



ნავსადგურების ფუნქციები და მისი გავლენა რეგიონის ეკონომიკურ აქტივობაზე

ლალი ხარბედია

აკაკი წერეთლის სახელმწიფო
უნივერსიტეტის ასოცირებული პროფესორი;

მზისაძარ ბჟალავა

აკაკი წერეთლის სახელმწიფო
უნივერსიტეტის ასისტენტ პროფესორი;

რეზიუმე

სტატიაში განხილულია საზღვაო ნავსადგურების ისეთი ფუნქციები, როგორიცაა: ტვირთები გადაზიდვებისა და დასაწყობების მომსახურების შეთავაზება, სამეწველო ფუნქცია, მიმდებარე რეგიონის სოციალური და ეკონომიკური განვითარების ცენტრის ფუნქცია; პოლიტიკური ფუნქცია, სამხედრო ფუნქცია და სხვ. აღნიშნულია, რომ ნავსადგურების გენერაცია UNCTAD-ის მიხედვით ეფუძნება სამ კრიტერიუმს:

- ნავსადგურის განვითარების სტრატეგია და პოლიტიკა;
- სანავსადგურო მომსახურების სიღრმესა და სივრცეს, განსაკუთრებით საინფორმაციო მომსახურების სფეროში;
- სანავსადგურო ბიზნესისა და ადმინისტრაციის ინტეგრაციას.

ხაზგასმულია, რომ თანამედროვე მსოფლიო ვაჭრობის 90%-ზე მეტი ხორციელდება საზღვაო ტრანსპორტით და ნავსადგურები გვევლინება გადაზიდვების დინამიური პროცესების მარეგულირებელ ცენტრად.

გაკეთებულია დასკვნა, რომ დღეს მნიშვნელოვანი ამოცანაა ნავსადგურების გარდაქმნა კომპლექსურ სატრანსპორტო ცენტრებად, სადაც ტრადიციული სანავსადგურო მომსახურების

გარდა, შესთავაზებენ საბანკო, სადაზღვევო და იურიდიულ მომსახურებას, ასევე მომსახურებას საერთაშორისო კავშირგაბმულობისა და ინფორმაციის სფეროში, სავაჭრო ცენტრებთან და უცხოეთის ქვეყნებთან.

საკვანძო სიტყვები:

მსოფლიო ლოგისტიკური სისტემა; ნავსადგურის სატრანსპორტო ფუნქცია; ნავსადგურის სამრეწველო ფუნქცია, ნავსადგურის პოლიტიკური ფუნქცია, ნავსადგურის მიმდებარე რეგიონის სოციალური და ეკონომიკური განვითარების ცენტრის ფუნქცია; ნავსადგურების გენერაცია UNCTAD-ის მიხედვით; ეკონომიკაზე ნავსადგურების საქმიანობის ზემოქმედების პირდაპირი, ირიბი და ინდუქციური ეფექტი.

შესავალი

მსოფლიო ეკონომიკაში ისეთი ტენდენციების გაძლიერებამ, როგორიცაა: სპეციალიზაცია, ინტეგრაცია და გლობალიზაცია, გარკვეული გავლენა იქონია ლოგისტიკურ კონცეფციებზე და შესძინა მათ საერთაშორისო ხასიათი, რაც საფუძვლად დაედო საერთაშორისო ინტეგრირებული ლოგისტიკური ქსელის აღმოცენებას.

ინტეგრალური ლოგისტიკური ქსელის მნიშვნელოვანი შემადგენელია საზღვაო ტრანსპორტი. თუ ადრე საზღვაო ტრანსპორტი განიხილებოდა დარგად, რომელიც უზრუნველყოფდა საერთაშორისო ვაჭრობას, დღეს ის წარმოადგენს საერთაშორისო წარმოების ქვესისტემას როგორც ინტეგრირებული ლოგისტიკური ქსელის შემადგენელი. ეს გარემოება მნიშვნელოვნად ზრდის საზღვაო ნავსადგურების როლსა და მნიშვნელობას მსოფლიო ლოგისტიკურ სისტემაში.

ძირითადი ტექსტი

ბოლო ათწლეულებში საზღვაო ნავსადგურების ფუნქციები და მათი გავლენა ქვეყნის ეკონომიკაზე მნიშვნელოვნად შეიცვალა. მსოფლიო ვაჭრობის 90%-ზე მეტი ხორციელდება საზღვაო ტრანსპორტით და ნავსადგურები გვევლინება გადაზიდვების

დინამიური პროცესების მარეგულირებელ ცენტრად. თანამედროვე პირობებში საზღვაო ნავსადგურების მიერ ხორციელდება შემდეგი ფუნქციები:

- ტვირთების ტრანსპორტირების, გადაზიდვებისა და დასაწყობების მომსახურების შეთავაზება;

- მიმდებარე რეგიონის სოციალური და ეკონომიკური განვითარების ცენტრის ფუნქცია;

- პოლიტიკური ფუნქცია — ქვეყნის საზღვაო-სავაჭრო ბრუნვის დამოუკიდებლობის უზრუნველყოფა. როდესაც ქვეყნის ყველა ტვირთი, რომლის გადაზიდვა შესაძლებელია საზღვაო ტრანსპორტით, გადის ამ ქვეყნის ნავსადგურებიდან. აქვე მნიშვნელოვანია სხვა ქვეყნების ეკონომიკის დამოკიდებულება მოცემული ქვეყნის ნავსადგურებზე.

- სამხედრო ფუნქცია;

- საფინანსო-სავალუტო ფუნქცია – ნავსადგურები წარმოადგენს სავალუტო შემოსულობათა მნიშვნელოვან წყაროს ქვეყნისათვის. მშპ-ს ფორმირებაში ნავსადგურების წილი სატრანსპორტო მომსახურების განვითარებაზე არ არის მნიშვნელოვანი, მაგრამ ყველა სხვა საქმიანობის სახეების გათვალისწინებით, მისი როლი საკმაოდ დიდია.

- სატრანსპორტო ფუნქცია, განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია საქართველოსთვის, რამდენადაც ტვირთბრუნვის სტრუქტურაში საზღვაო სატრანსპორტო ტვირთები 40% -ს შეადგენს.

- მომსახურების ფუნქცია — სანავსადგურო მომსახურების განევა სატრანსპორტო საშუალებების, ტვირთების, გემების ეკიპაჟებისა და ტრანსპორტის სხვა სახეების თანამშრომლებით;

- ტვირთების ტრანსფორმაციის ფუნქცია, რომელიც გულისხმობს სხვადასხვა ტვირთნაკადების ტრანსფორმირებას ერთგვაროვნად და პირიქით. განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია რკინიგზით მარშრუტირებისას;

- სარემონტო ფუნქცია — გემებისა და სხვა სატრანსპორტო საშუალებებისათვის რემონტის ტექნიკური საშუალებებისა და ადგილის უზრუნველყოფა;

- სამრეწველო ფუნქცია. ვლინდება ნავსადგურების გარშემო სამრეწველო ზონის ჩამოყალიბებით, რომელიც მოიცავს სხვადასხვა დარგის საწარმოებს, რომლებიც იყენებენ საზღვაო ტრანსპორტს ნედლეულისა და მზა პროდუქციის მისაწოდებლად;

- სავაჭრო ფუნქცია მდგომარეობს საქონლის აკუმულაციისა და განაწილების საქმიანობაში.

ყველა ნავსადგურს არ შეუძლია ზემოთჩამოთვლილი ფუნქციების შესრულება. სწორედ ფუნქციათა ნაკრები უდევს საფუძვლად ნავსადგურების კლასიფიკაციას, რომელიც მოცემულია UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) -ის სამდივნოს მოხსენებაში 1992 წ.

ნავსადგურების გენერაცია UNCTAD-ის მიხედვით ეფუძნება არა ორგანიზაციულ სტრუქტურას, არამედ ნავსადგურების მდებარეობას და სიდიდეს. ის ემყარება სამ კრიტერიუმს:

- ნავსადგურის განვითარების სტრატეგია და პოლიტიკა;
- სანავსადგურო მომსახურების სიღრმესა და სივრცეს, განსაკუთრებით საინფორმაციო მომსახურების სფეროში;
- სანავსადგურო ბიზნესისა და ადმინისტრაციის ინტეგრაციას.

პირველ გენერაციას ეკუთვნის ნავსადგურები, რომელთა ფუნქციონირება შემოსაზღვრულია ტრადიციული ჩარჩოებით, დატვირთვა-გადმოტვირთვისთვის ოპერაციებით.

მეორე გენერაციას მიეკუთვნება ფართო დიაპაზონის ფუნქციების მქონე ნავსადგურები, რომლებიც სთავაზობენ კომერციულ და სამრეწველო მომსახურებას, რაც უშუალოდ არ არის დაკავშირებული გადაზიდვის პროცესებთან.

მესამე გენერაციის ნავსადგურებში სტრატეგიული პოლიტიკის შემუშავებლები, მენეჯერები და ოპერატორები გვევლინებიან საერთაშორისო საწარმოო-სადისტრიბუციო კომპლექსური ქსელის დინამიურ ცენტრებად. ასეთი სახის ნავსადგურების საქმიანობა ატარებს სპეციალიზირებულ, ცვალებად და ინტეგრირებულ ხასიათს, რომელიც თავისთავში მოიცავს ტრადიციულ ფუნქციებს, სამრეწველო, კომერციულ, ბუნებისდამცავ, ადმინისტრაციულ და კომერციულ მომსახურებასა და ასევე ლოგისტიკას.

აღნიშნული სახის ნავსადგურების საქმიანობის მართვა ანუ მენეჯმენტი უკავშირდება გადანყვეტილებათა მიღებას.

სანავსადგურო მენეჯმენტში განასხვავებენ გადანყვეტილების 3 სახეს:

- მიმდინარე გადანყვეტილებები;
- ინოვაციური გადანყვეტილებები;
- სტრატეგიული გადანყვეტილებები.

მიმდინარე გადანყვეტილებები მიიღება ყოველდღე ნავსადგურის როგორც საშინაო (ეკონომიკა, ფინანსები და სხვა), ისე საგარეო ფუნქციების (ტვირთის გადამუშავება, მომსახურება, ბუქსირება და სხვა) განხორციელებისას. მიმდინარე გადანყვეტილებებს აშკარა გადანყვეტილებებსაც უწოდებენ, რადგან მთლიანობაში მათი შედეგები ცხადია მაღალი ალბათობით ამ გადანყვეტილების მიღებამდეც კი. მაგ; ყველამ იცის, რომ განსაზღვრულ სანაპირო მისადგომთან განსაზღვრული ტიპის გემის შესაყვანად საჭიროა ბუქსირების გარკვეული რაოდენობა, რომლებიც ამ ამოცანას გადანყვეტენ განსაზღვრულ დროში.

მიმდინარე გადანყვეტილებები მიიღება სისტემატურად და ითვლება დაპროგრამებულ გადანყვეტილებად. ბევრი მათგანს ადგილი აქვს იერარქიის დაბალ საფეხურებზე და შესაძლებელია ადამიანების ჩანაცვლება მაღალი ტექნოლოგიებით (მაგ; კომპიუტერებითა და ავტომატიზირებული სისტემებით).

ინოვაციური გადანყვეტილებები არა არის ყოველდღიური გადანყვეტილება, მათი შედეგები წინასწარ არასოდეს არ არის ცნობილი. ისინი დამოკიდებულია გადანყვეტილების მიმღების გამოცდილებასა და შესაძლებლობებზე. სანავსადგურო მენეჯმენტში ეს გადანყვეტილებები მიიღება კომერციულ და მარკეტინგულ განყოფილებებში, ტექნიკურ და ფინანსურ სამსახურებში და, რა თქმა უნდა, კვლევისა და განვითარების დეპარტამენტებში, ასეთის არსებობის შემთხვევაში. ინოვაციურ გადანყვეტილებათა ხარისხი დამოკიდებულია არა მხოლოდ გადანყვეტილების მიმღების შესაძლებლობებსა და გამოცდილებაზე, არამედ მოქმედების თავისუფლებაზეც, რომლის უფლებას მას აძლევს იერარქიის მაღალ დონეზე მყოფი ხელმძღვანელი.

სტრატეგიული გადაწყვეტილებები მიიღება საწარმოს უმაღლესი მენეჯმენტის მიერ. ისინი გრძელვადიანია, დაკავშირებულია ნავსადგურის პოლიტიკასა და განვითარებასთან, რეორგანიზაციასთან, მსხვილ ინვესტიციებთან, ნავსადგურისა და სახელისუფლებო შტოების კოორდინაციასთან და ა.შ.

აღნიშნულ გადაწყვეტილებათა ხასიათი დამოკიდებულია იმ გარემოზე, სადაც ისინი მიიღება, პირველ რიგში კი საზღვაო ნავსადგურების ფუნქციონირების სამართლებრივ-ორგანიზაციულ პირობებზე.

როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ ნავსადგურის ფუნქციონირება გავლენას ახდენს მიმდებარე რეგიონის სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების დონეზე. უნდა ათინიშნოს, რომ ნავსადგურებისა და რეგიონის ურთიერთდამოკიდებულება მრავალმხრივი და ძლიერია.

აშშ-ს საზღვაო ადმინისტრაციამ შეიმუშავა ნავსადგურების საქმიანობის ზეგავლენის განსაზღვრის მეთოდოლოგია მიმდებარე რეგიონის ეკონომიკურ აქტივობაზე, რომლის თანახმად რეგიონის ეკონომიკაზე მოქმედი ყველა ფაქტორი დაყოფილია სამ ძირითად ჯგუფად:

- პირდაპირი. პირდაპირი ეფექტი გამოიხატება მოსახლეობის დასაქმების დონის ამაღლებაში, რაც იწვევს მათი შემოსავლების ზრდას და შესაბამისად იმ საქონლისა და მომსახურების შეძენას, რაც ნავსადგურის საქმიანობას უკავშირდება.

- ირიბი — დანახარჯები თანამშრომლების ხელფასზე, მასალებზე და ხარჯების სხვა მუხლები, რომლებიც უზრუნველყოფენ პირდაპირი ფაქტორების მოქმედებას.

- ინდუქციური ეფექტი ვლინდება პირდაპირი და ირიბი ფაქტორების ზემოქმედებით მოსახლეობის შემოსავლების ზრდის შედეგად შესყიდვათა მოცულობის ზრდაში.

ამასთან დაკავშირებით, ნავსადგურების წინაშე დგას ამოცანა მოძებნოს სახსრები სამეწარმეო საქმიანობისა და განვითარების პროექტების დამოუკიდებლად დაფინანსებისათვის. აშშ-ს მაგალითის მიხედვით ასეთი დაფინანსების წყაროები შემდეგია: კერძო ფირმებისათვის ძირითადი წყაროა სამეწარმეო შემოსავა-

ლი და სესხები. საერთო სარგებლობის ნავსადგურები იყენებენ: კომერციული ბაზრის ინსტრუმენტებს (ობლიგაციების ემისიას; ობლიგაციებს, რომლებიც უზრუნველყოფილია უძრავი ქონებით და ობლიგაციებს, რომლებიც უზრუნველყოფილია განსაზღვრული ობიექტების შემოსავლებით); ერთობლივი (სახელმწიფო და კერძო) საწარმოთა შემოსავლები, რომლებიც შექმნილია თანამშრომლობის შესახებ ხელშეკრულების საფუძველზე, მიღებული მოგება და სხვა. თანამედროვე ტენდენციაა — ორი მთავარი წყარო: საშემოსავლო ობლიგაციები და მიღებული მოგება.

დასკვნა

დღეს მნიშვნელოვანი ამოცანაა ნავსადგურების გარდაქმნა კომპლექსურ სატრანსპორტო ცენტრებად, სადაც ტრადიციული სანავსადგურო მომსახურების გარდა, შესთავაზებენ საბანკო, სადაზღვევო და იურიდიულ მომსახურებას, ასევე მომსახურებას საერთაშორისო კავშირგაბმულობისა და ინფორმაციის სფეროში, სავაჭრო ცენტრებთან და უცხოეთის ქვეყნებთან.

HARBOR FUNCTIONS AND THEIR INFLUENCE ON THE REGIONAL ECONOMICAL ACTIVITY

Lali Xarbedia,

Associate Professor of ATSU

Mzisadar Bjalava,

Assistant-Professor of ATSU

RESUME

In the article are discussed some functions of sea harbors, as: offering of cargo forwarding and their storage services, production functions, the function of the center of economical development; Political function, military function and etc. It's mentioned that according to UNCTAD harbor generation it is based on three criteria:

- 1) The Strategy and policies of harbor development.
- 2) Depth and space of harbor service, especially in the sphere of information.
- 3) Harbor business and integration of administration. It's underlined that over 90% of modern world trading is effected by the sea transports and sea transportation appears as a regulation center of the dynamic processes. It's concluded that today the main problem is transforming of seaports into complex transport centers, where besides traditional harbor services will be offered bank, insurance and juridical services. Also services in the sphere of international communication and information, with trading centers and foreign countries.

Keywords: World logistical system; Transport Function of harbor, Harbor regional, Social and economical development center's function; Generation of the harbor according to UNCTAD; Direct and indirect effects on the economy of harbor activities.