

საქართველოს საზღვაო პორტების მაკროეკონომიკური მდგომარეობა და მენეჯმენტი

რევაზ ველიჯანაშვილი

სტუ-ს პროფესორი,

ბესიკ ფუტკარაძე,

ჯემალ შარაძე

სტუ-ს ასოცირებული პროფესორები,

მარი გოგიაშვილი

სტუ-ს ბაკალავრი

ანოტაცია

საქართველო გეოპოლიტიკური მდებარეობის გამო შეუძლია გახდეს კავკასიის სატრანსპორტო ლოგისტიკური ცენტრი, მენეჯმენტის მხრივ ტრანსპორტის სახეობების მიხედვით. საქართველოს საზღვაო ქვეყნის სტატუსიდან გამომდინარე განისაზღვრება საზღვაო პორტების განვითარების მნიშვნელობა რეგიონის ეკონომიკურ განვითარებაზე, რადგანაც საქართველოზე გადის ევრაზიის დერეფნის ტველაზე ხელსაყრელი და მოკლე მარშრუტი. ტვირთების საზღვაო გზით ტრანსპორტირების ეფექტიანობა მნიშვნელოვანია საქართველოს და რეგიონის ეკონომიკური განვითარებისათვის.

საქართველოს საზღვაო ნავსადგურების მდგომარეობის ანალიზი და განვითარების პერსპექტივების განსაზღვრა ქვეყნის ერთიანი სატრანსპორტო სისტემის კომპლექსურობასთან მიმართებაში, საქართველოს სატრანსპორტო ფუნქციის, მისი გეოპოლიტიკური მნიშვნელობის, ეკონომიკური განვითარების მიღწეული დონის და განვითარების მიმართულების გათვალისწინებით საქართველოსათვის საჭიროა სატრანსპორტო სისტემის მართვის ახალი სტრატეგიის დამუშავება, რომელიც დაეფუძნება კომპლექსურ მიდგომას. საქართველოს საზღვაო პორტების განვითარება დამოკიდებულია, როგორც მაკრო ისე მიკრო ეკონომიკურ ფაქტორებზე.

საკვანძო სიტყვები: საზღვაო პორტები, მაკრო და მიკრო ეკონომიკა, მენეჯმენტი, საზღვაო ინფრასტრუქტურა.

MACROECONOMIC STATE AND MANAGEMENTS OF GEORGIA SEA PORTS

Revaz Velijanashvili – Professor of GTU,
Besic Putkaradze, Jemal Sharadze - Associated
professores of GTU;

Mari Gogiashvili – Bachelor of GTU

ANNOTATION

Georgia due geopolitical location can become the transport logistics center of Caucasus, in terms of management of modes of transport. Due its marine country status is determined the importance of the ports development on a re-

gion's economic development. Since on Georgia is passed a Eurasian corridor the most favorable and short route sea. The effectiveness of cargo marine shipment is is important for Georgia and region's economic development.

The analysis and definition of Georgia sea ports perspectives development with respect of the country's unified transport system complexity, the Georgia transit function, its geo-political importance level of achieved economic development and with the consideration in the directions of development for the Georgia is necessary development of transport new management system for processing a new strategy, which will be based on an integrated approach. development of Georgia sea ports is depending on the macro as well as micro economic factors.

შესავალი

საქართველოს გეოპოლიტიკური მდებარეობის გამო შეუძლია გახდეს კავკასიის სატრანსპორტო ლოგისტიკური ცენტრი. საქართველოს საზღვაო პორტების მნიშვნელობა განუზრგლად იზრდება არა მარტო კავკასიის რეგიონისათვის, არამედ შუა აზიის სახელმწიფოებისათვისაც. საქართველოს შავი ზღვის პორტები განსაკუთრებით განვითარდა IX და XX საუკუნეებში, რაც დაკავშირებულია კაპიტალისტური წარმოების წესთან დასაქართველოს ეკონომიკურ გაძლიერებასთან. განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია ბათუმის საზღვაო პორტი დღეისათვის, არა მარტო ჩვენი ქვეყნისათვის, არამედ სხვა ამიერკავკასიის და შუა აზიის სახელმწიფოებისათვისაც, რადგანაც საქართველოზე გადის ევრაზიის დერეფნის ყველაზე ხელსაყრელი და მოკლე მარშრუტი.

საქართველოსათვის საჭიროა სატრანსპორტო სისტემის მართვის ახალი სტრატეგიის დამუშავება, რომელიც დაეფუძნება კომპლექსურ მიდგომას. მენეჯმენტის მხრივ ტრანსპორტის სახეობების მიხედვით. შესაბამისად საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტო ვერ ფლობს ვერავითარ ბერკეტს გავლენა მოახდინოს სარკინიგზო გადაზიდვების ტარიფებსა და სიჩქარეზე. უზრუნველყოს სატრანსპორტო ტვირთების შემოტანა-გატანის სინქრონიზაცია რკინიგზის ტრანსპორტთან, ისე, როგორც რკინიგზას არ გააჩნია პორტში შემოსულ ტვირთებზე არა მარტო რაიმე გავლენა, არამედ უმეტეს შემთხვევაში იგი ინფორმაცია-

საც დაგვიანებით ღებულობს.

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. აღნიშნულის დასადასტურებლად უკანასკნელ პერიოდში კავკასიური ფაქტორი მსოფლიო არენაზე მნიშვნელოვნად გაძლიერდა და კავკასია მსოფლიოს უდიდესი სახელმწიფოების, საერთაშორისო ორგანიზაციების და უმსხვილესი საერთაშორისო, ტრანსევროპული კომპანიების აქტიური ყურადღების ცენტრში მოექცა, ხოლო საქართველო, რომელიცერთიან ევრაზიულ სივრცეში ფორმირებისაკენ ისწრაფვის, გეოპოლიტიკური მდებარეობის გამო შეუძლიაგახდეს კავკასიის სატრანსპორტო-ლოგისტიკური ცენტრი, ნაწილობრივ იგი აღნიშნულ ფუნქციას დღესაც ასრულებს, მაგრამ მეცნიერულ-ტექნიკური პროგრესის არნახული ტემპების და სასარგებლო წიაღისეულის მოპოვება-მოხმარების ზრდის, განსაკუთრებითნახშირბადმემცველი ნედლეულის მოხმარების ზრდის გამო, საქართველოს საზღვაო პორტების მნიშვნელობა განუხრელად იზრდება არა მარტო კავკასიის რეგიონისათვის, არამედ შუა აზიის სახელმწიფოებისათვისაც, რადგანაც საქართველოზე გადის ევრაზიის დერეფნის ყველაზე ხელსაყრელი და მოკლე მარშრუტი.

ძირითადი ნაწილი – კვლევა

საქართველო საზღვაო ქვეყანაა, რაც მისი დიდი გეოპოლიტიკური უპირატესობაა. საქართველოს საზღვაო წარმოადგენენ საზღვაო კარიბჭეს არა მარტო ჩვენი ქვეყნისათვის, არამედ ამიერკავკასიის სხვა სახელმწიფოებისათვისაც — აზერბაიჯანისა და სასომხეთისათვის. ამავე დროს საქართველოს საზღვაო კორიდორით შუა აზიის სახელმწიფოებიც: ყაზახეთი, უზბეკეთი თურქმენეთი, ტაჯიკეთი და ყირგიზეთი დღეისათვის ნაწილობრივ, მაგრამ მომავალში შეიძლება სულ უფრო მზარდი ტემპებით დაუკავშირდნენ დანარჩენ მსოფლიოს. ამავე დროს მოსალოდნელია ირანმაც გამოიყენოს საქართველოს საზღვაო ინფრასტრუქტურა ევროპასთან ეკონომიკური კავშირებისათვის. ყოველივე აღნიშნული არნახულად გაზრდის საქართველოს საზღვაო პორტების გამტარუნარიანობაზე მოთხოვნილებას, კავკასიის რეგიონისადმი დაინტერესების კონკრეტული გამოხატულებაა ევროკავშირის ცნობილი ტრასეკას პროექტი, რომელიც ერთმანეთს დააკავშირებს ცენტრალური აზიიდან მდინარე დუნაის აუზის ქვეყნებს. ტრასეკას პროექტი საქართველოს საგარეო ეკონომიკური ურთიერთობის განვითარების ისეთ ფაქტორადაა მიცნეული, რომელმაც არსებითად უნდა განსაზღვროს ქვეყნის მეურნეობრივი განვითარების

სტრატეგიული მიმართულებები.

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 მკვეთრი ამაღლებისათვის. ანალოგიური სამუშაოები ხორციელდება საქართველოს რკინიგზაზე. აქედან გამომდინარე აუცილებელი ხდება საქართველოს საზღვაო ინფრასტრუქტურის განვითარების შემუშავება. საქართველოსათვის საჭიროა სატრანსპორტო სისტემის მართვის ახალი სტრატეგიის დამუშავება, რომელიც დაეფუძნება კომპლექსურ მიდგომას. მენეჯმენტის მხრივ ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს შემადგენლობაში ადრე არსებულ ერთიან სატრანსპორტო ადმინისტრაციას შეეძლო დადებითი როლის შესრულება ამ მიმართულებით და საჭირო იყო კიდევ უფრო ამაღლებულიყო კოორდინაციის მექანიზმები, თუმცა ადგილია ქვს პირიკუპროცესს. ერთიანი სატრანსპორტო ადმინისტრაცია დაიშალა და მის ადგილზე თანაბარი უფლებებით ჩამოყალიბდა სატრანსპორტო სააგენტოები ტრანსპორტის სახეობების მიხედვით. შესაბამისად საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტო ვერ ფლობს ვერავითარ ბერკეტს გავლენა მოახდინოს სარკინიგზო გადაზიდვების ტარიფებსა და სიჩქარეზე. უზრუნველყოს სატრანზიტო ტვირთები შემოტანა-გატანის სინქრონიზაცია რკინიგზის ტრანსპორტთან, ისე, როგორც რკინიგზას არ გააჩნია პორტში შემოსულ ტვირთებზე არა მარტო რაიმე გავლენა, არამედ უმეტეს შემთხვევაში იგი ინფორმაციასაც დაგვიანებით ღებულობს, ამიტომ სატრანზიტო ტვირთების ტერმინალებში დასაწყობების აუცილებლობა იქმნება, რაც ზრდის სატრანზიტოგადაზიდვების ღირებულებას და სიჩქარეს. საქართველოს საზღვაო ინფრასტრუქტურის განვითარებისათვის აუცილებელია თავისუფალი საბაზრო ურთიერთობების ხელშეწყობა, რომლის შემდეგაც თავისუფალი ბაზარი თვითონ საჭიროების მიხედვით შეძლებს საზღვაო ინფრასტრუქტურის ისეთი აუცილებელი შემადგენლობის შექმნას, როგორიცაა საზღვაო ფლოტი.

საქართველოს საზღვაო პორტების კონკურენტუნარიანობის ამაღლების ერთ-ერთი მიმართულება ეხება საქართველოსათვის მეტად აქტუალურ საკითხს: საზღვაო ინფრასტრუქტურას და მისი განვითარების შესაძლებლობებს. საქართველო საზღვაო ქვეყანაა, რაც მისი დიდი გეოპოლიტიკური უპირატესობაა. საქართველოს საზღვაო პორტები წარმოადგენენ საზღვაო კარიბჭეს არა მარტო ჩვენი ქვეყნისათვის, არამედ ამიერკავკასიის სხვა სახელმ-

ნიფოებისთვისაც საზღვაო ინფრასტრუქტურა უნდა ითვალისწინებდეს არა მარტო გემების ტვირთების მომსახურების შესაძლებლობებს, არამედ მგზავრთა მომსახურებასაც, მცურავი საშუალებების მიმდინარე რემონტის სამუშაოების ჩატარების შესაძლო ვარიანტებს, დისპეჩერიზაციის პროცესს, ნავმისადგომების სიგრძესა და სიღრმეს, ბუქსირების სახეობებს, მათ სიმძლავრეებს, ამწე-სატრანსპორტო საშუალებათა სახეებს, ტვირთამწეობას და სხვა მრავალს, რომლებიც უზრუნველყოფენ სატვირთო და სამგზავრო გადაზიდვების მოხერხებულობას, დაბალ ფასებსა და მაღალ საიმედოობას. ასევე მნიშვნელოვანია პორტებში მენეჯმენტის განხორციელების სიმარტივე და ხელმისაწვდომობა, საბაჟო და სასაზღვრო ორგანოების წარმომადგენლებთან ურთიერთობები. საქართველოს საზღვაო პორტების განვითარება დამოკიდებულია, როგორც მაკრო, ისე მიკროეკონომიკურ ფაქტორებზე. მაკროეკონომიკური ფაქტორებიდან გავლენის ყველაზე მაღალი დონით გამოირჩევა ტვირთბრუნვის მოთხოვნის სიდიდე.

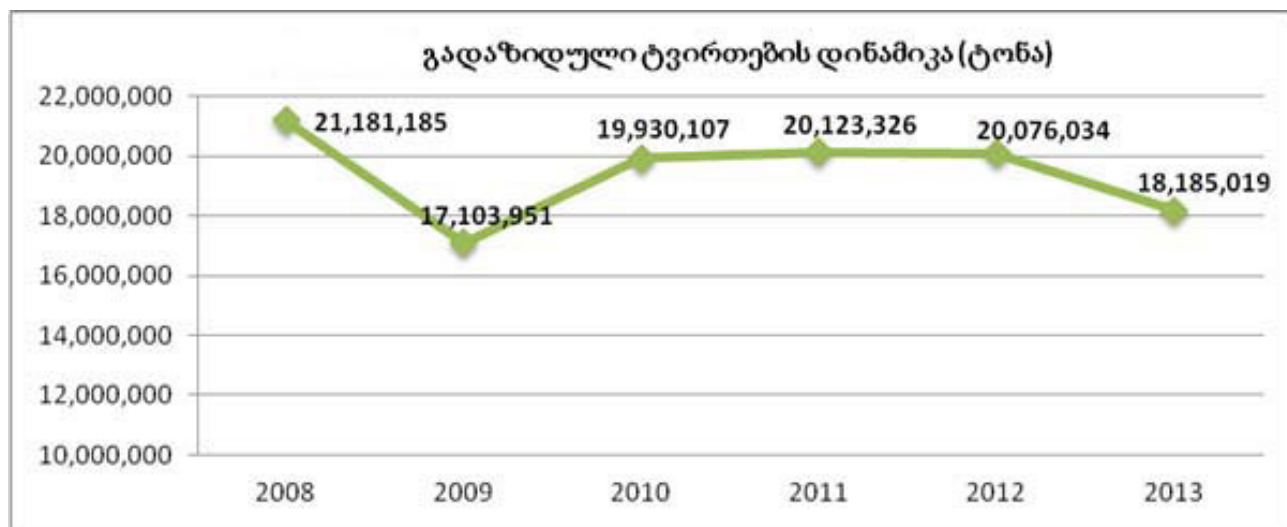
საქართველოს მოსაზღვრე აზერბაიჯანსა და სასომხეთში, აგრეთვე შუა აზიის სახელმწიფოებში. საქართველოს საგადასახადო სისტემა და საბაჟო მომსახურება, საქართველოს ეკონომიკის სამართლებრივი უზრუნველყოფის დონე. მიკროეკონომიკური ფაქტორებიდან კი ტვირთების ჩატვირთვა-გადმოტვირთვის ოპერაციათა მოხერხებულობა, ტერმინალების მდგომარეობა, მომუშავე პერსონალის პროფესიონალიზმი, პორტისა და ტერმინალების ტექნიკური მდგომარეობა, მათი ლოჯისტიკური სისტემები.

საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის კომპლექსურად განვითარების აუცილებლობა ისე, რომ ტრანსპორტის ყველა სახე: საზღვაო, სარკინიგზო, საავტომობილო, მილსადენი მოითხოვს პროპორციულ გან-

ვითარებას. ამ სატრანსპორტო სახეების გადაზიდვის სიმძლავრეები ერთმანეთთან პროპორციულობაში უნდა იქნას მოყვანილი. საზღვაო პორტებმა და ტერმინალებმა საჭიროა უზრუნველყოს სარკინიგზო, საავტომობილო და მილსადენი ტრანსპორტის ჯამური სიმძლავრის სრულყოფილი მომსახურება. აქედან გამომდინარე პორტებსა და ტერმინალებში ტვირთების დამუშავების შესაძლო მოცულობა უნდა აღემატებოდეს ტრანსპორტის ჩამოთვლილი სახეობების ჯამურ მაჩვენებლებს.

ბათუმის საზღვაო პორტის განვითარების აუცილებლობას განაპირობებს თვითნაკადების ზრდის პერსპექტივები ამიერკავკასიის და შუა აზიის სახელმწიფოებში. ბათუმის პორტის ნავმისადგომების რითმულად დატვირთვის უზრუნველყოფის და პორტის კონკურენტუნარიანობის ამაღლებისათვის შემოთავაზებულია ნავმისადგომების დაგეგმვის ნრფივი მოდელი. ნრფივი დაგეგმარების ეს მეთოდი საშუალებას იძლევა მივალნიოთ ტვირთების დამუშავების ოპტიმალურობას, მინიმუმამდე დავიყვანოთ ტვირთების დამუშავების ღირებულება და განვსაზღვროთ ნავმისადგომების თავისუფალი დროის რიცხვი, რომლის განმავლობაშიც ნავმისადგომები შეიძლება დაკავდეს სხვა ტვირთების დამუშავებით ან სხვა სახის სამუშაოთა მიმდინარეობით.

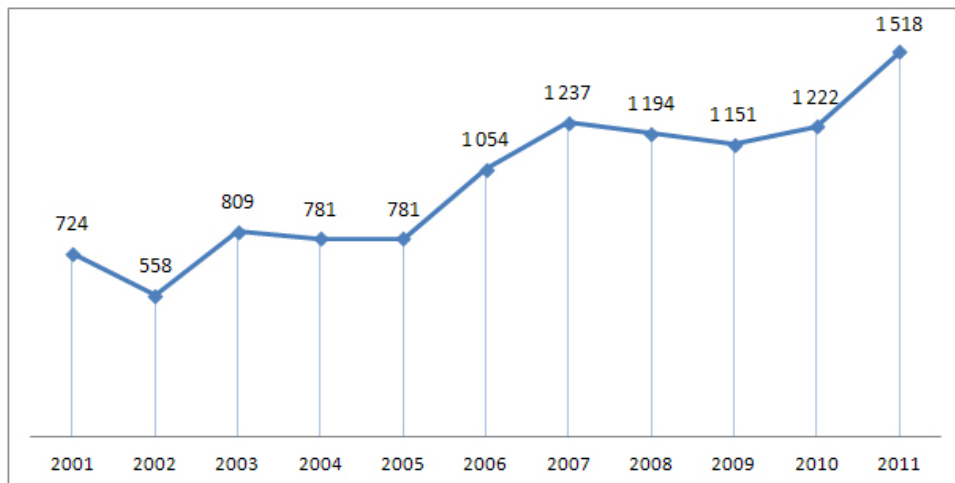
ბათუმის ნავსადგურს გააჩნია შესაძლებლობა დააკმაყოფილოს კლიენტების მოთხოვნილებები სხვადასხვა გემებთან და მგზავრებთან მიმართებაში, მას გააჩნია 5 ტერმინალი: ნავთობტერმინალი, მშრალი ტვირტების ტერმინალი, საკონტეინერო ტერმინალი, სარკინიგზო-საბორნე გადასასვლელი და სამგზავრო ტერმინალი. ნავსადგური ფლობს ISO9001-2000 ხარისხის შესაბამისობის საერთაშორისო სერთიფიკატს ტვირთის გადატანა საერთო სარგებლობის ტრანსპორტის სახეების მიხედვით (ათასი ტონა).



გრაფიკი 1. გადაზიდული ტვირთების დინამიკა

ცხრილი 1

წლები	სულ	სარკინიგზო	საავტომობილო	საზღვაო	საჰაერო
1996	253074,9	76860,9	167070,0	9127,0	17,0
1997	14985,1	4656,4	8690,0	1636,6	2,1
2008	30060,0	11496,1	18500,0	62,6	1,3
2009	33241,3	13209,6	20000,0	30,5	1,2
2010	37488,3	14951,5	22500,0	35,5	1,3
2011	41081,4	16558,7	24500,0	21,4	1,3
2012	41149,8	15424,4	25700,0	23,9	1,5
2013	45971,5	18986,7	26959,3	23,9	1,6
2014	49946,6	22643,3	27261,3	40,4	1,6
2015	49830,2	22230,0	27561,2	37,9	1,1
2016	49058,2	21181,2	27864,4	11,9	0,7

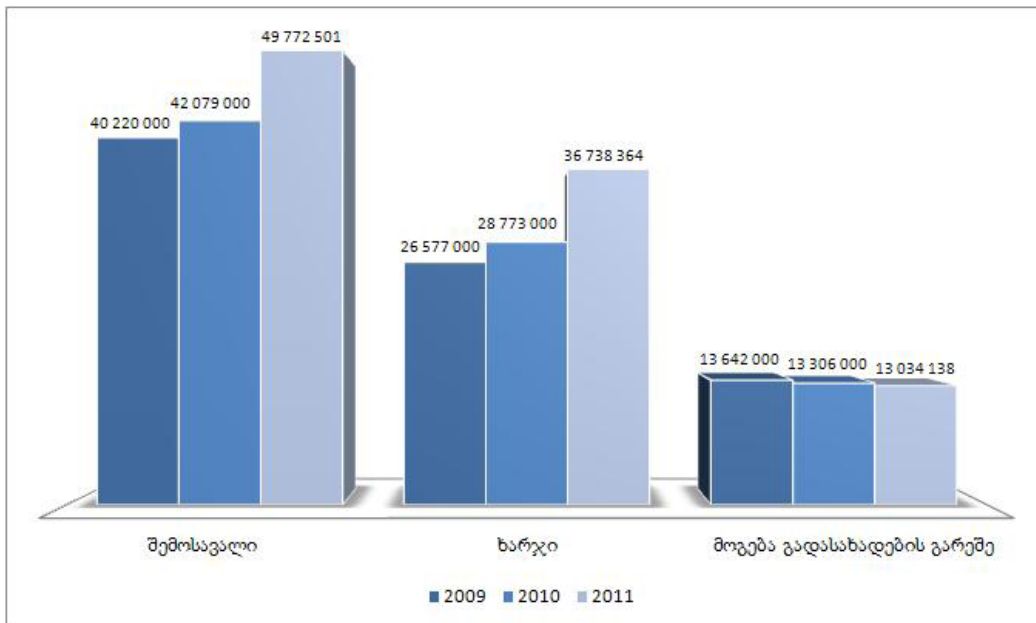


გრაფიკი 2. ბათუმის პორტის ტვირთბრუნვის მაჩვენებლები

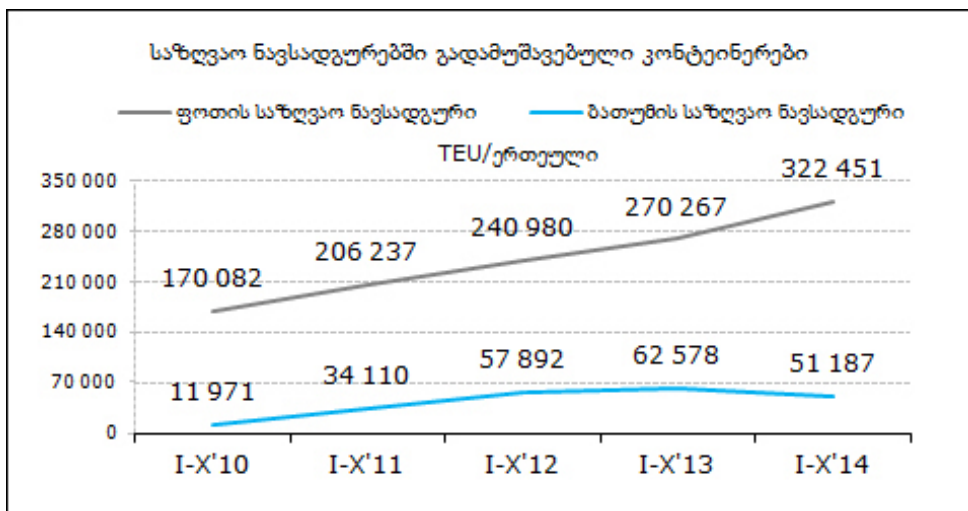
2015 წელთან შედარებით 2016 წ-ში დაფიქსირდა წვია ხარჯის ზრდა 28,8%-ით, წინა წელთან შედარებით. ბსნ-ის მოგების ზრდა 18,3%-ით. ნავსადგურის ინფრასტრუქტურის აქტიურმა განვითარებამ გამოი-

ფინანსური მაჩვენებლები ბსნ-ის ფინანსური მაჩვენებლები 2015-2016წწ. (ლარში) ცხრილი 2.

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



გრაფიკი 3. ბათუმის პორტის შემოსავლებისა და ხარჯების გრაფიკი



გრაფიკი 4. საზღვაო ნავსადგურებში გადამუშავებული კონტეინერები

ბათუმის პორტის მგზავრთბრუნვის მოცულობა ძალიან მცირეა. 2015წელს მან შეადგინა მხოლოდ 21590 მგზავრი. პორტში სამგზავრო გემი მხოლოდ 5-ჯერ შემოვიდა.

საქართველოს საგადასახადო სისტემა და საბაჟო მომსახურება, საქართველოს ეკონომიკისა სამართლებრივი უზრუნველყოფის დონე. მიკროეკონომიკური ფაქტორებიდან კი ტვირთების ჩატვირთვა-გადმოტვირთვის ოპერაციათა მოხერხებულობა, ტერმინალების მდგომარეობა, მომუშავე პერსონალის პროფესიონალიზმი, პორტისა და

ტერმინალების ტექნიკური მდგომარეობა, მათი ლოჯისტიკური სისტემები.

საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის კომპლექსურად განვითარების აუცილებლობა ტრანსპორტის ყველა სახე: საზღვაო, სარკინიგზო, საავტო-

მობილო, მილსადენი მოითხოვს პროპორციულ განვითარებას. ამ სატრანსპორტო სახეების გადაზიდვის სიმძლავრეები ერთმანეთთან პროპორციულობაში უნდა იქნას მოყვანილი. საზღვაო პორტებმა და ტერმინალებმა საჭიროა უზრუნველყოს სარკინიგზო, საავტომობილო და მილსადენი ტრანსპორტის ჯამური სიმძლავრის სრულყოფილი მომსახურება. აქედან გამომდინარე პორტებსა და ტერმინალებში ტვირთების დამუშავების შესაძლო მოცულობა უნდა აღემატებოდეს ტრანსპორტის ჩამოთვლილი სახეობების ჯამურ სიმძლავრეს;

საქართველოს საზღვაო ქვეყნის სტატუსიდან გამომდინარე: ტვირთების საზღვაო გზით ტრანსპორტირების ეფექტიანობა საქართველოს და რეგიონის ეკონომიკური განვითარებისათვის განსაზღვრულია. ჩაანალიზებულია ტვირთბრუნვის მოცულობათა დი-

ნამიკა, ქვეყნის ეკონომიკაში და იმ ქვეყნებისათვის, რომლებიც სარგებლობენ საქართველოს საზღვაო პორტებით. განხილულია ამიერკავკასიის ქვეყნებისათვის საქართველოს გავლით ტრანზიტული ტვირთების მოცულობის არსებული მდგომარეობა, ამ ტვირთების ხვედრითი წილი ქვეყნების საგარეო ტვირთბრუნვის მოცულობაში, გამოვლენილია საქართველოს გავლით ტვირთბრუნვის მოცულობის ზრდის ხელისშემშლელი ფაქტორები: გადაზიდვის სისწრაფე, გადაზიდვის დანახარჯები, საიმედოობა, მოხერხებულობა, პორტების ლოჯისტიკური უზრუნველყოფა, დასაწყობება. დასახულია გზები ტრანზიტული ტვირთების მოცულობის ზრდის უზრუნველსაყოფად და ამ ამოცანაში პორტების როლის და ადგილის უზრუნველსაყოფად. შეიქმნას შესაბამისი ლიბერალური საინვესტიციო გარემო უცხოური ინვესტიციების მოსაზიდად ქართული ფლოტის შესაქმნელად. ეს კი მიიღწევა: საგადასახადო სისტემის ლიბერალიზაციით და მისი დიფერენცირებული განაკვეთებით საზღვაო ფლოტისათვის. სამეურნეო კანონმდებლობის სრულყოფით და სამეურნეო ადმინისტრირების წნეხის შემცირებით. საბაზრო ინფრასტრუქტურის გაფართოებით. საბანკო-საკრედიტო სისტემის მოწესრიგებით. ერთი სიტყვით მაკროეკონომიკური ფაქტორების ლიბერალიზაციით.

დასკვნა

საჭიროა საზღვაო ინფრასტრუქტურის მენეჯმენტის სტანდარტების დანერგვა საჭიროა საზღვაო ინფრასტრუქტურის ემნეჯმენტის სტანდარტების დანერგვა საერთაშორისო წესებისა და კონვენციების შესაბამისად. ამასთან მენეჯმენტის წარმართვა, როგორც ინფორმაციული უზრუნველყოფით, ასევე ტექნიკური საშუალებებით, მეთოდებითა და ხერხებით

საჭიროა მოვიდეს მსოფლიოს წამყვანი პორტების მენეჯმენტის დაინერგოს, სოფლიოს წამყვან საზღვაო პორტებში აპრობირებული, მართვის ავტომატიზირებული სისტემები საქართველოს თავისებურებების გათვალისწინებით. ამ ღონისძიებათა გატარება მნიშვნელოვნად აამაღლებს საქართველოს საზღვაო ინფრასტრუქტურის სრულყოფას, მის მენეჯმენტს და უზრუნველყოფს, როგორც მაკროეკონომიკურ ისე მიკროეკონომიკურ და სოციალური ეფექტის მიღებას. საგადასახადო სისტემის ლიბერალიზაციით და მისი დიფერენცირებული განაკვეთებით საზღვაო ფლოტისათვის.

გამოყენებული ლიტერატურა:

1. ფოთის საზღვაო პორტის ადმინისტრაციის მიერ მოწოდებული ინფორმაცია.
2. საქართველოს მთავრობა, ქვეყნის ძირითადი მონაცემები და მიმართულებები 2012-2015 წლებისათვის". (გადამუშავებული ვარიანტი). თბილისი.
3. მონაცემები ძირითადად არებულია საიტიდან <http://www.potiseaport.com/>. გადამოწმებულია 12.04.2011.
4. რადიო „კომერსანტი“ FM 95,5. 2012-03-09 09:12:02 საიტიდან: https://www.google.ge/#q=ტვირთბრუნვის+პროგნოზი&hl=ka&prmd=imvns&ei=wAAuT46AA6_44QSGk_G. გადამოწმებულია 20.05.2011.
5. იხ. საიტი: <http://www.bict.ge/> და საიტი: <http://www.ictsi.com/> გადამოწმებულია 17.01.2012.
6. იხ. საიტი: <http://www.batumiport.com/?page=shownews&id=37>. გადამოწმებულია 12.01.2012.