლოგისტიკური ჯაჭვის ერთიან სისტემაში. პორტები შეიძლება გვევლინებოდნენ ტვირთების მიწოდების ორგანიზატორებად, ტვირთმძრაობის სხვადასხვა ეტაპზე ან ტრანსპორტირების ერთიანი ლოგისტიკური ჯაჭვის ერთ-ერთი შემადგენელი. თავდაპირველად აუცილებელია პორტის ლოგისტიკური სტრატეგიის ჩამოალიდება. ეს არის ლოგისტიკური განვითარების ხანგძლივი მიმართულება და ამ ამოცანების ფორმებისა და საშუალებების ერთობლიობასაც ეხება. აღნიშნული ამოცანები ყალიბდება ხელმძღვანელობის მიერ და სტრატეგიული მიზნებიდან გამომდინარეობს.



ნახაზი 1. მიწოდების ლოგისტიკური ჯაჭვი

საქართველოს მთავრობის სტრატეგიით საზღვაო პორტებში იქმნება თავისუფალი ეკონომიკური ზონები, რაც გამოიწვევს წერტილოვან ზონებში არა მარტო ვაჭრობის, არამედ წარმოების (მრეწველობის) უპირატეს განვითარებას. ასეთი საწარმოთა ლოგისტიკური მომსახურების ორგანიზაცია მიზანშეწონილია საზღვაო პორტმა განახორციელოს.

პორტებისათვის ლოგისტიკური ფუნქციის მინიჭება განაპირობებს ეკონომიკის განვითარებას, რის საფუძველზეც განხორციელდება პორტების ფუნქციონალური დანიშნულების ევოლუცია. საერთაშორისო ექსპერტებს მოჰყავთ პორტების ევოლუციის სამი ეტაპი, რომელსაც ჩვენ შემთხვევაში ემატება თავისუფალი ეკონომიკური ზონის შექმნის შესაძლებლობა.

დღეისათვის მეცნიერებაში დამკვიდრებულია ტერმინი – “მეთხე თაობის პორტი.” იგი ეფუძნება საპორტო მომსახურების კომპანიის კომპეტენციასა და შესაძლებლობებს, რაც გამოიხატება ექსპორტ-იმპორტის, სატრანზიტო ტვირთ-ბრუნვის ლოგისტიკურ ჯაჭვში ტვირთნაკადების მიწოდებით.

საზღვაო პორტები გვევლინება ტვირთნაკადების კონცენტრატორად. იგი აკავშირებს მიწოდების სატრანსპორტო-ლოგისტიკურ ჯაჭვის შემადგენელ რგოლებს ერთმანეთთან. ამით იგი წარმოადგენს კლასტერს, რომლის ბირთვსაც წარმოადგენს პორტი (იხ. ნახ. 1).

საპორტო კლასტერი ფორმირდება სატრანსპორტო კვანძის კონკურენტუნარიანობის ამაღლების მიზნით. მას გააჩნია მასშტაბის ეფექტი და ეძლევა მეტი საშუალებები ჩატვირთვა-გადმოტვირთვის ტექნოლოგიური ოპერაციე-

ბის ინოვაციებისათვის.

პორტების ლოგისტიკურ ცენტრებად გარდაქმნა იწვევს სამრეწველო საწარმოების მოქცევას პორტის ლოგისტიკური ზემოქმედების ზონაში. ასეთი ზემოქმედება არ ატარებს ადმინისტრაციულ ხასიათს, მაგრამ ლოგისტიკური ამოცანების გადაჭრა საწარმოებისათვის (გადაზიდვათა მინიმიზაცია, მომარაგების შეუფერხებლობა, ზუსტად დროში მომარაგება და სხვა) იწვევს მის ძალაუფლებად მოქმედებას პორტებისადმი.

საქართველოს პორტების ფუნქციების გაზრდა და მათი გადაქცევა ლოგისტიკურ ცენტრებად ერთადერთი მიმართულებაა კონკურენტუნარიანობის ამაღლებისათვის, როგორც ტრანზიტული ტვირთების მომსახურების მიმართულებით, ასევე საქართველოს ეკონომიკურ განვითარებაში. საქართველოს საზღვაო პორტების ძირითადი კონკურენტები ტრანზიტულ ტვირთებზე რუსეთის და უკრაინის შავი ზღვის პორტებია, რომელთა უმეტესობას შედარებით უკეთესი ბუნებრივი პირობები გააჩნია ნავმისადგომთა სიღრმის გამო, მაგრამ საქართველოს პორტებს შეუძლიათ მომხმარებლისათვის უკეთესი სერვისული მომსახურების შეთავაზება.

ტვირთების გადატანის ორგანიზაციის და სატრანსპორტო სისტემის მონაწილეთა ურთიერთობის მიხედვით ძირითადი პრობლემაა პიკური დატვირთვები, როდესაც დროის მომენტებში სწრაფად იზრდება ტვირთების გადაზიდვაზე მოთხოვნილებები. ასეთი პიკური მოვლენები შეიძლება განპირობებული იყოს ამინდის ცვალებადობით, ფოქს-მაფორული სიტუაციებით, გასაღების ბაზრის სწრაფი ცვალებადობით და ზოგიერთი ტვირთების სე-

ზონურობით (ხილი, ბოსტნეული). შესაძლებელია სუბ-ექტური მიზეზებიც, ისეთები, როგორიცაა კონკურენტული ვალდებულებების შესრულება განსაზღვრულ დროში და მასთან დაკავშირებით ტვირთების გაგზავნის არარეალურობა. რკინიგზის ტარიფების ცვალებადობა, რომელსაც მივეყვართ ტვირთნაკადების გადამისამართებაზე და სხვა.

სატრანსპორტო ლოგისტიკური ამოცანების გადასაჭრელად საჭიროა ერთიანი ინფორმაციული ველის და ლოგისტიკური ცენტრების ქსელის შექმნა. ეს ცენტრები შეკრებიან ინფორმაციას საავტომობილო და სარკინიგზო შემადგენლობის სატრანსპორტო კვანძებისაკენ მოძრაობის შესახებ.

1. მიზანშეწონილია საქართველოს საზღვაო პორტების კონკურენტუნარიანობის ამაღლების და მომსახურების სრულყოფის მიზნით საზღვაო კლასტერების ჩამოყალიბება ქ. ბათუმის და ქ. ფოთის ტერიტორიაზე, სადაც შესაძლებელი იქნება პორტების, რკინიგზის, საავტომობილო ტრანსპორტის და ექსპედიტორული ორგანიზაციების შეთანხმებული და კოორდინირებული მუშაობა;

2. შესაძლებელია საქართველოს საზღვაო ქალაქებში ლოგისტიკური ცენტრების ორგანიზაცია, რომელთაც ექნებათ სახელმწიფოთაშორისი რეგიონალური მნიშვნელობა. ლოგისტიკური ჯაჭვის ორგანიზატორებად უნდა გვევლინებოდნენ საქართველოს საზღვაო პორტები.

Revaz Velijanashvili

Professor of Technical University

Tariel Kokoladze

Academic Doctor

LOGISTICS COMPLEXES AND INTERACTION IF TRANSPORT MEANS

SUMMARY

The all countries worldwide due the scientific - technical progress are introduced in economic globalization, Georgia is not the exception. To its involvement in this process contributes its geopolitical location.

The natural location of Georgia and length of crossing Caucasus transport ways represents natural advantage in comparison with Central Asia transport corridor - the new Silk Road- TPACECA, as it will significantly cause development in integrated complex of transport various modes in our country.

Georgia's sea ports, railways and motor road are the components of unified transport logistics chain, in the logistic function the most significant is information system, i.e., the existence of a common information base. At present, such information base does not exist, so it is necessary to create Georgia Transport Logistics Center that provides establishment of rational links between the cargo owners and cargo carriers, as well as collection of information on motor road transport and rail rolling stock on traffic from transport traffic centers.

ლიტერატურა

1. მელიქიშვილი გ. „საქართველოს ისტორია“ – თბილისი, 1990. 382 გვ.
2. საქართველოს მთავრობა „ქვეყნის ძირითადი მონაცემები და მიმართულებები 2012-2015 წლებისათვის“. (გადამუშავებული ვარიანტი). თბილისი, 2011. გვ.23.
3. https://www.google.ge/#q=ტვირთბრუნვის+პროგნოზი&hl=ka&prmd=imvns&ei=wAauT46AA6_44QSGk_G. გადამოწმებულია 20.05.2011.
4. Melikishvili G. „History of Georgia“ – Tbilisi, 1990. -382 p.
5. Government of Georgia „Basic indicators and trends of country in 2012-2015“. (revised variant). Tbilisi, 2011. p.23.
6. https://www.google.ge/#q=freightturnover+forecasting&hl=ka&prmd=imvns&ei=wAauT46AA6_44QSGk_G. validity 20.05.2011