

საზღვაო პორტებში სამუშაო პროცესების ეფექტიანობის შეფასება

თინათინ გეგენავა

სტუ დოქტურანტი

გიორგი ცეცხლაძე

სტუ დოქტურანტი

რევაზ ველიჯანაშვილი

სტუ პროფესორი

რეზიუმე

საზღვაო პორტების განვითარების და ორგანიზაციის საკითხები ეკონომიკურ მეცნიერებაში ერთ-ერთ ყველაზე შეუსწავლელ საკითხადაა მიჩნეული მთელი მსოფლიოს მასშტაბით. საქართველოს პორტებში თითქმის არ გამოიყენება დაგეგმვისა და მართვის მეცნიერების უახლოეს მიღწევებზე დაფუძნებული მეთოდები, შესაბამისად ნავმისადგომებში ტვირთების დამუშავება არარითმულ ხასიათს ატარებს, ამავე დროს იზრდება ტვირთნაკადების დამუშავების ღირებულება.

საზღვაო პორტების ეფექტიანობის შეფასებისათვის, საკითხის კვლევისადმი გამოკვეთილია ორმხრივი მიდგომა. სახელმწიფოს პოზიციებიდან ეფექტიანობას ვაფასებთ გადაზიდული ტვირთების მოცულობით და პორტებში დასაქმებულთა რიცხოვნობით.

საზღვაო ტრანსპორტის ეფექტიანობა მნიშვნელოვნად განპირობებულია პორტების რიტმული დატვირთვის უზრუნველყოფით. ხშირია შემთხვევები, როცა დატვირთვა გადატვირთვის მოცულობა დროის მოკლე მონაკვეთებში სწრაფად იზრდება, ხოლო დროის უმეტეს მომენტებში პორტები თითქმის უფუნქციოა.

ASSESSMENT OF WORKING PROCESSES EFFECTIVENESS IN SEA PORTS

Tinatin Gegenava

PhD of GTU

Giorgi Tsetskladze

PhD of GTU

Revaz Velijanashvili,

Professor of GTU

RESUME

The issues of marine ports development and organization are one of the most unpredictable issues in economic science worldwide, especially for the maritime ports of Georgia. Therefore, in the ports of Georgia almost are not applied methods based on the latest achievements of planning and management sciences, and therefore the cargo handling in the

harbors has not rhythmic character, at the same time is increasing the cost of cargo handling.

A bilateral approach is revealed in researching the issue of assessing the efficiency of marine ports. We estimate efficiency from the position of the state with the volume of freight cargo and ports by the number of employees.

The efficiency of maritime transport is largely provided due to the rhythmic loading of ports. There are frequent cases where the load reset volume increases rapidly in short-term periods of time, and in most moments the ports are almost out of functions.

შესავალი

საქართველო მდებარეობს მსოფლიოს ერთ-ერთ ყველაზე უფრო მნიშვნელოვან და რთულ გეოპოლიტიკურ რეგიონში, დიდი აბრეშუმის გზის საკვანძო ადგილზე, რომელიც ისტორიულად უდიდეს როლს თამაშობდა ევროპისა და აზიის განვითარებასა და ურთიერთობებში.

“ახალი აბრეშუმის გზის” სატრანზიტო დერეფანში ტვირთნაკადები მნიშვნელოვნად გააქტიურდა, ჯერ კიდევ სრულად არ არის ათვისებული აღნიშნული დერეფნის პოტენციური შესაძლებლობები. აღნიშნული პოტენციალის სრულფასოვანი რეალიზაცია მჭიდრო კავშირშია იმ ინსტიტუციური, სტრუქტურული და სტრატეგიული გამოწვევების ეფექტიან გადაჭრასთან, რომელთა მოუგვარებლობის გამო, “ახალი აბრეშუმის გზის” სატრანზიტო დერეფანი ნაკლებად კონკურენტუნარიანია ალტერნატიულ დერეფნებთან შედარებით.

ხელსაყრელი გეოგრაფიული მდებარეობის შესაბამისად, საქართველოს აქვს შესაძლებლობა ნახსენებ სატრანზიტო დერეფანში შეასრულოს საკვანძო ფუნქცია, მოახდინოს საკუთარი სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემის სიღრმისეული ინტეგრაცია საერთაშორისო ლოჯისტიკურ სისტემებში და ამით ხელი შეუწყოს ქვეყნის საერთო ეკონომიკურ განვითარებას. აღნიშნულის გათვალისწინებით, საქართველოს სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების სტრატეგია - „საქართველო 2020“- განსაზღვრავს სატრანზიტო პოტენციალის მაქსიმალური გამოყენების მიზნით განსახორციელებელი პოლიტიკის შემდეგ მიმართულებებს:

ა) სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის სრულყოფა და ლოჯისტიკური ცენტრების განვითარება;
ბ) ინვესტიციების ხელშეწყობა ენერგეტიკის, ტრანსპორტის და ლოჯისტიკის სფეროში, სახელმწიფოსა და კერძო სექტორს შორის თანამშრომლობის გაძლიერება;

გ) კონკურენტული გარემოს ფორმირება და ინფორმაციული სისტემების განვითარება;

დ) საერთაშორისო და რეგიონულ სატრანსპორტო სისტემებში ინტეგრაცია.

საქართველოს ეკონომიკაში საზღვაო ტრანსპორტის სტრატეგიულად უმნიშვნელოვანესი როლი აკისრია. ამ მხრივ მნიშვნელოვანია ფოთის, ბათუმისა და ყულევის პორტები. მათი მეშვეობით საქართველოზე გამავალი ტრანზიტული ტვირთები გადაიზიდება, ვარნას, კონსტანცას, ნოვოროსისკის, ოდესისა და სტამბულის პორტების მიმართულებით.

ფოთის პორტი საქართველოს პირველი ნავსადგურია. 1889-1905 წლებში ორჯერ მოხდა პორტის ფორმირება და დღეს ის TRACECA-ს უმნიშვნელოვანეს შემაერთებელ რგოლს წარმოადგენს. ამჟამად, ნავსადგური 2650 მეტრის სიგრძისაა და 14 ნავმისადგომს აერთიანებს. ტვირთის ტრანსპორტირებისთვის საჭირო პირობები მორგებულია როგორც მშრალი, ისე თხევადი ტვირთების გადასაზიდად. ფოთის პორტში მშრალი და თხევადი ტვირთების ტვირთბრუნვა შეადგენს დაახლოებით – 600,000 TEU-ს, არსებული ნავმისადგომის მთლიანი სიგრძე 2,900 მეტრს შეადგენს, სადაც 20-ზე მეტი საპორტო ამნეა განლაგებული.

ბათუმის პორტი, ფოთის ნავსადგურის მსგავსად, ამუშავებს თხევად და მშრალ ტვირთებს, რომლის გამტარუნარიანობა დღეს 15 მლნ. ტონას შეადგენს და მისი 28 მლნ ტონამდე გაზრდა მოსალოდნელია. აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ ბათუმის საკონტეინერო ტერმინალის გამტარუნარიანობა წელიწადში 100 000 TEU-ს შეადგენს. მშრალი ტვირთების ტერმინალის მაქსიმალური გამტარუნარიანობა წელიწადში 2,0 მილიონი ტონაა. ბათუმის ნავთობტერმინალი ყაზახეთის პირველი სტრატეგიული კაპიტალდაბანდებაა შავ ზღვაზე. ტერმინალი უზრუნველყოფს ნავთობისა და ნავთობ-პროდუქტების გადატვირთვის მომსახურებას ყაზახეთიდან, აზერბაიჯანიდან, თურქმენეთიდან, საქართველოდან და სხვა ქვეყნებიდან. ბათუმის ნავთობტერმინალს ნავთობი საქართველოს რკინიგზის მეშვეობით, ვაგონ-ცისტერნებით მიეწოდება, რომელთა დაცლა თანამედროვე სარკინიგზო ესტაკადებზე ხორციელდება. ნავთობტერმინალის გამტარუნარიანობა წელიწადში 15 მლნ ტონამდე ნავთობს შეადგენს. ბათუმის ნავთობტერმინალზე მოქმედებს 7 ნავთობჩამოსასხმელი სარკინიგზო ესტაკადა, რომელთა მეშვეობით შესაძლებელია ერთდროულად 194 ვაგონცისტერნის ან დღე-ღამეში 770-ზე მეტი ვა-

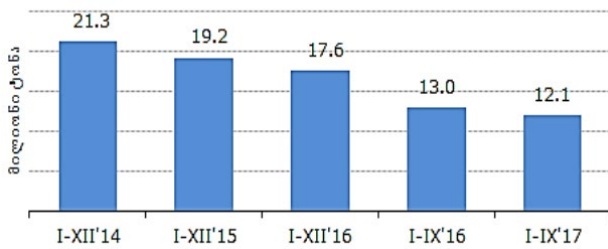
გონ-ცისტერნის დაცლა.

ყულევის საზღვაო ტერმინალის გამტარუნარიანობა - წელიწადში 10 მლნ ტონამდე ნავთობ-პროდუქტის გადატვირთვის საშუალებას იძლევა, აქედან: 3 მლნ ტონა ნავთობის, 3 მლნ ტონა დიზელისა და 4 მილიონი ტონა მაზუთის. სარეზერვუარო პარკის მთლიანი მოცულობა 320 ათასი კუბური მეტრია, 380 ათას ტონამდე გაზრდის პოტენციალით. ნავთობპროდუქტების ჩამოსხმის მწარმოებლურობა საათში 1000-დან 8000-მდე კუბურ მეტრს შეადგენს. 15 2010 წლის ივლისიდან ყულევის პორტმა ყაზახური ნავთობის გადაზიდვა დაიწყო. ამ პროექტის რეალიზაციისათვის, რომელიც დიდტონაჟიანი ტანკერების (100 000 ტონაზე მეტი ტვირთამწიფობის) მომსახურების აუცილებლობასთან იყო დაკავშირებული, პორტმა განახორციელა ფსკერის დაღრმავების სამუშაოები. 2012 წლის ივლისში კი ნავთობ-ტერმინალში არსებული პროპილენის გადასატვირთი ახალი კომპლექსის მეშვეობით, ყულევის ტერმინალით ქიმიური პროდუქციის გადატვირთვაც გახდა შესაძლებელი. სატრანსპორტო დარგების მიერ გადაზიდული ტვირთების საერთო მოცულობის ტრენდს თუ გადავხედავთ, 2014 წლიდან დღემდე, ტრენდი კლებადია. უკანასკნელი ხუთი წლის განმავლობაში მნიშვნელოვნად მცირდება საზღვაო პორტებსა და ტერმინალებში (იხ. გრაფიკები).

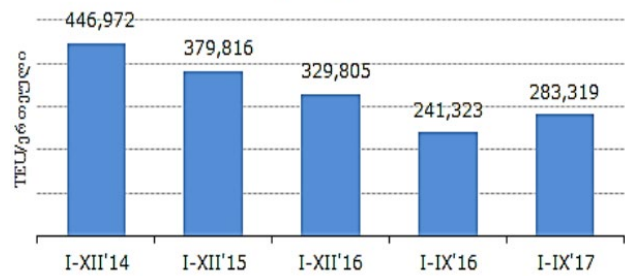
საქართველოს საზღვაო პორტების ძირითადი კონკურენტები ტრანზიტულ ტვირთებზე რუსეთის და უკრაინის შავი ზღვის პორტებია, რომელთა უმეტესობას შედარებით უკეთესი ბუნებრივი პირობები გააჩნია ნავმისადგომთა სიღრმის გამო, მაგრამ საქართველოს პორტებს შეუძლიათ მომხმარებლისათვის უკეთესი სერვისული მომსახურების შეთავაზება. საქართველოს პორტებში თითქმის არ გამოიყენება დაგეგმვისა და მართვის მეცნიერების უახლოეს მიღწევებზე დაფუძნებული მეთოდები, შესაბამისად ნავმისადგომებში ტვირთების დამუშავება არარითმულ ხასიათს ატარებს, ამავე დროს იზრდება ტვირთნაკადების დამუშავების ღირებულებაც. ამ საკითხების გადწყვეტა საქართველოს საზღვაო პორტების კონკურენტუნარიანობის ამაღლების ერთ-ერთი მიმართულებაა.

საზღვაო პორტებში სამუშაო პროცესების (ტვირთნაკადების დამუშავების, დატვირთვა გადმოტვირთვის, ტვირთების დასაწყობების, და სხვა), ეფექტიანობის შეფასებისათვის, საკითხის კვლევისადმი გამოკვეთილია ორმხრივი მიდგომა. სახელმწიფოს პოზიციებიდან ეფექტიანობას ვაფასებთ გადაზიდული ტვირთების მოცულობით და პორტებში დასაქმებულთა რიცხოვნობით. ხოლო პორტების, როგორც ორგანიზაციული სტრუქტურის ეფექტიანობა შეფასებულია ძირითადი ტექნიკურ-ეკონომიკური პარამეტრებითა და ინვესტიციების განხორციელების შედეგებით.

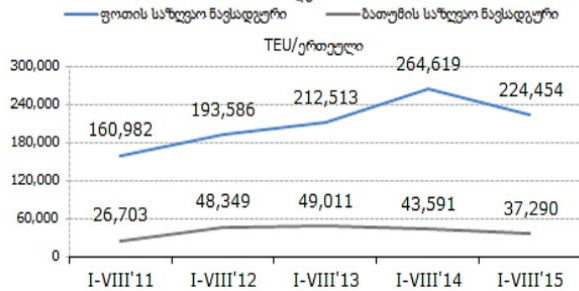
საზღვაო ნავსადგურებში და საზღვაო ტერმინალებში
გადამუშავებული ტვირთების რაოდენობა (ჯამური)



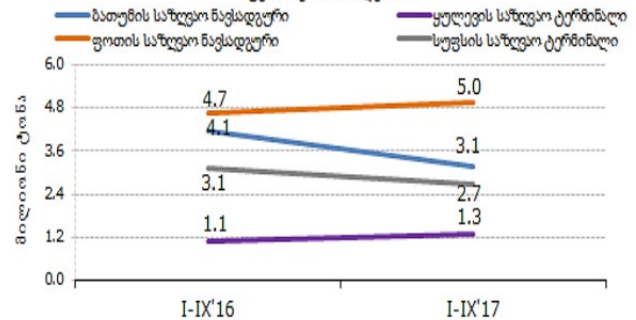
საზღვაო ნავსადგურებში გადამუშავებული კონტეინერების
რაოდენობა (ჯამური)



საზღვაო ნავსადგურებში გადამუშავებული კონტეინერების
რაოდენობა



საზღვაო ნავსადგურებში და საზღვაო ტერმინალებში გადამუშავებული
ტვირთების რაოდენობა



დასკვნა

საქართველოს საზღვაო პორტების სისტემა დღეისათვის წარმოდგენილი ორი მსხვილი - ბათუმის და ფოთის, აგრეთვე სუფსისა, ანაკლიის და ყულევის შედარებით მცირე ნავსადგურებით, ისინი ძირითადად აკმაყოფილებს საქართველოს სატრანზიტო და ადგილობრივი ტვირთების მიღების და გადამუშავების ამოცანებს. თუმცა ბათუმის ნავსადგურში ზოგჯერ გემებს ნავმისადგომების დაკავების გამო, უზღებთ რეიდზე ლოდინი რამდენიმე დღის განმავლობაში, რაც ერთის მხრივ ზრდის გემის მომსახურების პერიოდს, მეორეს მხრივ გემები, განსაკუთრებით ზამთრის პერიოდში, დიდი რისკის ქვეშ ექვეყიან მოსალოდნელი უამიდობის გამო აღნიშნულისათვის მიგვანჩნია: ბათუმის პორტში დაინერგოს გემების მომსახურების გრაფიკული და ავტომატური მართვის სისტემა მათი მოსალოდნელი შემოსვლის, მათგან მიღებული ინფორმაციის და ნავმისადგომის სიმძლავრის გათვალისწინებით. ასეთი სისტემის გარკვეული ელემენტები რა თქმა უნდა დანერგილია ბათუმის პორტში, მაგრამ მათი არასრულყოფილების გამო, ვერ ხერხდება სამუშაოთა და მომსახურების ისეთი დაგეგმვა, რომ მივაღწიოთ პორტის სიმძლავრის მაქსიმალურ გამოყენებას.

გამოყენებული ლიტერატურა

1. იხ. ფოთის საზღვაო პორტის ოფიციალური საიტი. <http://www.potiseaport.com/>. გადამოწმებული 12.01.2016 წელს.
2. იხ. ბათუმის საზღვაო პორტის ოფიციალური საიტი. <http://www.batumiport.com/>. გადამოწმებული 12.01.2016 წელს.
3. საქართველოს მთავრობა „ქვეყნის ძირითადი მონაცემები და მიმართულებები 2012-2015 წლებისათვის“. (გადამუშავებული ვარიანტი). თბილისი, 2011. გვ.23.
4. რადიო „კომერსანტი, FM 95,5. 2015-03-09 09:18:02. საიტიდან: https://www.google.ge/#q=ტვირთბრუნვის+პროგნოზი&hl=ka&prmd=imvns&ei=wAauT46AA6_44QSGk_G.გადამოწმებულია 20.05.2015.
5. Савченко-Бельский, В.Ю. “Теория и методология управления экономическими рисками транспортных предприятий”, М., 2008