



საქართველოში სარკინიგზო მანქანათმშენებელი საწარმოების მარკეტინგული საქმიანობა

ნანა კირვალიძე

ეკონომიკის აკადემიური დოქტორი

რეზიუმე

სტატიაში განხილულია საქართველოში სარკინიგზო მანქანათმშენებელი საწარმოების მნიშვნელობა, მათი სამეურნეო საქმიანობის შედეგები. კერძოდ: საწარმოების სააქციო საზოგადოება ელვამალმშენებლის და ვაგონმშენებელი ჰოლდინგური კომპანიის წარმოების დინამიკის, ასორტიმენტის სტრუქტურის, პროდუქციის ექსპორტის, ფასწარმოქმნის, პროდუქციის თვითღირებულების სტრუქტურის ტენდენციები. დახასიათებულია მარკეტინგული საქმიანობის მდგომარეობა. აღნიშნულია, რომ სარკინიგზო მანქანათმშენებელი საწარმოები პრაქტიკულად იყენებენ მარკეტინგის კომპლექსის ელემენტებს. ეს ღონისძიებები მიმართულია საწარმო გეგმის ბაზარზე არსებულ მოთხოვნასთან დასაკავშირებლად, ასორტიმენტის მუდმივი განახლების, მოქნილი ფასწარმოქმნის, მომხმარებელთა გაფართოების და სარეკლამო ღონისძიებების უზრუნველსაყოფად.

საქართველოში წარმოებული ელმავლები, სამგზავრო და სატვირთო ვაგონები გამოირჩევა მაღალი კონკურენტუნარიანობით და ხარისხით, რაზეც მიუთითებს პროდუქციის სამომხმარებლო თვისებების და კონკურენტუნარიანობის ექსპერტული შეფასების შედეგები. დასახულია ღონისძიებები, რომელიც ავტორის აზრით საჭიროა გატარდეს სარკინიგზო მანქანათმშენებელ საწარმოებში სამეურნეო საქმიანობის სრულყოფისათვის.

შესავალი

საქართველო დიდი ხნით ჩამორჩება განვითარებულ ქვეყნებს. ქვეყნის ეკონომიკის აღორძინების ერთ-ერთი მთავარი პრობლემაა სამრეწველო და სოფლის მეურნეობის საწარმოების აღდგენა და განვითარება. რადგან საქართველო უნდა იყოს ევროპისა და აზიის უფართოესი სარკინიგზო მაგისტრალი, ამიტომ საჭიროა სარკინიგზო მანქანათმშენებელი საწარმოების შენარჩუნება და განვითარება, რომელიც კონკურენტუნარიან პროდუქციას მიანვდის მომხმარებელს. ის უნდა განვითარდეს ისეთი მასშტაბით და ფარგლებში, რომელთა წინაშე დაიჩრდილება აღმოსავლეთ ევროპის ქვეყნების სარკინიგზო მანქანათმშენებელი საწარმოების პროდუქცია.

საქმანძო სიტყვები: სარკინიგზო მანქანათმშენებლობა, სააქციო საზოგადოება ელმავალმშენებელი, ვაგონმშენებლობის ჰოლდინგური კომპანია, წარმოების დინამიკა, პროდუქციის განახლება, ასორტიმენტის სტრუქტურა, ექსპორტი, ფასწარმოქმნა, მარკეტინგული კომპლექსი, ექსპერტული შეფასება.

ძირითადი ნაწილი

საქართველოს ეკონომიკაში საბაზრო მექანიზმის დანერგვა განპირობებს საწარმოების (ფირმების) საქმიანობის სტრატეგიის და ტაქტიკის შეცვლას, ახალი საქონლის და ტექნოლოგიების, ახალი ბაზრების ათვისების, საწარმოო სიმძლავრეების მომხმარებლის მოთხოვნასთან დაქვემდებარების პირველ ადგილზე წამოყენებას, ქმედითი მმართველობითი მექანიზმის არსებობას, რომელიც ორიენტირებული იქნება საბაზრო ეკონომიკის კანონზომიერებებზე: თავისუფალ სამეურნეო არჩევანსა და კონკურენტუნარიან პროდუქციის წარმოებაზე.

ამ კანონზომიერების არარსებობის გამო საქართველოში მრავალი დარგი და საწარმო უვარგისი გახდა და განადგურდა.

მაგრამ მრეწველობის და სოფლის მეურნეობის საწარმოების აღდგენა და განვითარება ისეთ ჩამორჩენილ და ღარიბ ქვეყანაში, როგორც საქართველოა, წარმოადგენს ყველაზე ძნელ საქმეს, ვი-

ნაიდან იგი მოითხოვს გამოცდილი ტექნიკური ძალების ერთგვარ მინიმუმს, იაფ ნედლეულს, ტექნიკურ ბაზას, დიდხალ ფინანსურ ხარჯებს და ხელსაყრელ გარე გარემოს.

საქართველო ყოველთვის იყო ევროპისა და აზიის დამაკავშირებელი ცენტრი, მისი ხელსაყრელი მდებარეობის გამო. ამჟამად საქართველოს რკინიგზის მაგისტრალის გავლით ტრანსპორტირდება ტვირთი შუა და სამხრეთ-აღმოსავლეთ აზიიდან ევროპაში და პირიქით. ყველასათვის ხელმისაწვდომი ოფიციალური მონაცემებით საქართველო შეუერთდა ტრანსკასპიურ საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტს ჩინეთთან, ყაზახეთთან, აზერბაიჯანსა და თურქეთთან ერთად. ჩინეთიდან საქართველოს გავლით პირველი სარკინიგზო გადაზიდვა უკვე განხორციელდა, ხოლო ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო მაგისტრალის პროექტი არის ახალი სატრანსპორტო დერეფანი, რომელიც აერთებს აზერბაიჯანის, საქართველოსა და თურქეთის სარკინიგზო ხაზებს. იგი ითვალისწინებს ახალი სარკინიგზო ხაზის მშენებლობას ახალქალაქიდან თურქეთის საზღვრამდე, ამიტომ საქართველოში რკინიგზასთან დაკავშირებული დარგების და სანარმოების განვითარებას გადამწყვეტი მნიშვნელობა აქვს. ყოველივე ამან გამოიწვია სარკინიგზო მანქანათმშენებელი ფირმების არსებობა და შექმნა.

2008-2015 წლებში საქართველოში მანქანების ელექტრო და სატრანსპორტო მოწყობილობების წარმოებაში შექმნილი მთლიანი დამატებითი ღირებულება არასტაბილურობით ხასიათდება და მთლიანი შიდა პროდუქტის მხოლოდ 0,53%-ს შეადგენს (2015 წლის წინასწარი მონაცემებით. იხ. ცხრ. 1. საქართველოში მთლიანი შიდა პროდუქტი და მ.შ. მანქანების, ელექტრო და სატრანსპორტო მოწყობილობების წარმოებაში შექმნილი დამატებითი ღირებულება 2008-2015 წლებში, მლნ. ლარი¹).

1 ცხრილი შედგენილია საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახურის მონაცემების საფუძველზე;

* 2015 წლის მონაცემები არის წინასწარი.

ცხრილი 1.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
მთლიანი შიდა პროდუქტი საბაზრო ფასებში	19074,9	17986,0	20743,4	24344,0	26167,3	26847,4	29150,5	31691,6
%-ად წინა წელთან შედარებით	100,0	94,3	115,3	117,4	107,5	102,6	108,6	108,7
მ.შ. მანქანების, ელექტრო, სატრანს- პორტო მოწყობი- ლობებისა და სხვა დამამუშავებელ ნა- რმოებაში შექმნილი დამატებითი ღირე- ბულება	122,2	156,9	142,6	175,4	200,8	239,3	189,6	167,1
%-ად წინა წელთან შედარებით	100,0	128,4	90,9	123,0	114,5	126,3	79,2	88,1

2010-2015 წლებში მანქანა-მოწყობილობების წარმოებაში სარკინიგზო მანქანათმშენებლობის ხვედრითი წილი 51,4%-დან 84,5%-მდე იცვლებოდა. გამონაკლისს წარმოადგენს 2015 წელი, როდესაც რკინიგზის მოძრავი შემადგენლობის წარმოების ხვედრითი წილი 30%-მდე შემცირდა უაღრესად არახელსაყრელი გარე გარემოს გამო. ამჟამად საქართველოში ამ დარგში ფუნქციონირებს 13 დიდი და მცირე საწარმო. მცირე საწარმოებში რკინიგზის მოძრავი შემადგენლობის მცირე სარემონტო სამუშაოები მიმდინარეობს.

სარკინიგზო მანქანათმშენებლობაში მოქმედი დიდი საწარმოებია სს „ელმავალმშენებელი“ და ვაგონმშენებლობის ჰოლდინგური გაერთიანება. ე.ი. საქართველოში არსებობს და ვითარდება სარკინიგზო მანქანათმშენებლობა, რომელიც მოიცავს მთელ გამას, დაწყებული დიდი სიზუსტის ყველაზე მცირე ინსტრუმენტებით და დამთავრებული ურთულესი სისტემებით. ვაგონმშენებლობის ჰოლდინგურ კომპანიაში გაერთიანებულია ელექტროვაგონმშენებელი ქარხანა – 2005, ელექტროვაგონ-

შემკეთებელი ქარხანა — 1883, რუსთავის მეტალურგიული ქარხანა და კულტურული დანესებულება არტ-ჰოლი. მეთაური (სათავო) სანარმო, რომელიც აკონტროლებს ჰოლდინგში სხვა სანარმოთა საქმიანობას, ვაგონმშენებელი ქარხანა – 2005-ია. ის ახალი სანარმოთა საქართველოში. რადგან ელექტროვაგონმშენებლობის და ვაგონმშენებელი სანარმოების მიტოვება არ შეიძლება სტიქიური განვითარების ამარა იაფი და ხარისხიანი ნახევარფაბრიკატების მიწოდების გარეშე, ამიტომ ჰოლდინგში გაერთიანებულია რუსთავის მეტალურგიული ქარხანაც.

საქართველოში 1957 წლიდან არსებობდა ელმავალმშენებელი ქარხანა. თბილისის ელმავალმშენებლის პროდუქცია (მაგისტრალური და სამრეწველო ელმავლები) იგზავნებოდა არამარტო საბჭოთა კავშირის ქვეყნებში, არამედ ინდოეთში, თურქეთში, ბულგარეთში, რუმინეთში, ჩეხოსლოვაკიაში, უნგრეთში, იემენში, ერაყში, იუგოსლავიაში. 1993 წელს ქარხანამ რეორგანიზაცია განიცადა, ჩამოაყალიბა სააქციო საზოგადოება „ელმავალმშენებელი“.

ქვემოთ მოყვანილ ცხრილში ნაჩვენებია რკინიგზის მოძრავი შემადგენლობის წარმოება-მოდერნიზაციის დინამიკა საქართველოში (იხ. ცხრ. 2). იგი არასტაბილურობით ხასიათდება, მაგრამ სარკინიგზო მანქანათმშენებელი სანარმოების მიერ მიღწეული წარმატებები ყოველგვარ ეჭვს გარეშეა.

2014-2015 წლებში რკინიგზის მოძრავი შემადგენლობის წარმოების მკვეთრი შემცირება გამოწვეულია უკრაინის რკინიგზის შეკვეთების შემცირებით. 2014 წელს წარმოებული იყო 25821,3 ათასი ლარის ელმავალი, ელმავლის კვანძები და დეტალები, რაც დარგში წარმოებული საერთო პროდუქციის 26,5% შეადგენს, ხოლო სამგზავრო და სატვირთო ვაგონების წარმოება და მოდერნიზაცია-რემონტი საერთო პროდუქციის 73,5%-ს შეადგენს.

საქართველოში რკინიგზის მოძრავი შემადგენლობის წარმოება
2010-2015 წლებში, ათასი. ლარი¹

ცხრილი 2

	2010	2011	2012	2013	2014	2015**
რკინიგზის მოძრავი შემადგენლობის წარმოება*	120530,8	123643,7	106450,2	196081,9	97412,7	49800,0
% წინა წელთან შედარებით	100,0	102,6	86,1	184,2	49,7	51,1

სს „ელვამალმშენებელი“ და ვაგონმშენებლობის ჰოლდინგური კომპანია სამეურნეო საქმიანობაში იყენებენ საბაზრო ეკონომიკის პრინციპებს. ამ მხრივ განსაკუთრებული როლის შესრულება შეუძლია მარკეტინგს, რომელიც შესაძლებლობას აძლევს ფირმებს მაქსიმალურად გამოიყენონ თავიანთი საბაზრო შესაძლებლობები მომხმარებელზე ორიენტაციით. მაგრამ სანარმოო დანიშნულების საქონლის მარკეტიგი ხასიათდება გარკვეული თავისებურებებით, რაც განპირობებულია ბაზრის სპეციფიკური ნიშან-თვისებებით. მათ შორის ძირითადია: მყიდველთა გაცილებით უფრო ნაკლები რაოდენობა სამომხმარებლო საქონლის ბაზართან შედარებით, საქონელზე მოთხოვნის ნაკლები ცვალებადობა, მყიდველთა მაღალი პროფესიონალიზმი და შემოსავლის მაღალი დონე.

სს „ელმავალმშენებელში“ არის მარკეტინგის და გასაღების განყოფილება. მარკეტინგული საქმიანობის ანალიზმა აჩვენა, რომ სანარმოო პრაქტიკულად იყენებს მარკეტინგული კომპლექ-

1 ცხრილი შედგენილია საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახურის მონაცემების საფუძველზე.

* ეს კლასი შეიცავს რკინიგზის და ტრამვაის ლოკომოტივების და მოძრავი შემადგენლობის წარმოებას და მოდერნიზაცია-რემონტს (შეკეთებული ვაგონების და ელმავლების წარმოების მონაცემები განზოგადებას არ ექვემდებარება);

* 2015 წლის მონაცემები არის წინასწარი.

სის ყველა ელემენტს, რომელიც მიმართულია მოკლევადიანი და საშუალოვადიანი კონკრეტული მიზნების მისაღწევად. არსებობს მარკეტინგის კომპლექსური გეგმა, რომელიც ბაზრის კომპლექსური გამოკვლევის, გასაღების სტიმულირების და რეკლამირების სფეროში ჩატარებული სამუშაოებია მოცემული.

საწარმო გეგმას შეადგენენ ბაზრის კომპლექსური გამოკვლევის საფუძველზე, არსებული მოთხოვნიდან გამომდინარე. ვაგონმშენებლობის ჰოლდინგური კომპანია პრაქტიკულად იყენებს მარკეტინგის კომპლექსის მხოლოდ ცალკეულ ელემენტებს. გამოირკვა, რომ ვაგონმშენებლობის ჰოლდინგურ კომპანიაში მარკეტინგის სამსახური ჩამოყალიბების პროცესშია (ანუ, არ არსებობს მარკეტინგის განყოფილება). მხოლოდ ერთი თანამშრომელია, რომელიც ასრულებს პროექტის ხელმძღვანელის მოვალეობას. არ არსებობს მარკეტინგის კომპლექსური გეგმა. ეს აიხსნება რიგი ობიექტური და სუბიექტური მიზეზებით: სასაქონლო ბაზრის ინფრასტრუქტურის განვითარების დაბალი დონით, ჯანსაღი კონკურენტული გარემოს არ არსებობით, არასახარბიელო პოლიტიკური გარემოთი, ინფორმაციის შეგროვების და გაცვლის (ინფორმაციული უზრუნველყოფის განვითარების) არასაკმარისი დონით და სხვა.

მიუხედავად ამისა, სარკინიგზო მანქანათმშენებელი ფირმები აწარმოებენ და არემონტებენ (იგულისხმება მოდერნიზაცია) ფართო ასორტიმენტის პროდუქციას. სს „ელმავალმშენებელში“ აწარმოებენ როგორც მაგისტრალურ, ასევე კოქსმქრობ (საქარხნო) ელმავლებს, მაგრამ 2014-2015 წლებში მოთხოვნა მხოლოდ მაგისტრალურ ელმავალზე იყო. აწარმოებენ მაგისტრალური ელმავლის მხოლოდ ერთ მოდელს – БЖ11^{М6}. (კოქსმქრობი ელმავლების ორ მოდელს აწარმოებდნენ). საწარმოში არემონტებენ სხვადასხვა მოდიფიკაციის მაგისტრალურ და კოქსმქრობ ელმავლებს. მოდიფიკაციის შემდეგ უმჯობესდება ელმავლების ტექნიკური მახასიათებლები და საიმედოობა. ელმავლის მოხმარების ვადა 30-33 წელია. მოდერნიზაციის შემდეგ მოხმარების ვადა იზრდება 45 წლამდე. ნახევარფაბრიკატების დამზადება ხდება საკუთარი ძალებით. საწარმოში ამზადებენ 330-ზე მეტი დასახელების

დეტალს და კვანძს. აზერბაიჯანის და უკრაინის საწარმოები (მიმწოდებლები) მხოლოდ დიდი სხმულებით ამაგრებენ ელმავალმშენებელს. სისტემატურად ხდება პროდუქციის განახლება. ამჟამად მიმდინარეობს მაგისტრალური ელმავლის ახალი მოდელის 8E1A ათვისება. ელმავალი აღჭურვილი იქნება ასინქრობული ძრავით და თანამედროვე ტექნიკური კვანძებით. საცდელ-საკონსტრუქტორო სამუშაოებს აწარმოებენ საკუთარი ძალებით. საწარმოს შემადგენლობაშია სპეციალური საკონსტრუქტორო ბიურო. სისტემატურად ხდება ახალი კვანძების, აგრეგატების და ელმავლის ნაწილების შექმნა. მაგრამ მომხმარებელთა სიმცირის გამო სს „ელმავალმშენებლის“ საწარმოო პოტენციალი მხოლოდ 10%-ით არის ათვისებული. მიმდინარე წელს მოსალოდნელია მაგისტრალური ელმავლების მხოლოდ მოდერნიზაცია-რემონტი. ახალი ელმავლის წარმოება კი მაშინ არის მომგებიანი, როდესაც შეკვეთის რაოდენობა 10 ცალია.

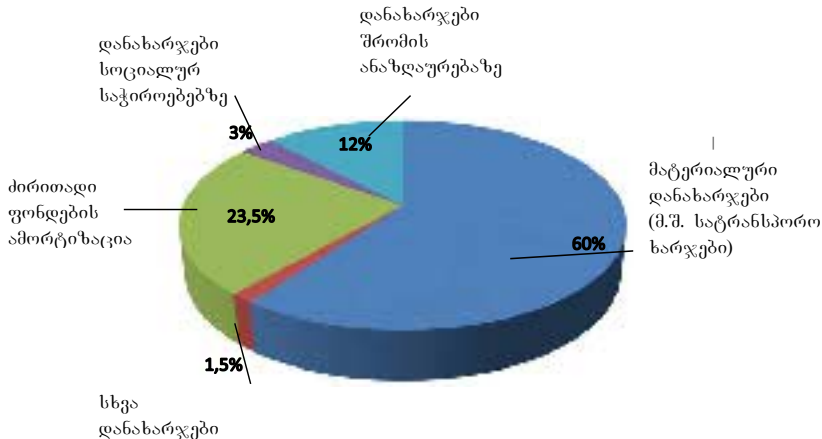
ვაგონშემკეთებელ ჰოლდინგურ კომპანიაში აწარმოებენ და არემონტებენ (იგულისხმება მოდერნიზაცია) ელექტროვაგონს – ვმკ 001; სატრანსპორტო დახურულ ვაგონს და ნახევარვაგონს ეს-004, ეს-005, ხორბალმზიდს, ვაგონციტერნას, კონტეინერმზიდს, კონტრეილერმზიდს და სამგზავრო ვაგონს. იწარმოება მხოლოდ თითო მოდელი. სისტემატურად ხდება პროდუქციის განახლება. ამჟამად უკრაინელი კოლეგებისაგან ლიცენზიით შეიძინეს ვაგონის გვერდითი ჩარჩო და რელსზედა ძელის მოდიფიცირებული კონსტრუქციები, ნახევარფაბრიკატების მასობრივი წარმოება იგეგმება რუსთავის მეტალურგიულ ქარხანაში. რუსთავის მეტალურგიული ქარხანა იაფი და ხარისხიანი ნახევარფაბრიკატებით ამარაგებს ვაგონშემკეთებელს.

სამგზავრო და სატვირთო ვაგონების ვადაზე მოქმედებს მრავალი ფაქტორი. მათ შორის ძირითადია: ატმოსფერული გარემოს ზემოქმედება, ტექნიკური პარამეტრები, ექსპლუატაციის პირობები, დატვირთვის ინტენსივობა, მეცნიერულ-ტექნიკური პროგრესი და სხვა. მათი კანონზომიერების გავლენა ვაგონმშენებლობის ბაზარზე მოთხოვნის პროგნოზის გამოსათვლელად არასათანადოდ არის შესწავლილი.

პროდუქციის ხარისხი შეესაბამება საერთაშორისო (iso) სტანდარტების მოთხოვნებს. ნაწილობრივ გადაიარაღებულია საწარმოს მატერიალ-ტექნიკური ბაზაც. იყენებენ თანამედროვე დანადგარებს, მოწყობილობებს.

სარკინიგზო მანქანათმშენებელ საწარმოებში ფასების პოლიტიკა მოქნილია. ფასწარმოქმნა ხდება იმ დანახარჯების საფუძველზე, რომელიც დაკავშირებულია პროდუქციის წარმოებასა და ტრანსპორტირებაზე, თანამშრომელთა შრომის ანაზღაურებასა და სხვა დანახარჯებზე, აგრეთვე ითვალისწინებენ კონკურენტების ფასებს. ელმავალ BJI11^{M6} მოდელის ფასი 3150 ათასი აშშ დოლარია. ელძრავიანი სამგზავრო ვაგონის ფასი – 273,38 ათასი აშშ დოლარი (2014 წელს) და შემცირების ტენდენცია აქვს (2013 წელს ღირდა 346 ათასი აშშ დოლარი), რაც გამოწვეულია თვითღირებულების შემცირებით. სატვირთო ვაგონის ფასი კი – 15 ათასი აშშ დოლარია.

ელმავლის თვითღირებულების სტრუქტურა მოცემულია სათანადო ნახაზზე (იხ. ნახ.1)



ნახ. 1. ელმავლის თვითღირებულების სტრუქტურა

სს „ელმავალმშენებლის“ მომხმარებელია სს „საქართველოს რკინიგზა“, სომხეთის, აზერბაიჯანის და უკრაინის რკინიგზა, ხოლო ვაგონმშენებელი პოლდინგური კომპანიის ძირითადი მომხმარებელია სს „საქართველოს რკინიგზა“ და სომხეთის რესპუბლიკის რკინიგზა. ასრულებენ აზერბაიჯანის რესპუბლიკის რკინიგზის შეკვეთებსაც. მიმდინარეობს სამუშაოები თურქმენეთის ბაზრის ასათვისებლადაც. პროდუქციის კონკურენტუნარიანობა მიღწეულია მაღალი ხარისხით და შედარებით დაბალი ფასებით. ქვემოთ მოყვანილ ცხრილში (იხ. ცხრილი 3) მოცემულია რკინიგზის მოძრავი შემადგენლობის ექსპორტი. რკინიგზის ვაგონები ექსპორტირებული იყო სომხეთში და 2014 წელს ქვეყნის მთლიანი ექსპორტის მოცულობის 0,01% შეადგინა, ელმავლების ექსპორტი კი ხორციელდებოდა უკრაინაში (მიმდინარე წელს შეკვეთები მკვეთრად შემცირდა) და 2014 წელს ქვეყნის მთლიანი ექსპორტის 0,2% შეადგინა. წარმოებული ელმავლების 80-85% ექსპორტირდება. რეკლამა ხდება ინტერნეტით, იშვიათად გამოიყენება ბეჭდვითი რეკლამა (ბროშურები, ბუკლეტები და ა.შ.).

რკინიგზის მოძრავი შემადგენლობის წარმოებასა და რემონტში დასაქმებულ თანამშრომელთა რაოდენობა და საშუალო თვიური ანაზღაურება შემცირების ტენდენციით ხასიათდება. 2015 წელს ამ საწარმოებში დასაქმებული იყო 1799 თანამშრომელი, 2013-2014 წლებში შესაბამისად – 2629 და 2080 თანამშრომელი. თანამშრომელთა საშუალო თვიური ანაზღაურება 2015 წელს იყო 584,6 ლარი, ხოლო 2013-2014 წლებში შესაბამისად 825 ლარი და 616 ლარი.

ჩვენს მიერ ჩატარებული ექსპერტული შეფასებისას ვაგონმშენებლობის პოლდინგური კომპანიის სპეციალისტთა 60% კონკურენტულ ბრძოლაში წარმატების საკვანძო ფაქტორებიდან პირველ ადგილს მარკეტინგს მიაკუთვნებს. მათი შეფასებით პროდუქციის კონკურენტუნარიანობის ჯამურმა მაჩვენებელმა მიიღო მეტი შეფასება (8,2 ქულა) კონკურენტი საწარმოების პროდუქციასთან შედარებით (7,3 ქულა).

საქართველოში სარკინიგზო მანქანათმშენებლობის სანარმოების
პროდუქციის ექსპორტი 2011-2015 წლებში¹

ცხრილი 3

საქონლის დასახელება	2011 წელი		2012 წელი		2013 წელი		2014 წელი		2015 წელი*	
	ათ. აშშ დოლარი	ცალი	ათ. აშშ დოლარი	ცალი	ათ. აშშ დოლარი	ცალი	ათ. აშშ დოლარი	ცალი	ათ. აშშ დოლარი	ცალი
რკინიგზის ლოკომოტივების (კვებით ელექტროენერ- გიის გარე წყაროდან)	7450,0	3	16948,4	11	28350,0	9	22050,0	7	12600,0	3
ვაგონები სამგზავრო ძრავიანი, სატვირთო ვაგონები, ღია პლატ- ფორმები	862,5	2	-	-	6230,7	18	2733,8	10		
რკინიგზის ან ტრამვაის ვაგონები სამგზავრო არათვითმავალი	15,1	2	-	-	-	-	-	-		
რკინიგზის ან ტრამვაის ვაგონები არათვით- მავალი	204,0	24	45,0	3	300,0	20	-	-		

ექსპერტთა საშუალო შეთანხმების დროს $V=0,2$. სს „ელმავალმ-შენებლის“ სპეციალისტთა დიდმა ნაწილმა კი – ტექნოლოგიას მიაკუთვნა პირველი ადგილი. ექსპერტული შეფასებით სს „ელმავალმშენის“ პროდუქციის კონკურენტუნარიანობის მაჩვენებელმა მიიღო 6,86 ქულა (იხ. ცხრილი 4). სამწუხაროდ ინფორმაციის უქონლობის გამო (ეს საინფორმაციო ვაკუუმი გაჩნდა 2008 წლიდან) სპეციალისტებმა ვერ შეაფასეს ძირითადი კონკურენტი სანარმოების (რუსეთი) ელმავლების თვისებები.

¹ ცხრილი შედგენილია საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახურის მონაცემების საფუძველზე.

* 2015 წლის მონაცემები საგზავრო და სატვირთო ვაგონების ექსპორტის შესახებ ვერ მოვიპოვეთ კონფიდენციალობის გამო

რკინიგზის მოძრავი შემადგენლობის კონკურენტუნარიანობის
ექსპერტული შეფასების შედეგები

ცხრილი 4

	ელმავალი სამამულო	სამგზავრო და სატვირთო ვა- გონები	
		სამამულო	იმპორტული
ტექნიკური პარამეტრები	1,75	2,3	2,05
ხანგამძლეობა, საიმ- ედლობა	1,28	2,7	2,7
დიზაინი	1,25	0,9	1,0
მოხერხებულობა ექსპლუატაციაში	1,08	1,22	1,06
ფასი	1,44	1,12	0,5
ჯამური ქულა	6,86 ქულა	8,24 ქულა	7,3 ქულა

ასეთია საქართველოში სარკინიგზო მანქანათმშენებლობის
სწარმოების ძირითადი მიღწევები. მაგრამ სწორი არ იქნებოდა
გვეფიქრა, რომ ნაკლოვანებები არ შეიმჩნევა, ამიტომ საჭიროდ
მიგვაჩნია:

– გამოკვლეული იყოს სარკინოგზო მანქანათმშენებლობის
სწარმოებში მარკეტინგული საქმიანობის თავისებურებანი
(დღეისათვის ასეთი გამოკვლევები არ არსებობს);

– კომპლექსურად გამოიკვლიონ მიზნობრივი რეგიონული
ბაზრები, განსაზღვრონ საქმიანობის ძირითადი მიმართულებე-
ბი, შემუშავებული იყოს კონკრეტული სტრატეგიები, შედეგები
დაინერგოს სწარმოებში;

– მოწესრიგდეს საზოგადოებასთან ურთიერთობები. პრესაში,
ტელევიზიაში გამოქვეყნდეს სტატიები, მოენწყოს თემატური გა-
დაცემები, სადაც საზოგადოებას გააცნობენ სარკინიგზო მანქა-
ნათმშენებლობის სწარმოთა საქმიანობას;

– სტატისტიკური აღრიცხვის მონაცემები გახდეს უფრო დე-

ტალიზებული: სამგზავრო და სატვირთო ვაგონების წარმოება ცალ-ცალკე ჯგუფებად იყოს აღრიცხული.

დასკვნა

შედეგებმა ცხადყვეს, რომ საქართველოში სარკინიგზო მანქანათმშენებლობის დიდმა სანამოებმა სს „ელვამალმშენებელმა“ და ვაგონმშენებლობის ჰოლდინგურმა კომპანიამ შეძლეს საბაზრო ეკონომიკის რელსებზე გადასვლა, მათ გადალახეს თავიანთ საქმიანობაში სიძნელეები და მიუხედავად ნაკლოვანებებისა წარმართავენ ბიზნესს.

გამოყენებული ლიტერატურა

1. შუბლაძე გ. „ფირმის მარკეტინგული საქმიანობის ეფექტიანობის შესახებ“ (შპს „ნიკორას“ მაგალითზე). ჟურნალი „კომერსანტი“, 2009 წ. №1, გვ. 72-76;
2. „მარკეტინგის საფუძვლები“ გ. შუბლაძის რედაქციით, თბ. 2009 წ. გვ. 42-46;
3. კირვალიძე ნ. „საქართველოში ვაგონმშენებლობის ჰოლდინგური კომპანიის შესახებ“ ჟურნალი „ეკონომიკა“ 2015 წ. №5-6, გვ. 100-111;
4. შუბლაძე გ., ნანიტაშვილი მ., დოლიკაშვილი ლ., „სტრატეგიული მენეჯმენტი“, თბ., უნივერსალი, 2010 წ. გვ. 70-146, გვ 301-330;
5. Баумгартен Л.В. `Возможные подходы к выбору показателей и оценке конкурентоспособности (на примере туристических услуг)- журнал `Маркетинг в России и за рубежом-. М. 2011г. №4, ст. 46-63

MARKETING BUSINESS OF RAILWAY MECHANICAL ENGINEERING ENTERPRISES IN GEORGIA

Nana Kirvalidze
PHD in Economics

RESUME

This article discusses the meaning of railway mechanical engineering production and their results of economic business. Particularity: Production joint-stock society, train and carriage building holding company production dynamic, the structure of assortment export of production, price formation, cost price production structure tendencies. This article discusses the condition of marketing business and also railway mechanical engineering production, which practically use the marketing complex elements. These arrangements direct to connect production plan to market request, constant update of assortment, flexible price formation, formation of marketing strategies, to provide the key stimulation and to pass advertise arrangements. The trains produced in Georgia, passenger and trucking carriages are distinguished with high competitive and quality in production properties and competitive expert estimation results.

At the end of article they discuss about the arrangements, which is useful to pass in railway mechanical engineering production to improve economic business.

Key words : Railway Mecanical Engineering, Joint-Stock Company, TrainBuilding, Carriage Building Holding Company, Production Dynamic, Production Update, the Structure of Assortment, Export, Price Formation, Marketing Complex, Expert Estimation.