

სსიპ ბათუმის შოთა რუსთაველის სახელმწიფო უნივერსიტეტი

ეკონომიკისა და ბიზნესის ფაკულტეტი

ბიზნესის ადმინისტრირების, მენეჯმენტის და მარკეტინგის
დარგობრივი დეპარტამენტი

სალომე ჯაფარიძე

**კლასტერების ფორმირების შესაძლებლობები და
პერსპექტივა საქართველოს საზღვაო-სავაჭრო ნავსადგურებში და
მასთან დაკავშირებულ სატრანსპორტო სისტემებში**

(ნაშრომი წარდგენილია ბიზნესის ადმინისტრირების დოქტორის აკადემიური ხარისხის
მოსაპოვებლად)

სამეცნიერო ხელმძღვანელი:

ეკონომიკურ მიცენიერებათა დოქტორი, პროფესორი, რეზო მანველიძე;

ეკონომიკურ მეცნიერებათა დოქტორი, პროფესორი, ჰაირეთინ გულბინი

როგორც წარდგენილი სადისერტაციო ნაშრომის ავტორი, ვაცხადებ, რომ აღნიშნული ნაშრომი წარმოადგენს ჩემს ორიგინალურ ნამუშევარს და არ შეიცავს სხვა ავტორების მიერ აქამდე გამოქვეყნებულ, გამოსაქვეყნებლად მიღებულ, ან დასაცავად წარდგენილ მასალებს, რომლებიც ნაშრომსი არ არის მოხსენიებული ან ციტირებული სათანადო წესების შესაბამისად.

სალომე ჯაფარიძე

05.06.2021

შინაარსი

შესავალი.....	4
თავი 1. კლასტერული ფორმირებების თეორიული ასპექტები.....	10
1.1. კლასტერის ცნება, სტრუქტურა და კლასიფიკაცია.....	10
1.2. საზღვაო სატრანსპორტო სისტემა და კლასტერული ფორმირებების შესაძლებლობები.....	27
1.3. კლასტერები, როგორც რეგიონის მდგრადი და ინოვაციური განვითარების ინსტრუმენტი.....	47
თავი 2. საზღვაო-სატრანსპორტო კლასტერების ფორმირებისა და განვითარების საერთაშორისო გამოცდილება.....	58
2.1. საერთაშორისო კლასტერული ფორმირებები და მსოფლიო გამოცდილება.....	58
2.2. საოკეანეო/საზღვაო კლასტერები და საზღვაო-სატრანსპორტო კლასტერების ფორმირების ევროპული გამოცდილება.....	74
თავი 3. კლასტერების ფორმირების შესაძლებლობების და პექრპექტივა საქართველოში.....	106
3.1. საქართველოს პოტენციური ევრაზიულ დერეფანში და ტვირთბრუნვის თანამედროვე ტენდენციები.....	106
3.2. აჭარის სატრანსპორტო სისტემის სტრუქტურული სრულყოფის მექანიზმები.....	125
3.3. რეგიონში კლასტერების ფორმირების შესაძლებლობა და პერსპექტივა.....	140
დასკვნები და წინადადებები.....	158
გამოყენებული ლიტერატურა.....	162

შესავალი

თემის აქტუალურობა: განვითარების თანამედროვე ეტაპზე მიმდინარე პროცესების ერთობლიობა გამოირჩევა პოლიტიკური და ეკონომიკური ფორმირებების მუდმივი ცვალებადობით, ტექნოლოგიური და სოციალური ინოვაციების დაჩქარებით, რაც მნიშვნელოვნად ხელს უწყობს მსოფლიო ეკონომიკის გარდაქმნის პროცესის დაჩქარებას.

მსოფლიოში მიმდინარე გლობალიზაციის ფონზე და უკანასკნელ ათწლეულებში საქართველოში მიმდინარე პროცესებმა, მისმა ინტეგრაციამ და საერთაშორისო პროცესებში ჩართულობამ, ქვეყნის ხელსაყრელმა გეოგრაფიულმა მდებარეობამ, რომელიც გულისხმობს უძველეს სატრანსპორტო გზაჯვარედინზე მის არსებობას კიდევ ერთხელ ხაზი გაუსვა იმ ფაქტს, რომ ქვეყნის ეკონომიკის განვითარება პირდაპირ კავშირშია ქვეყანაში არსებულ სატრანსპორტო სექტორების და მასთან დაკავშირებული ინფრასტრუქტურის გამართულ და ეფექტიან მუშაობასთან, რაც თავის მხრივ საშუალებას გვაძლევს ქვეყნის განვითარების პრიორიტეტული მიმართულებების გამოყოფას, კერძოდ, კი კლასტერული ფორმირებების შექმნის პერსპექტივების განხილვის შესაძლებლობას საზღვაო-სატრანსპორტო სფეროში, როგორც ეკონომიკური ზრდის, რეგიონის პოტენციალის და მისი კონკურენტუნარიანობის ამაღლების ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ფაქტორი.

აღნიშნულ კვლევას აქტულობას მატებს მსოფლიოში განვითარებული მასშტაბური მოვლენები - კორონარული ვირუსით (კოვიდ-19) გამოწვეული მნიშვნელოვანი ცვლილებები გლობალურ ეკონომიკაში, რამაც თავის მხრივ გავლენა მოახდინა ქვეყნის ეკონომიკაზე. პანდემია კოვიდ-19 მა ხაზი გაუსვა ადგილობრივი წარმოების არსებობის აუცილებლობას და მიწოდების გზების დივერსიფიკაციას, რადგან მსოფლიოში შემქნილმა ვითარებამ გამოიწვია კომპანიების პარალიზება, რაც დაკავშირებული იყო მიწოდებების დარღვევებთან ჩინეთის ბლოკირების შემდეგ.

კვლევის ობიექტს წარმოადგენს საქართველოს პორტები, განსაკუთრებით ბათუმის პორტი და მასთან დაკავშირებული სატრანსპორტო სისტემების, სარკინიგზო,

საზღვაო, შიდა წყლების, საავტომობილო და საჰაერო ტრანსპორტის განვითარების საშუალებები, არსებული მდგომარეობა და პერსპექტივა.

კვლევის მიზანია, საქართველოს ზღვისპირა რეგიონების, კერძოდ კი აჭარის რეგიონის საზღაო-სატრანსპორტო სისტემის პოტენციალის შეფასება, კლასტერული ფორმირებების სტრუქტურის, კლასიფიკაციისა და მისი განვითარების შესაძლებლობების პერსპექტივის გამოყოფა, როგორც რეგიონის მდგრადი და ინოვაციური განვითარების ინსტრუმენტი. მიზნიდან გამომდინარე შეიძლება გამოვყოთ კვლევის ძირითადი ამოცანები:

კლასტერის, როგორც რეგიონის განვითარების ინოვაციური ინსტრუმენტის თეორიული და პრაქტიკული ასპექტების განხილვა, ასევე, რეგიონის საზღვაო-სატრანსპორტო სისტემის შესწავლა, რომელიც მოიცავს პორტის, რკინიგზის, საავტომობილო გზების განვითარების შესაძლებლობებს. აუცილებელია საქართველოს საზღვაო პოტენციალისა და პორტების საქამიანობის შეფასება და შესაძლო განვითარების გზების ძიება, რადგანაც ქვეყნის საპორტო პოტენციალის ათვისება და მისი შემდგომი განვითარება მჭიდროდაა დაკავშირებული ქვეყნის საერთო სოციალურ-ეკონომიკურ განვითარებასთან, მისი ხელსაყრელი სატრანსპორტო-გეოგრაფიული მდებარეობის ეფექტურ გამოყენებასა და, საერთოდ, სატრანსპორტო დერეფნის წარმატებულ ფუნქციონირებასთან.

ასევე მნიშვნელოვანია ქვეყნის სატრანსპორტო დერეფნის როლის განსაზღვრა, რომლის ეფექტიანობის განმაპირობებელი უმთავრესი კომპონენტია ტვირთნაკადების მოცულობები, რომელთა მოზიდვა და დერეფანში სტაბილურად დამკვიდრება ქვეყანაში და ქვეყნის გარეთ არსებულ ფაქტორებზეა დამოკიდებული. ქვეყნის გეოპოლიტიკური და გეოეკონომიკური მდგომარეობიდან გამომდინარე, მისი სატრანზიტო ფუნქცია მკვეთრად ზრდის საერთაშორისო თანამეგობრობის მხრიდან ინტერესს, რაც განპირობებულია საქართველოს მიერ ევროპასა და აზიას შორის დამაკავშირებელი როლით.

აუცილებლად მიგვაჩნია ქვეყნის სატრანსპორტო სისტემის შიდა სტრუქტურული ბალანსის, დარგათაშორისი შესაბამისი მოთხოვნების, სატრანსპორტო

სისტემის განვითარების დონეების და საერთო სტრატეგიული მიმართულებების, საერთაშორისო და სახელმწიფო რეგულაციების, შესაბამისი საკანონმდებლო ბაზის შესწავლა. ასევე, მნიშვნელოვანია მოხდეს რეგიონში კლასტერული ფორმირებების შექმნის, მისი განვითარების შესაძლებლობების განსაზღვრა, საზღვაო კლასტერების ფორმირებებისა და განვითარების შესაძლებლობების პერსპექტივის გამიჯვნა, რომელიც გულისხმობს კლასტერული ფორმირებების ევროპული და მსოფლიო გამოცდილების შესწავლას და შესაძლო პარალელების გავლებას.

კვლევის მეთოდოლოგია: შერჩეული კვლევის სტრატეგია გამომდინარეობს საკვლევი ობიექტის საგნის, დასახული მიზნისა და ამოცანებიდან, რომელიც ძირითადად გულისხმობს, როგორც რაოდენობრივი ისე თვისებრივი კვლევის მეთოდების გამოყენებას, კერძოდ საკითხის ირგვლივ მთავარი თეორიული მიმართულებების ანალიზს, ძირითადი ციფრობრივი მასალის მოპოვება/ანალიზს, რომელიც მთავარი მიმართულებების გამოკვეთას შეუწყობს ხელს და ასევე ის გულისხმობს სფეროს განვითარების შესაძლებლობების, რესურსების უზრუნველყოფის და ამოცანების გადაჭრის მექანიზმების შემუშავებას. კვლევაში ძირითადად გამოყენებული იქნება ინფორმაციულ-ტექნოლოგიური ძიების საშუალებები, უცხოელი და ქართველი ავტორების ნაშრომები, კრებულები, ინტერნეტ პუბლიკაციები, სტატიები. ასევე, ეროვნული ბიბლიოთეკის ბაზაზე არსებული ლიტერატურა, ევროკომისიის მიერ გამოქვეყნებული ანგარიშები და რათქმაუნდა, საქართველოს მთავრობის მიერ გატარებული შესაბამისი ღონისძიებების ამსახველი დოკუმენტები და ანგარიშები.

პრობლემების შესწავლის თანამედროვე მდგომარეობა: საქართველოს პორტებისა და მასთან დაკავშირებული სატრანსპორტო სისტემების განვითარება, დღევანდელ დღეს წარმოადგენს პრიორიტეტულ და მნიშვნელოვან საკითხს, რომლის შესწავლა დიდი ინტერესით სარგებლობს ქართულ უცხოურ სამეცნიერო ლიტერატურაში. ბოლო პერიოდში პორტებისა და მასთან დაკავშირებული სატრანსპორტო სისტემების განვითარების პრობლემების კვლევა მნიშვნელოვნად გაუმჯობესდა, რაზეც მოწმობს რიგი მეცნიერებისა და უნივერსიტეტების აქტიობები, მათ მიერ ორგანიზებული

სხვადასხვა სახის კონფერენციები და სამუშაო შეხვედრები, რომლის აქტიური მხარდაჭერიც არის საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო, ასევე, ქართველი მეცნიერების მიერ გამოქვეყნებული სტატიები და ნაშრომები ნ. აბუაშვილი, დ. ახვლედიანი, ნ. ფარცხალაძე [13], ე. ბარათაშვილი [14;15;16;17], ი. გაგნიძე [18;19], ბ. გეჩბაია [20; 21], ს. გელაშვილი [24], ნ. გრძელიშვილი [26], დ. დათაშვილი [27], ე. სეფაშვილი [36], ი. ძაგნიძე [43], მ. ფეიქრიშვილი [39] და სხვები. კლასტერული ფორმირებების შექმნისა და განვითარების თეორიული საფუძვლები განხილული იქნა ძირითადად უცხოელი მკვლევარებისა და ავტორების ნაშრომების საფუძველზე, როგორცაა: Asheim B. T., Coenen L., Moodysson J. [48], Andersson T., Schwaag-Serger S., Sorvik J., Hansson E.W., [49], Bergman E.M., Feser E.J. [54], Czamanski S., Albas L. [57], Gordon I.R., Mccann P., [64], Humphrey J., Schmitz H.[65], Myles O.[66], Owen-Smith, J., Powell, W. W. [67], Pandit N.R., Cook A. S., Wan F., Beaverstock J. V., Ghauri P.N. [68], Porter M. E. [69], Solvel O.[74], Zhao L.L. [81], Zeuli K. [82], Бахшьян Э.А. [85], Вишневецкая М. [88], Михайлов А.С. [94], Портер М. [97], Шейкин Д. А. [100] და სხვები. თუმცა, მიუხედავად აღნიშნული საკითხის შესახებ გარკვეული სახის ინფორმაციის მოძიების შესაძლებლობისა, აუცილებელია უფრო მეტი ყურადღება დაეთმოს პორტებს და მასთან დაკავშირებულ სატრანსპორტო სისტემებს, საქართველოში კლასტერული ფორმირებების შექმნის შესაძლებლობებს და პერსპექტივებს, რადგან საქართველოს უნიკალური გეოგრაფიული მდებარეობა და ქვეყანაში არსებული განვითარებული პორტის არსებობა, იძლევა შესაძლებლობას ქვეყანა გადაიქცეს რეგიონული და მსოფლიო მნიშვნელობის ლოჯისტიკის ჰაბად, რაც გულისხმობს ექსპორტზე დაფუძნებული ეკონომიკურ ზრდას და უმუშევრობის შემცირებას. აღნიშნული ტრანსფორმაციის საფუძველი გახდება ღია ეკონომიკა განვითარებული ინფრასტრუქტურით, მაღალი დონის ადმინისტრაციითა და ვაჭრობის ხელმშეწყობი ლოჯისტიკური სერვისებით.

ძირითადი სამეცნიერო სიახლეები:

1. შესწავლილია:

- ზოგიერთ მსხვილ პორტში, მათ შორის შავი ზღვის პორტებში საზღვაო ტვირთბრუნვის, მენჯემენტის და საწარმოთა ორგანიზაციული სტრუქტურის თავისებურებები გლობალიზაციის თანამედროვე ეტაპზე და განვითარების ტენდენციები;

- საზღვაო-სატრანსპორტო სუბიექტებისა და მათთან დაკავშირებული ინფრასტრუქტურული სფეროების პარტნიორობის ძირითადი მექანიზმები და მოდელები;

- საზღვაო ქვეყნების შესაბამისი სახელმწიფო სტრუქტურების მარეგულირებელი ფუნქციები საზღვაო-სატრანსპორტო ქსელის მართვაში და ამ მიმართულებით საერთაშორისო ურთიერთობების სრულყოფაში;

- გლობალიზაციის პირობებში, დამოუკიდებელი საქართველოს გეოეკონომიკური როლი, როგორც დასავლეთისა და აღმოსავლეთის, ჩრდილოეთისა და სამხრეთის მნიშვნელოვანი დამაკავშირებელი სატრანზიტო არტერიისა და აღნიშნულ ჭრილში ყურადღება გამახვილებულია აზია-ევროპის საკონტინენტო ვაჭრობაში საქართველოს, როგორც შუა დერეფნის როლის გამიჯვნის საკითხებზე;

- კლასტერების არსისა და მართვის მექანიზმების საერთაშორისო მიგნებები არსებული მსოფლიო საზღვაო/სატრანსპორტო ლოჯისტიკური კლასტერული ფორმირებების გამოცდილებების საფუძველზე.

2. დასაბუთებულია:

- კლასტერული ფორმირებების უპირატესობები, კონკურენციის განმასაზღვრელი მახასიათებლები და შექმნის საფუძველები;

- საქართველოში კლასტერული ფორმირებების შექმნის გეოგრაფიულ-ეკონომიკური და სტრუქტურული საფუძველები;

- საქართველოს საზღვაო-სატრანსპორტო სისტემის პოტენციალის საერთაშორისო ტვირთბრუნვაში ჩართვის შესაძლებლობები და განვითარების პერსპექტივები;

- საზღვაო-სატრანსპორტო და მასთან დაკავშირებული სატრანსპორტო სისტემების პოტენციალის ეფექტური გამოყენების შესაძლებლობები კლასტერის პირობებში.

3. განსაზღვრულია:

- ავტორისეული მოსაზრება საზღვაო ტრანსპორტის არსის ძირითადი მიზნებისა და თავისებურებების გათვალისწინებით;
- აჭარის ავტონომიურ რესპუბლიკაში სატრანსპორტო კლასტერის საორიენტაციო სტრუქტურა და მასში პარტნიორული ურთიერთობებით ჩართული სუბიექტების ძირითადი მახასიათებლები;
- საზღვაო-სატრანსპორტო კლასტერების საპროგნოზო მაჩვენებლები რეგიონისა და ქვეყნის საციალურ-ეკონომიკურ განვითარებაში;
- კლასტერების ძირითადი ეკონომიკური მახასიათებლები, კონკურენტული ტენდენციები;
- საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვების ბაზრისათვის საქართველო, როგორც სატრანზიტო ქვეყნა, საიდანაც ხორციელდება ისეთი ახალი ტვირთების გადაზიდვა, რომელიც სხვა არც ერთი სატრანსპორტო საშუალებით არ გადაიზიდება.

4. შემუშავებულია:

- სატრანსპორტო კლასტერის სტრუქტურისა და მართვის მოდელი არსებული მსოფლიო გამოცდილების, ტექნოლოგიური სიახლეების, ბიზნესის მართვის ახალი მოდელების, მენეჯმენტის, მარკეტინგისა და ახალი ტექნოლოგიების გათვალისწინებით;
- რეკომენდაციები საკანონმდებლო და აღმასრულებელი სტრუქტურებისადმი კლასტერების ორგანიზაციის ნორმატიული ბაზის სრულყოფისათვის;
- წინადადებები რეგიონული სტრუქტურებისადმი საზღვაო ტვირთბრუნვის საერთაშორისო იმიჯის ფორმირებისა და საპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარებისათვის;
- საზღვაო სატრანსპორტო და მასთან დაკავშირებულ სატრანსპორტო სისტემების მიმართ შეთავაზებები კლასტერული ფორმირებების უპირატესობის და მასში ჩართულობის ოპტიმალური ვარიანტების შესახებ.

თავი 1. კლასტერული ფორმირებების თეორიული ასპექტები

1.1. კლასტერის ცნება, სტრუქტურა და კლასიფიკაცია

არსებული სოციალური, ეკონომიკური თუ პოლიტიკური ფაქტორების გათვალისწინების ფონზე, თანამედროვე ეკონომიკის შესწავლა გლობალური ურთიერთობების განსაკუთრებულ საკითხს წარმოადგენს. ინფორმაციულ-კომუნიკაციური ტექნოლოგიების განვითარებასთან ერთად, სამართლიანად, მოსალოდნელად შეიძლება მივიჩნიოთ, ის ფაქტი, რომ გლობალიზაციის დონე დაიწყებს უფრო და უფრო მეტად ამალვებას. რაოდენ პარადოქსალურიც არ უნდა იყოს, აღნიშნულთან ერთად მსოფლიოში თანდათან ვითარდება და იზრდება ტენდენცია, რომელიც მიმართულია და იწვევს წარმოების რეგიონალიზაციას, რაც თავის მხრივ, რეგიონებს საშუალებას აძლევს გლობალური ეკონომიკური ურთიერთობების დამოუკიდებელ მონაწილეებად მოგვევლინონ. აღნიშნული განსაკუთრებულ მნიშვნელობას იძენს მაშინ, როდესაც მსოფლიო პანდემიამ ფაქტიურად შეაფერხა თითქმის ყველა დარგის განვითარება.

კორონავირუს - კოვიდ-19-ით გამოწვეული პანდემია ჩვენი დროის გლობალური ჯანმრთელობის კრიზისია, რომელიც მნიშვნელოვანი საფრთხე აღმოჩნდა არა მხოლოდ მსოფლიო ჯანდაცვის სიტემისათვის, არამედ, გლობალური ეკონომიკისთვისაც. პანდემიის საწყის ეტაპზე, ვერავინ ვერ აკეთებდა ზუსტ პროგნოზს რამდენხანს გასტანდა ის და რა დამანგრეველი ეფექტი ექნებოდა მას მსოფლიო ეკონომიკაზე. მეცნიერები აღნიშნულ პერიოდს „გამყინვარების პერიოდადაც“ კი მოიხსენებდნენ. ჟურნალი „Financial Times“-ი წერდა: „გლობალური ეკონომიკა ეხლა ინგრევა: მიკრობმა დაამარცხა ჩვენი ამპარტავნება და უკუაგდო მსოფლიო წარმოება“.

კორონავირუსით გამოწვეულ ეკონომიკურ მდგომარეობას პროფესორმა ელვისმა „ეკონომიკა“ უწოდა, რომელიც ორი ტერმინის „კორონა“ და „ეკონომიკის“ გაერთიანებით მივიღეთ. აღნიშნული ტერმინი ფართოდ გავრცელდა ინტერნეტ

სივრცეში და აღნიშნულით გამოხატავდნენ კიდევ კოვიდ-19 -ით გამოწვეულ საშინელ ეკონომიკურ შედეგებს.

გლობალიზაციამ მნიშვნელოვნად წაახალისა მიწოდების ჯაჭვის შექმნა, რომელიც არსებული პრაქტიკიდან გამომდინარე, ხშირად კვეთს არაერთი ქვეყნის საზღვარს და ეკონომიკებს, რაც უფრო მჭიდროდ აკავშირებს მათ ერთმანეთთან. გავრცელებული ვისრუსის ფონზე, სხვადასხვა ქვეყნების, მათ შორის ჩინეთის მიერ გამკაცრებული საჰაერო და სახმელეთო შეზღუდვებმა ხელი შეუშალა მიწოდების პროცესის არსებული ჯაჭვის სრულყოფილ ფუნქციონირებას და შეაფერხა ეკონომიკური აქტივობები (გერაძე 2020).

კორონომიკული კრიზისი და მისი გამოწვევი მიზეზები და შედეგები ძალიან კარგად აქვს ასახული პროფესორ ვლადიმერ პაპავას თავის ნაშრომებსა და პუბლიკაციებში. მისი აზრით, პანდემია შესაბამის ზეგავლენას მოახდენს მსოფლიო ეკონომიკაზე. ეკონომიკა გახდება უფრო ავტონომიური და ყურადღება გამახვილდება მიწოდების გზების კონცენტრაციაზე რეგიონალურ დონეზე (პაპავა...2021).

COVID 19-ის პანდემიით გამოწვეული კრიზისის მიერ, ქვეყნის ეკონომიკასა და ადამიანების კეთილდღეობაზე მიყენებული ზიანი ჯერ კიდევ არაპროგნოზირებადი და მზარდია. სახელმწიფოების მხრიდან ადამიანთა სიცოცხლის გადარჩენის და პანდემიის გავრცელების პრევენციისთვის გატარებულმა ზომებმა - მათ შორის, საზღვრების ჩაკეტვამ, ქალაქებს შორის მოძრაობის აკრძალვამ, საგანგებო მდგომარეობის გამოცხადებამ და სოციალური დისტანცირების მოტივით ეკონომიკური საქმიანობის შეზღუდვამ, - მნიშვნელოვანი დარტყმა მიაყენა მსოფლიოს ქვეყნების ეკონომიკურ განვითარებას (ქებურია 2020). თუმცა, ექსპერტთა აზრით, ეკონომიკური ვარდნის პირობებში ქვეყნის მთავრობები ეკონომიკის სტიმულირებისათვის შეეცდებიან ყველა მექანიზმის გამოყენებას, მათ შორის ვაჭრობის განვითარებას. ვფიქრობთ, პანდემია მისცემს გლობალიზაციას უფრო მეტ პლიუსებს, ვიდრე მინუსებს, რაც თვალსაჩინო გახდება მისი დასრულებისას. კერძოდ, გაიზრდება ტრანსსაზღვრო მობილურობა ტოპ-მენეჯერებისა და თეთრი საყელოების, რომლებმაც დროულად განსაზღვრეს დისტანციურად მუშაობის ეფექტურობა. ისტორიულად, ყველა გლობალური გამოწვევა

სამომავლოდ საერთო ძალების კოორდინაციით სრულდება, მსგავსი სიტუაციის წარმოშობის რისკების დასაძლევად. რადგან, როგორც წესი, ყველა ქვეყანას არ გააჩნია იმის შესაძლებლობა, რომ დამოუკიდებლად შეძლოს თავისი მოსახლეობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფა, ამიტომ ჩნდება შესაბამისი მოთხოვნები, რამაც თავის მხრივ, შეიძლება სხვა თანამშრომლობის განვითარების სტიმულირება გამოიწვიოს.

პანდემიის შემდგომი აღდგენითი ეტაპი ხელს შეუწყობს გლობალური მწარმოებლური ქსელების ცვლილებას და შესაძლებელს გახდის მრავალმხრივი თანამშრომლობის ახალი მიმართულებით, უფრო ჯანსაღი, მობილური, მოქნილი და „მწვანე“ გლობალიზაციის განვითარებას.

არსებული ვითარებიდან გამომდინარე, გლობალური ეკონომიკის ტენდენციებზე და საერთაშორისო გამოცდილებაზე დაყრდნობით შეგვიძლია აღვნიშნოთ, რომ მნიშვნელოვანი როლი, რეგიონული სტრატეგიების ფორმირებისა და რეალიზაციის პროცესში ენიჭება ეკონომიკური პოლიტიკის განვითარების ერთ-ერთ ყველაზე პრიორიტეტულ მიმართულებას კლასტერებს. ქვეყნის მიერ თავისი ეფექტური კლასტერული მოდელის განვითარება, ხელს შეუწყობს ტექნოლოგიური სიახლეების, ნოუ-ჰაუების და ახალი აღმოჩენების განვითარებას და ასევე, უცხოეთში შემუშავებულ ახალ საქონელთან და ტექნოლოგიასთან მარტივ ადაპტირებას (Czamanski...1979:12).

კლასტერებში და მასთან დაკავშირებულ სფეროებში, როგორც წესი, ვითარდება ძირითადი კომპეტენციების ცენტრები, რომელიც გულისხმობს ცოდნის შეგროვების, სისტემატიზაციის, გავრცელებისა და ასევე, მათი ეფექტური გამოყენების პრაქტიკას, რომელიც დაკავშირებულია ორგანიზაციის საქმიანობის ერთ, ან რამდენიმე მიმართულებასთან. მის მთავარ მიზანს წარმოადგენს ცოდნისა და მიმდინარე პროცესების ინტეგრაციის უზრუნველყოფა ყველა ჩართული და დაინტერესებული პირისათვის. აღნიშნული კომპეტენციების ცენტრების შექმნა, კი თავისთავად წარმოადგენს რეგიონის გრძელვადიანი კონკურენტუნარიანობის საყრდენს (Czamanski...1979:14).

როგორც წესი, კლასტერული პოლიტიკა განიხილება, ცალკეული ფირმებისა და საწარმოების მხარდამჭერი პოლიტიკა, რომელიც კონკრეტული რეგიონის/დარგის

განვითარების საშუალებას იძლევა (Bergman...1999:13). ზოგადად, კლასტერი (ინგლ. Cluster), იქმნება ცალკეული ელემენტების მჭიდრო თანამშრომლობით ერთ სფეროში, რომელიც დატვირთულია კონკრეტული ფუნქციებით, ან წარმოების განსაზღვრული მიზნის ეფექტური რეალიზების საშუალებით.

კლასტერმა მიიპყრო ყურადღება როგორც ინსტრუმენტმა, რომელიც საშუალებას აძლევს ფირმებს, საერთო მიზნისა და ხედვების განხორციელებისათვის, გადალახონ შიდა შეზღუდვები, სხვა ფირმებთან ძალისხმევისა და რესურსების, სამეცნიერო-კვლევითი ინსტიტუტებისა და უნივერსიტეტების და ასევე სახელმწიფო სექტორების გაერთინებით. დღესდღეობით, არსებობს ინტერესი კლასტერიზაციის სტრატეგიის არსებობისა, რასაც ხელი შეუწყო აკადემიურ წრეებში ინოვაციების აღიარების ზრდამ და ასევე, პოლიტიკის შემუშავებამ, რომლის თანახმადაც, კლასტერი შეიძლება აღიქვას, როგორც გარემოს სტიმულირებისა და ინოვაციურობის ერთერთი ყველაზე ეფექტური საშუალება (Solvell 2008:45).

კლასტერის ადგილი ეკონომიკაში, მისი დახასიათება და კლასიფიკაცია, ასევე, კლასტერული მიდგომის ევოლუცია ღებულობს კიდევ უფრო ფართო გავრცელებას უცხოური და ქართველი მკვლევრების/მეცნიერების კვლევებში. „კლასტერი“, ინგლისურიდან აღნიშნავს „ჯგუფს“, „გროვას“(Andersson...2004:65).

ჯერ კიდევ მანამ, სანამ აღნიშნული ტერმინი თავს დაიმკვიდრებდა ეკონომიკურ ლექსიკონში, ის გამოიყენებოდა ზუსტ და საბუნებისმეტყველო მეცნიერებებში: მათემატიკაში (მრავალგანზომილებიანი მონაცემების კლასტერული ანალიზი), კიბერნეტიკაში (გამომთვლელი კლასტერები, ისეთი ერთი ტიპის კომპიუტერების, რომლებიც აღჭურვილია დისპერსიული სისტემებით), ასევე ფიზიკაში, ქიმიაში და ბიოლოგიაში.

სხვადასხვა მეცნიერულ ლიტერატურაში მოძიებულ ინფორმაციაზე დაყრდნობით, მნიშვნელოვანია აღინიშნოს, რომ წარმოდგენილი კლასტერების კლასიფიკაცია არ არის ყოვლისმომცველი, ხოლო გამოყოფილი კლასტერები - ყოველთვის არ წარმოადგენს ერთმნიშვნელოვანს. მიჩნეულია კლასტერების შემდეგი ტიპების გამოყოფა (Вишневская 2007):

- კლასტერი ეკონომიკაში;
- კლასტერი მათემატიკაში;
- კლასტერი ქიმიაში;
- კლასტერი ლინგვისტიკაში;
- კლასტერი ლოჯისტიკაში;
- კლასტერი ტურიზმში;
- და სხვა.

თავის მხრივ, თითოეული მოიცვას საკუთრივ სფეროებს. მაგალითად, ეკონომიკური კლასტერის კლასიფიკაცია შეიძლება მოვახდინოთ შემდგენაიარად:

1. მწარმოებლური კლასტერი: სადაც საყრდენს წარმოადგენს საწარმოები, ან საწარმოთა ჯგუფი:
 - ა) სამრეწველო (ინდუსტრიის მიხედვით - მეტალურგიული, ქიმიური, მანქანათმშენებლობა და.)სხვები);
 - ბ) სოფლის მეურნეობა;
 - გ) ტრანსპორტი;
 - დ) მშენებლობა და ა.შ.;
 - ე) შერეული;
2. არამწარმოებლური კლასტერი: სადაც საყრდენს წარმოადგენს ორგანიზაციები არამწარმოებლური სფეროდან:
 - ა) საგანმანათლებლო კლასტერი;
 - ბ) ფინანსური კლასტერი;
 - გ) ტურისტული კლასტერი;
 - დ) მეცნიერულ-კვლევითი კლასტერი
 - ე) და სხვა.
3. მიზნობრიობაზე დამოკიდებული კლასტერი: სადაც მნიშვნელოვანია საბოლოო შედეგი, კერძოდ:
 - ა) წარმოების და გაყიდვების გაზრდა არსებული პროდუქციის ასორტიმენტში;

- ბ) გაფართოებულ ბაზრებზე პროდუქციის დივერსიფიცირებული დიაპაზონის განხორციელება;
 - გ) რეგიონალური საქონლის ექსპორტის გაზრდა ან შემცვლელი პროდუქციის წარმოება;
 - დ) ფინანსური ხარჯების დაზოგვა (წარმოებაში, მენეჯმენტში);
 - ე) ფედერალური მიზნობრივი პროგრამების ამოცანების შესრულება, სახელმწიფო საჭიროებების შესაბამისი მიწოდებების განხორციელება.
4. საკუთარი რესურსული უზრუნველყოფის მოტივაციიდან გამომდინარე შექმნილი კლასტერი, რომელნიც უპირატესად ორიენტირებულნი არიან:
- ა) საკუთარი ფინანსური რესურსების (კონსოლიდირებული) გამოყენებაზე;
 - ბ) დამატებითი ფინანსური რესურსების მოზიდვაზე;
 - გ) სახელმწიფოს რესურსული მხარდაჭერის მიღებაზე.
5. კლასტერის ფორმირების ძირითადი მოტივებიდან გამომდინარე:
- ა) რესურსდამოკიდებული - განთავსებულნი არიან რომელიმე ბუნებრივი რესურსების ადგილმდებარე ტერიტორიასთან (ნახშირმომპოვებელი, ნავთობისა და გაზის საბადოები);
 - ბ) პროდუქტზე ორიენტირებული - იქმნება რეგიონებში, სადაც საჭიროა გარკვეული საქონელი, მომსახურება ან ტერიტორიულად ახლომდებარე რაიონებში, სადაც არსებობს მოთხოვნა აღნიშნულ პროდუქტზე, ან მომსახურებაზე (სატრანსპორტო) **(Исланкина 2018)**.

აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ აღნიშნული კლასიფიკაცია შეიძლება წარმოდგენილი იყოს უფრო გაფართოებული სახით, მაგალითად, სფეროს პრინციპის დაცვის მიხედვით, ან ისეთი სახით, რომელიც ერთდროულად ორიენტირებული იქნება, როგორც არსებული ბუნებრივი რესურსების გამოყენებაზე, ასევე აღნიშნულ ტერიტორიაზე არსებული მოთხოვნების დაკმაყოფილებაზე.

მიჩნეულია, რომ კლასტერის კონცეფცია ეკონომიკურ და მმართველობით პრაქტიკაში, პირველად შემოიტანა მ. პორტერმა, რომლის მიერ შემოტანილი კლასტერების მნიშვნელობის სხვადასხვა ვარიანტები, როგორც გეოგრაფიულად ახლოს

ურთიერთდაკავშირებული კომპანიების და მათთან დაკავშირებული ინსტიტუტების საქმიანობაა, რომლებიც ეკონომიკური ინტერესების ერთობით ხასიათდება და რომლებიც ავსებენ ერთმანეთს, დღესდღეობით ითვლება ყველაზე მეტად ციტირებულად (Czamanski...1979:115).

თუმცა, უნდა აღინიშნოს, რომ პორტერი არ იყო პირველი ეკონომისტი, რომელმაც გამოიყენა ეს ტერმინი. კლასტერის მნიშვნელობა, როგორც საწარმოების ერთ სივრცეში დაჯგუფება 1970-იან წლებში შვედი ეკონომისტების კ. ფრედრიკსონისა და ლ. ლინდმარკის (Исланкина 2018), ასევე მათი ამერიკელი კოლეგების ს. ჩამანსკის (კორნელიის უნივერსიტეტი, აშშ) და ლ. დეაბლასის (სან პაულოს უნივერსიტეტი, ბრაზილია) ნაშრომებში (Czamanski...1979:61) გვხვდება.

დღესდღეობით, კლასტერის განმარტების და მათი ზუსტი აღწერის შესახებ მიდგომები სხვადასხვა ეკონომიკური სკოლების პოზიციებიდან წარმოდგენილია, როგორც სხვადასხვა მეცნიერთა, ისეთების, როგორცაა მარშალის, ბერგმანის და ფაზერის, ენრაიტის, კროჩის და ფარელის, სვონის და პრევეზერის, შმიტცის, ეგანის, ელზნერის, შტაინერისა და ხართმანის, ტრეტიაკის, ანდერსონის, ვან დენ ბერგის, ბრაუნისა და ვინდენის, როზენფელდის, ასევე, ბარათაშვილის, ნადარეიშვილის, აბრალავას, გაგნიძისა და სხვათა ნაშრომებში. დღესდღეობით, გამოარჩევენ დაახლოებით ოცამდე სხვადასხვა მნიშვნელობის კლასტერს, ასევე რთულ ტერმინებს, რომლებიც აღწერენ ლოკალურ სივრცით ეკონომიკურ აგლომარაციას: ინდუსტრიული რაიონები, ტერიტორიულ წარმოებითი კომპლექსები, ახალი ინდუსტრიული ადგილები, ნეომარშალოური კვანძი, ინოვაციური გარემო, ქსელური სფეროები და სხვა (ჯაფარიძე 2017).

ამერიკელი მეცნიერის ვოლფგან პრაისის აზრით - „კლასტერების შექმნა და ორგანიზაციის ქცევის კლასტერული მოდელის დანერგვა - არის სახელმწიფოსა და ბიზნეს შორის ნდობის აღდგენის და ასევე, იზოლირებული ფირმებისათვის სამეწარმეო ორგანიზაციებად გარდაქმნის კარგი საშუალება“ (ბარათაშვილი...2019: 95).

კლასტერული თეორია ეკონომიკაში ვითარდებოდა ეკონომიკური გეოგრაფიის ჭრილში და უკავშირდება 1776 წელს ა. სმიტის მოსაზრებას - მოგება

სპეციალიზაციიდან, ანუ ერთგვარი პროდუქციის წარმოებაზე ფოკუსირება განსაკუთრებული ტექნოლოგიური პროცესით გამორჩეულ დამოუკიდებელ სფეროებში, სპეციალური დანადგარებით და კადრებით და შემდგომში პროდუქციის გაცვლით ერთმანეთში. კვლევებში, რომელიც დაკავშირებული იყო მოსახლეობის სიმდიდრის ბუნებისა და მიზეზების შესახებ, სმიტი მიუთითებს, რომ სპეციალიზაცია შრომის განაწილებასთან ერთად წარმოადგენს მწარმოებლურობის დონის ამაღლების მთავარ ფაქტორს, ფინანსური წარმატების ინტერესებიდან გამომდინარე (**Бахшяи 2019**).

ბევრი მეცნიერი თანხმდება, რომ ძირითადი თეორიის - კლასტერული მიდგომის „წინაპირობას“ წარმოადგენს ა. მარშალის „ინდუსტრიული რაიონები“ (**Bergman...1999: 128**). ეს ყველაზე ცნობილი, და სავარაუდოდ, შინაარსით ყველაზე ახლოს მდგომი შეხედულებაა, რომელიც ხშირად გამოიყენება როგორც კლასტერის სინონიმი.

მარშალმა თავის წიგნში „ეკონომიქსის პრინციპები“ (1890), გამოიყენა ტერმინი „ინდუსტრიული (მწარმოებლური) რაიონები“, რომელიც გულისხმობს მსგავსი სფეროების საწარმოების სივრცულ (ან ტერიტორიულ) ლოკალიზაციას. მცირე საწარმოების აგლომერაციების მდგრადობის ასახსნელად, ეკონომისტმა შემოიტანა გასაზღვრება გარე ეკონომიის, ან ეკსტერნალიის, ანუ დადებითი ეფექტები, რომელიც მიიღება საწარმოების გეოგრაფიული კონცენტრაციით: ეფექტი მიღებული ცოდნისა და ინოვაციების გაცვლის შედეგად, ეფექტი მიღებული შრომითი რესურსების (სამუშაო ძალის გამოყენებით მიღებული ეკონომია) ერთობლივი გამოყენებით და ეფექტი, რომელიც მიიღება მომწოდებლებთან (ჯაჭვი „გამყიდველი-მყიდველი“) თავისუფალი წვდომის ხარჯზე (**Исланкина 2018**).

მარშალის იდეებმა განვითარება ჰპოვა სხვადასხვა მეცნიერთა ნაშრომებში, რომლებიც კლასტერების წარმოშობის შესაძლებლობებს ეძღვნება. თეორიული წინაპირობა კლასტერის კონცეფციისა შესულია ვებერისა და გუვერის ნაშრომებში, რომლებიც განიხილავდნენ განთავსების კლასიკურ თეორიას და ასევე აგლომერაციიდან მიღებულ ეკონომიას. ასევე, კლასტერის იდეა განიხილებოდა ნეოკლასიკური სივრცითი ეკონომიკური თეორიის (რ. ლუკასი) ფარგლებშიც. მარშალის სწავლებები დაედო საფუძვლად მ. პორტერის კლასტერულ კონცეფციას, რომელიც

კონკურენტული უპირატესობის იდეას და მ. ენრაიტის რეგიონალური კლასტერის კონცეფციას ეყრდნობოდა (Bergman...1999:85).

მე-20 საუკუნის 90-იან წლებში, პ. კრუგმანი მივიდა დასკვნამდე, რომ ყველაზე გამორჩეული ნაკვთი ეკონომიკური საქმიანობის გეოგრაფიაში არის კონცენტრაცია. წარმოებითი და სტრანსპორტო ხარჯების შემცირების მიზნით, მწარმოებელი ცდილობს მოახდინოს წარმოების ლოკალიზაცია ძირითადი ბაზრების სიახლოვეს. სივრცითი კონცენტრაცია ასევე ახდენს ინოვაციების, შრომითი რესურსებისა და ინვესტიციების მოზიდვას. ფირმებს შორის დამყარებული ქსელური ურთიერთქმედება აჩქარებს ინოვაციების დანერგვას და იწვევს კლასტერების სწრაფ განვითარებას. ესე წარმოიქმნა „ახალი ეკონომიკური გეოგრაფია“.

სივრცითი ეკონომიკური განვითარების სფეროში, კვლევების განსახვავებული მიმართულებები გამოიკვეთა, როგორც „კლასტერული მიდგომის“ კონცეფცია, რაც გამოიწვია 1990 წელს მ. პორტერის მიერ გამოქვეყნებულმა წიგნმა ქვეყანა ეროვნულ კონკურენტულ უპირატესობებზე. მან თავის ნაშრომში წარმოადგინა კლასტერის „ფენომენის“ განმარტება და რაც მნიშვნელოვანია, მოახდინა ადრე არსებული თეორიული და ემპირიული მასალების სისტემატიზირება.

პორტერი აღნიშნავდა, რომ კლასტერები პრაქტიკულად ყველა ეროვნული, რეგიონული და დედაქალაქის ეკონომიკის ნათლად გამოხატული თავისებურებაა (Porter 2001:69).

აქედან გამომდინარე, ჩვენი აზრით, ეკონომიკაში კლასტერული მიდგომის პრობლემატურ საკითხს წარმოადგენს კონკურენტუნარიანობის (ქვეყნები, რეგიონები, სფეროები) საკითხების შესწავლა, ეროვნული წარმოების პოლიტიკის ანალიზი და შემუშავება, ტერიტორიული განვითარების პოლიტიკის ანალიზი და შემუშავება, და ასევე დომინანტი საწარმოებისა და ქსელური ურთიერთქმედების (ბიზნესი, მეცნიერება, სახელმწიფო, ფინანსური ინსტიტუტები, შუამავალი ორგანიზაციები) ინოვაციური ასპექტების შესწავლა. თვალნათელია, რომ ეკონომიკაში კლასტერული მიდგომა წარმოადგენს რამდენიმე მიმართულების სინთეზს, რომელიც მოიცავს,

როგორც ლოკალურ ინდუსტრიულ სპეციალიზაციას, ასევე, სივრცით ეკონომიკურ აგლომერაციას და ვენჩერულ მენეჯმენტს.

ჩვენ ვეთანხმებით ავტორებს, რომლებმაც მოახდინეს ეკონომიკაში კლასტერული მიდგომის თეორიული წარმონაქმნების სისტემატიზირება. გამოყოფენ კვლევის ბლოკებს, რომლებიც ადასტურებდნენ სივრცითი სიახლოვის, ადგილობრივი ურთიერთქმედების და ლოკალური კონკურენტუნარიანობის წყაროების მნიშვნელობას.

ასე, ჯ. ხამფრი და ხ. შმიტცი გამოყოფენ კლასტერული თეორიის განვითარებაზე მოქმედი ცოდნის შემდეგ სფეროებს:

- **ახალი ეკონომიკური გეოგრაფია** (ა. მარშალი, პ. კრუგმანი, ე. ვენაბლსი). ეყრდნობა ეკონომიისა და მასშტაბის იდეას, რომელიც იძლევა სპეციალიზაციისა და წარმოების ლოკალიზაციის გაღრმავებას;
- **კომპანიის საქმიანი აქტიურობის კვლევა** (მ. პორტერი). მთავარი იდეა მდგომარეობს - კონკურენტული უპირატესობა იქმნება ეკონომიკური სუბიექტების სივრცითი კონცენტრაციის წყალობით. ეკონომიკური სუბიექტების, რომლებიც ასევე ჩართულები არიან კონკურენციასა და კოოპერაციაში;
- **რეგიონალისტიკა** (ბ. ბეკვატინი, ს. ბრუსკო, დ. მაია). დისციპლინათაშორისი მიდგომა, რომლის ძირითადი იდეა მდგომარეობს რეგიონის მნიშვნელოვან როლზე, როგორც ინოვაციების მიზიდულობის წერტილი;
- **ინოვაციკა** (ბ. ლუნდვალი, ს. ფრიმენი, ხ. ლასტერსი). ძირითადი იდეა - ცოდნის გადინებისა და ურთიერთქმედების ხარჯზე გაწეული სწავლება. თანდათანობით მოხდება აღნიშნული პროცესების რეგიონალურ დონეზე კონცენტრირება(Czamanski...1979:115-117).

ე. ბერმანი და ე. ფეზერი თავიანთ ნაშრომში „ინდუსტრიული და რეგიონალური კლასტერები“ გამოყოფენ 5 ძირითად კონცეფციას, რომელიც შედის კლასტერული თეორიის მნიშვნელობის განმარტებაში (Bergman...1999):

- **ექსტერნალი** - ეფუძნება ა. ვებრის და ე. გუვერის ინდუსტრიული ლოკალიზაციის თეორიას და მასშტაბის მარშალოვსკის ეფექტს. პირველი აქცენტს აკეთებს დანაკარგების შემცირებაზე მონაწილეების სივრცითი კონცენტრაციის ხარჯზე, რაც იწვევს უპირატესობებს დაკავშირებულს რესურსების ერთობლივ გამოყენებასთან, საერთო სპეციალიზირებულ ინფრასტრუქტურასთან, ინფორმაციული წყაროს გაცვლასთან, წარმოების სფეროში გაურკვევლობით გამოწვეული რისკების შემცირებასთან. მარშალის თეორიის მიხედვით ექსტერნალები - ეს არის გარე ეფექტები, რომლის შესახებაც ზევით ვისაუბრეთ;
- **ინოვაციური გარემოცვა** - საფუძვლად უდევს - სწავლებადი ეკონომიკისა (ბ. ლუნდვილი, ტ. როელანდი და პ. დენ ხერტოგი) და ინოვაციური გარემოს (დ. მანია) კონცეფციები. სწავლებადი ეკონომიკის ფარგლებში, კლასტერი გამოდის როგორც ცოდნისა და ინფორმაციის გაცვლის მექანიზმი ფირმებს, უნივერსიტეტებსა და სამეცნიერო ცენტრებს შორის, რის შედეგადაც თავს იჩენს ეგრედ წოდებული „მდუმარე“ ცოდნა“. ინოვაციები - ეს არის დინამიური პროცესი, რომელსაც გააჩნია სოციალური ბუნება. ინოვაციური გარემოს პირობებში, ხაზი ესმება ურთიერთქმედებისა და გაერთიანების განსაკუთრებულ ბუნებას, რომელიც არსებობს კლასტერში. გარემო განიხილება არა მხოლოდ როგორც სივრცითი სფერო, არამედ, როგორც ეკოსისტემა, სადაც შექმნილია ეკონომიკური და ტექნოლოგიური ურთიერთქმედების შესაძლებლობის ყველა პირობა, რომელსაც ასევე გააჩნია სინერჯის მაღალი დონე;
- **თანამშრომლობის კონკურენცია** - საფუძვლად უდევს - ახალი სამრეწველო უბნების კონცეფცია. ყურადღება გამახვილებულია, იმ ფაქტზე, რომ კონკურენტული ფირმების სტრატეგიულ უმრავლესობას გააჩნია ერთად მუშაობის უნარი, მიუხედავად იმისა, რომ თითოეული მათთაგანი მონაწილეობს საბაზრო ბრძოლაში. თანა-კონკურენციის სფეროებია - ლობიზმი, საზღვარგარეთული ბაზრების კვლევა და საექსპორტო

პოტენციალის ამაღლება, სავაჭრო გამოფენები, ინვესტიციები ინფრასტრუქტურაში. თანა-კონკურენციას გააჩნია თავისი ქცევითი თვისებები, რაც დამოკიდებულია სხვადასხვა კულტურულ თავისებურებებზე;

- **ფირმათაშორისო ბრძოლა** - საფუძვლად უდევს - მ. პორტერის კვლევა, რომელიც ეძღვნება კონკურენციის საკითხებს. კონკურენტული სფეროები - ესენია ისინი, სადაც რამოდენიმე ფირმა ერთიდაიგივე სფეროში ეწევა თავის საქმიანობას. მათი პაექრობა ქმნის მუდმივ ზეწოლას, რომელიც იწვევს პროდუქტის (მომსახურების) ხარისხის ამაღლებას, ტექნოლოგიების სრულყოფას, დანახარჯების შემცირებას. კონკურენცია ძლიერი იქნება გეოგრაფიულად ლოკალიზებულ ფირმებს შორის, რადგან ერთი ტერიტორიის ფარგლებში (მაგალითად, ერთ რეგიონში) ფირმები აწარმოებენ ბრძოლას არა მხოლოდ მომხარებლისთვის, ასევე შრომის, კაპიტალის, ადმინისტრაციული რესურსის და საზოგადოებრივი მხარდაჭერის მოპოვების მიზნით;
- **დამოკიდებულების გზა** - ეს წარმოადგენს ტექნოლოგიურ პარადიგმას, რომელიც გულისხმობს უწყვეტ და ისტორიულ მემკვიდრეობას ინოვაციურ პროცესში. ცოდნის მუდმივი დაგროვება ტექნოლოგიური გზების ფორმირებას იწვევს, რაც მომავალი განვითარების არჩევანს ზღუდავს.

ტ. ანდერსონი განმარტავს კლასტერს, როგორც კონცენტრირებულ გეოგრაფიულ ზონაში ფირმებისა და სხვა აქტორების თანაზიარების პროცესს, თანამშრომლობას კონკრეტული ფუნქციური ნიშის გარშემო და ასევე მჭიდრო კავშირებისა და სამუშაო ალიანსების შეკავშირებას კოლექტიური კონკურენტუნარიანობის ამაღლების მიზნით. ის გამოყოფს კლასტერის დამახასიათებელ შემდეგ ელემენტებს (**Andersson...2004:1**):

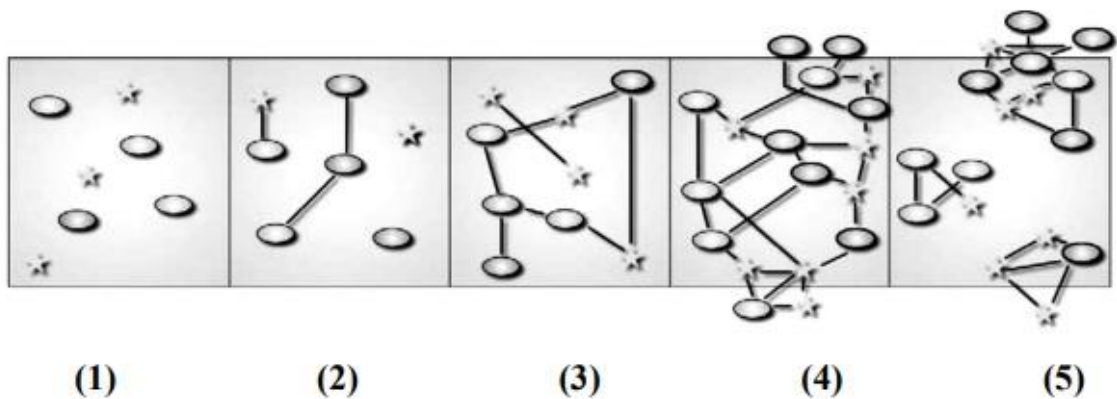
- **გეოგრაფიული კონცენტრაცია**. ეს თავდაპირველადვე წარმოადგენს კლასტერული მიდგომის ცენტრალურ იდეას. არსებობს ასევე უპირატესობის გამომხატველი (დამახასიათებელი) „მკაცრი“ და „რბილი“ ასპექტები, რომლებსაც საწარმო იღებს საერთო ადგილმდებარეობისა და განსაზღვრული

ტერიტორიის ხარჯზე. მათ შორის: ერთ ადგილას ლოკალიზებული განსაკუთრებული რესურსებისადმი და მწარმოებული ფაქტორებისადმი გამარტივებული წვდომა; ტრანზაქციული დანახარჯების შემცირება; მასშტაბით გამოწვეული ეკონომია; მომხმარებლებთან მჭიდრო ურთიერთქმედება. ეს ასევე წარმოადგენს ნდობის განსაკუთრებულ ატმოსფეროს, რომელიც აღვივებს გამოცდილების და ინფორმაციის გაზიარების სურვილს, რაც თავის მხრივ, ე.წ. „მდუმარე“ ცოდნის გენერირებას იწვევს. თუმცა, მნიშვნელოვანია თვითჩაკეტილობასთან დაკავშირებული სატყუარების თავიდან აცილება;

- **სპეციალიზაცია.** ეფექტური კლასტერიზაცია გულისხმობს მონაწილეების სპეციალიზაციას, სადაც თითოეული მათგანი ფოკუსირებულია საქმიანობის ძირითად მიმართულებაზე და ერთდროულად ახდენს სხვადასხვა მონაწილეებთან კავშირების განვითარებას. წარმოქმნილი გამოცდილების გაზიარება და სწავლების უწყვეტი პროცესი ასტიმულირებს ინოვაციების განვითარებას. თანამედროვე შეხედულებით, სპეციალიზაცია სულ უფრო ხშირად გამოდის ერთი რომელიმე სფეროს ჩარჩოსგან და შთანთქმავს მსგავს სფეროებს, რაც ინოვაციების და მომავალი კონკურენტული უპირატესობის არსებობის კიდევ უფრო მეტ წინაპირობას ქმნის;
- **კლასტერის მონაწილეთა მრავალფეროვნება.** კლასტერი წარმოადგენს არა უბრალოდ კერძო კომპანიების კონგლომერატს (ამით ის განსხვავდება ჰოლდინგისგან). მნიშვნელოვან მონაწილეებად ითვლებიან კლასტერული განვითარების ინსტიტუტები და ცენტრები. უკანასკნელები ახორციელებენ კლასტერის წინ წაწევის ფუნქციას გარე გარემოში, და ასევე, ახდენენ კლასტერში მონაწილეთა ურთიერთქმედების სტიმულირებას;
- **თანამშრომლობის კონკურენცია.** თანა-კონკურენციის ფენომენი ტიპიურია და დამხასიათებელია კლასტერებისთვის. ერთის მხრივ, მონაწილეები საბაზრო ძალების ზემოქმედების გამო იძულებულნი არიან მიიღონ მონაწილეობა კონკურენტულ ბრძოლაში, რაც აუმჯობესებს პროდუქციის (მომსახურების)

ხარისხს. ამავე დროს, ფირმები, რომლებიც ტანდემში მოქმედებენ, იღებენ უპირატესობას, მაგალითად, მასშტაბის ეფექტის სახით, ან რესურსებზე წვდომით, რაც ცალკე თითოეული მონაწილისათვის მიუწვდომელი იქნებოდა. თანა-კონკურენციულ ურთიერთობებში, მნიშვნელოვან ასპექტს წარმოადგენს ნდობის ატმოსფერო და ცოდნისა და გამოცდილების გაზიარების სურვილი, ასევე, მოძიებული ინფორმაციის კორექტულად გამოყენება;

- **კრიტიკული მასა.** იმისათვის, რომ კლასტერმა მიაღწიოს შიდა დინამიკას, აუცილებელია მოხდეს მონაწილეთა რაოდენობის განსაზღვრა - ეგრეთ წოდებული „კრიტიკული მასის“ გამოვლენა. ეს ანიჭებს კლასტერს სიმყარეს გარე ფაქტორების მიმართ, ინარჩუნებს სამრეწველო რესტრუქტურუზაციას, ხელს უწყობს კლასტერის უნიკალური უნარებისა და რესურსების ფორმირებას. კრიტიკული მასის მეშვეობით, ასევე ხდება მასშტაბის ეფექტის მიღწევა;
- **კლასტერის სასიცოცხლო ციკლი.** თავის განვითარებაში კლასტერი გადის სასიცოცხლო ციხკლის სხვადასხვა სტადიებს, რაც ხასიათდება მონაწილეთა შორის ურთიერთქმედების განსაკუთრებულობით. მარტივი აგლომერაციიდან (1) ახლად წარმოქნილის (2) გავლით, გადადის განვითარებადი კლასტერიდან (3) მომწიფებულ კლასტერზე (4) და მისი საბოლოო ტრანსფორმაცია (5) ნაჩვენებია სურათ 1.1.1 (Andersson...2004:28).



სურათი 1.1.1 კლასტერის სასიცოცხლო ციკლის დინამიკა

წყარო: **Andersson...2004**: Andersson T., Schwaag-Serger S., Sorvik J., Hansson E.W., “The Cluster Policies Whitbook”, IKED, 2004

ინოვაცია. წარმოადგენს კომპლექსურ მოვლენას, რომელიც წარმოიქმნება მეცნიერების, ბიზნესის (განსაკუთრებით მცირე კომპანიების), ვენჩერული კაპიტალის ურთიერთქმედებით. ინოვაცია არის შედეგი ახალი იდეების კომერციალიზაციის მცდელობისა, როგორც მეცნიერების და ტექნოლოგიების სფეროში, ისე საორგანიზაციო კუთხითაც. ნებისმიერი კლასტერის შექმნა თავის მხრივ, დაკავშირებულია ინოვაციურ პროცესთან. სასიცოცხლო ციკლის სტადიის ცვლილებით ინოვაციებთან წვდომისა და მისი დანერგვის შესაძლებლობებიც იზრდება, რადგან ეს წარმოადგენს კლასტერის სიცოცხლისუნარიანობის შენარჩუნების უმნიშვნელოვანეს საფუძველს (**Andersson...2004:30**).

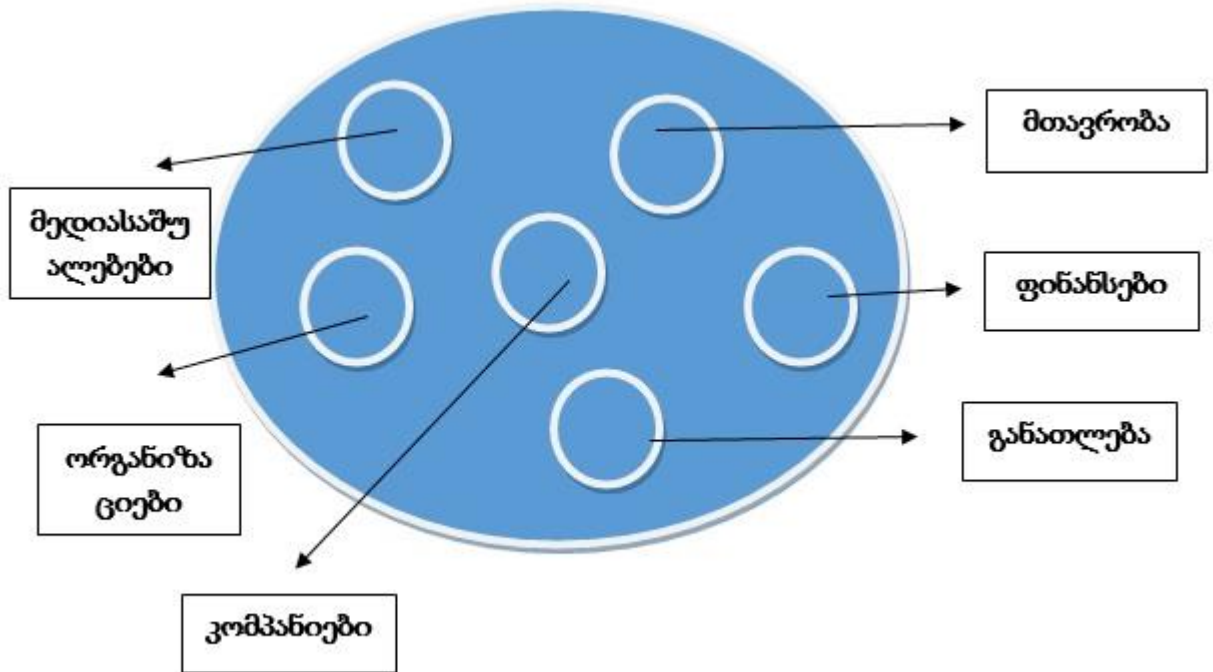
ი. გორდონმა და ფ. მაკ კანმა წამოაყენეს კლასტერის ანალიზის 3 მიდგომა (**Gordon...2000**):

- **აგლომერაციის კლასიკური მოდელები** – განიხილავენ მასშტაბის ეკონომიას, სადაც გარე ეფექტები (ექსტერნალიები) ჩნდებიან ადგილობრივი ბაზრებისა და ცოდნის გადიანების ხარჯზე;
- **ინდუსტრიული კონპლექსების მოდელები** – განიხილავენ ფირმათაშორის ყიდვა-გაყიდვის შეთანხმებებს, რაც იწვევს ტრანზაქციული დანახარჯების შემცირებას;
- **ქსელური ურთიერთქმედების მოდელი** – კონცენტრირებას ახდენენ სოციალურ კავშირებზე და ნდობაზე, რაც აადვილებს კოოპერაციულ პროცესებს და ახდენს ინოვაციური აქტიობის სტიმულირებას.

სოლველი თავის კვლევებში აღნიშნავს, რომ კლასტერი ეკონომიკური ფენომენია, რომელზეც გავლენას ახდენს ყველა ეკონომიკური დონე, მათ შორის: ადგილობრივი, რომელიც წარმოდგენილია რეგიონული და მიკროეკონომიკური განვითარების პოლიტიკით; მაკროეკონომიკური დონე, რომელიც წარმოდგენილია გლობალური და ქვეყნის ეკონომიკური გარემოთი და ფირმის დონეზე კლასტერის შიგნით ეკონომიკური ურთიერთობებით (**Solvell 2008**).

ის ახასიათებს კლასტერის მოდელს, რომელიც 6 მნიშვნელოვან ელემენტს შეიცავს (სქემა 1.1.1).

ჩვენ შევეცადეთ წარმოგვედგინა სოლველის კლასტერის მოდელზე დაყრდნობით აღნიშნული კლასტერის მოდელში შემავალი თითოეული ელემენტის მნიშვნელობის განხილვა.



სქემა 1.1.1. სოლველის კლასტერის მოდელი

წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ **Solvell 2008**: Solvell O., “Clusters: Balancing Evolutionary and Constructive Forces”, Ivory Tower Publisher, Stockholm., 2008 ინფორმაციის საფუძველზე

1	მთავრობა ცენტრალური ადგილობრივი სტრუქტურების სახით	თავისი და	შეუძლიათ რეგიონული განვითარების პროექტის ინიცირება, ახალი ინვესტორების მოსაზიდად ფინანსური სტიმულების დაწესება, სტრუქტურებისა და სააგენტოების განსაზღვრა, რომლებიც კლასტერულ ინიციატივებს ან რეგიონული განვითარების პროექტებს
---	--	-----------	---

		უხელმძღვანელებენ
2	ფინანსური სისტემა, რომელიც წარმოდგენილია ბანკებით, საინვესტიციო კომპანიებით ან სხვა ფინანსური ქსელით.	ეს სისტემა უზრუნველყოფს ახალი ბიზნესის შექმნისაკენ, ან უკვე არსებულის გაფართოებისაკენ მიმართული სამეწარმეო ინიციატივებისათვის შესაბამის დახმარებას.
3	განათლებისა და კვლევის სისტემა, რომელიც შედგება საუნივერსიტეტო ცენტრებისა და კვლევითი ინსტიტუტებისაგან	კვალიფიციური და სპეციალიზებული მუშაკების მომზადების გზით წარმოშობს, ან ხელს უწყობს ინოვაციურ პროცესებს.
4	მცირე და საშუალო საწარმოები, საჯარო და კერძო კომპანიები ან მრავალეროვნული კორპორაციები	ამ ელემენტების ევოლუცია და მათ შორის ურთიერთობა კლასტერის განვითარების მოდელს განსაზღვრავს. მათი ზომის, კომპლექსურობისა და წარმოების პროცესის სპეციალიზაციის მიუხედავად, კლასტერის კომპლექსურობა და ზომა ასეთი ფორმების რაოდენობით განისაზღვრება.
5	ორგანიზაციები, რომლებიც დახმარებასა და თანამშრომლობაზე არიან ორიენტირებულები	ასეთ ფუნქციას, ძირითადად, არასამთავრობო ორგანიზაციები, სავაჭრო პალატები, დარგობრივი ასოციაციები და სამთავრობო სააგენტოები ასრულებენ. მათი მთავარი საქმიანობა კლასტერული ინიციატივის და წყება, ან უკვე არსებული კლასტერის ხელშეწყობა და დახმარებაა.
6	მედიასაშუალებები	ხშირად ისინი გამოიყენება ბრენდის შექმნისათვის, რომელიც კლასტერს წარმოადგენს. ამის მაგალითია ოპტიკური ბოჭკოს ველი შვედეთში, ავტოსპორტის ველი

		ინგლისში, მასალების ველი გერმანიის რაინ-მაინის რეგიონში და ა.შ.
--	--	---

სქემა 1.1.2. სოლველის კლასტერის მოდელი

წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ **Solvell 2008: Solvel O.**, “Clusters: Balancing Evolutionary and Constructive Forces”, Ivory Tower Publisher, Stockholm., 2008 ინფორმაციის საფუძველზე

ზემოთ განხილული მეცნიერების შეხედულებების განხილვის შესაბამისად, მნიშვნელოვანია აღვნიშნოთ, რომ კლასტერული ფორმირებები ერთდროულად აერთიანებს როგორც კონკურენციას, ისევე თანამშრომლობას კლასტერში გაერთიანებულ აქტორებს შორის, რაც ხელს უწყობს რეგიონული განვითარების ეფექტურობას.

სხვადასხვა სფეროში კლასტერული პოლიტიკის მაგალითებისა და თეორიულ მასალებზე დაყრდნობით, ვფიქრობთ, სატრანსპორტო კლასტერული გაერთიანება შეიძლება განვმარტოთ, როგორც საერთო ინტერესებისა და მიზნების მქონე ტვირთბრუნვის, სამგზავრო და ტურისტული ინდუსტრიით დაინტერესებული კომპანიების, საწარმოების, სამეცნიერო-კვლევითი, სასწავლო ცენტრებისა და სახელმწიფო სტრუქტურების ინსტიტუციონალური და კონკურენტული კავშირი, რომელიც უზრუნველყოფს ინოვაციური ინსტრუმენტებით მზარდი დამატებითი ღირებულებების შექმნის სტიმულირებას, გაერთიანებაში ჩართული სუბიექტების, სფეროების, დარგების მეტად განვითარებას.

1.2. საზღვაო სატრანსპორტო სისტემა და კლასტერული ფორმირებების შესაძლებლობები

მსოფლიოში მიმდინარე ეკონომიკური და პოლიტიკური პროცესების შესწავლა ცხადყოფს, რომ ნებისმიერი სახელმწიფო სხვადასხვა მეთოდით ცდილობს მათი კონტროლირებადი ტერიტორიის ისეთი მიმართულებით განვითარებას, რომელიც მათ ზღვაზე გასასვლელს უზრუნველყოფს. ზღვისპირა რეგიონები განსაკუთრებულ სატრანსპორტო პოლიგონს წარმოადგენს და ის ხელს უწყობს მსოფლიო სასაქონლო

ბაზარზე წვდომას, რაც თავისთავად ქვეყნის ეკონომიკურ კეთილდღეობასა და მოსახლეობის ცხოვრების დონის გაუმჯობესებაზე აისახება.

ქვეყნის ეროვნული ეკონომიკა, ეკონომიკური ზრდა, ტერიტორიული კომპლექსების მდგრადი განვითარება და გარე ეკონომიკური საქმიანობა განუყრელად არის დაკავშირებული ქვეყანაში სატრანსპორტო სისტემის განვითარების დონესთან. ტრანსპორტის განვითარების დონე, ერთის მხრივ, აჩვენებს ეროვნული ეკონომიკის დონეს და მის კონკურენტუნარიანობას და მეორე მხრივ, საშუალებას იძლევა შეფასდეს ფორმირების პროცესში არსებული გრძელვადიანი სტრატეგიული ურთერთობები ყველა ეკონომიკურ სუბიექტს შორის, მიუხედავად საკუთრების ფორმისა და სფეროსა.

თანამედროვე ეტაპზე, არსებული სოციალური, ეკონომიკური თუ პოლიტიკური ფაქტორების გათვალისწინების ფონზე, ნებისმიერი საზღვაო ქვეყნის, სახელმწიფოს მიერ შემუშავებულ სტრატეგიულ გეგმაში, რომელიც თავისთავად მიმართულია და ხელს უწყობს ქვეყნის ეკონომიკის განვითარებას და სტაბილურობას, მნიშვნელოვანს და პრიორიტეტულს წარმოადგენს საპორტო საქმიანობა, ხოლო პორტის არსებობა, კი იმ საკვანძო და ღირებულ რესურსს, რომელიც ხელს უწყობს მსოფლიო სატრანსპორტო სისტემაში წარმატებულ ჩართულობას და ქვეყნის, რეგიონის კონკურენტუნარიანობის და ცნობადობის ამაღლებას (Japaridze 2020).

ეკონომიკური გლობალიზაციის გაღრმავების პირობებში ქვეყნებს შორის კავშირი განვითარებული და საერთაშორისო სტანდარტების სატრანსპორტო სისტემის გარეშე წარმოუდგენელია, რომლის ერთ-ერთ მნიშვნელოვან ელემენტს საზღვაო სატრანსპორტო სისტემის განვითარება წარმოადგენს.

საზღვაო სატრანსპორტო სისტემის განვითარების ხარჯზე, მსოფლიო ოკეანე დღევანდელ რეალობაში, ასრულებს არა ბარიერის შემქმნელ ფუნქციას, არამედ დამაკავშირებელს. ის ემსახურება მთელი საერთაშორისო ვაჭრობის 4/5-ს. საზღვაო მარშრუტის საერთო საგრძე ითვის მილიონობით კილომეტრს, საზღვაო ხომალდებს, კი ხშირ შემთხვევაში უწევთ 8-10 ათასი კმ.-ის მანძილზე მასიური ტვირთების - თხევადი (ნავთობი, ნავთობროდუქტები), ფხვიერი და მყარი (ნახშირი, მარცვალი და სხვ.) გადატანა. თუმცა აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ „საკონტეინერო რევოლუციამ“

საზღვაო სატრანსპორტო სისტემაში მოხადინა ტვირთბრუნვის დაჩქარება და გაზრდა (Савхизанова 2014).

მე-20 საუკუნის ბოლო და 21-ე საუკუნის დასაწყისი, ხასიათდება საპორტო რეგიონების განვითარების პროცესის აქტიურ ფაზაში გადასვლით. მკვეთრად იზრდება პოტენციალის ათვისების ინტენსივობა, უმჯობესდება სანაპირო ზონის ფუნქციები, იქმნება ტერიტორიულ-სამრეწველო წარმონაქმნები და ამავე დროს სხვადასხვა სახის საპორტო-სამრეწველო კომპლექსები, რომლებსაც გააჩნიათ მკაფიოდ გამოხატული სატრანსპორტო-სარესურსო, ან სატრანსპორტო-საწარმოო სპეციალიზაცია (ჯაფარიძე 2017).

ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, მნიშვნელოვანია ეკონომიკური პოლიტიკის განვითარების ერთ-ერთი ყველაზე პრიორიტეტული მიმართულების დროული განხილვა, რომელიც მიმართულია ქვეყნის კონკურენტუნარიანობის ამაღლებისკენ, კერძოდ, კი კლასტერული ფორმირებების შექმნის შესაძლებლობებისა და მისი განვითარების პერსპექტივების განხილვა, კონკრეტულად, კი საქართველოს საზღვაო-სატრანსპორტო სისტემაში.

ქვეყნის მიერ თავისი ეფექტური კლასტერული მოდელის განვითარება, ხელს შეუწყობს ტექნოლოგიური სიახლეების, ნოუ-ჰაუების და ახალი აღმოჩენების განვითარებას და ასევე, საზღვარგარეთ შემუშავებულ ახალ საქონელთან და ტექნოლოგიასთან მარტივ ადაპტირებას (Исланкина 2018).

როგორც წესი, კლასტერული პოლიტიკა განიხილება, როგორც ცალკეული ფირმებისა და საწარმოების მხარდამჭერი პოლიტიკა, რომელიც კონკრეტული რეგიონის/დარგის განვითარების საშუალებას იძლევა.

ამერიკელი მეცნიერის ვოლფგანგ პრაისის აზრით - „კლასტერების შექმნა და ორგანიზაციის ქცევის კლასტერული მოდელის დანერგვა - არის სახელმწიფოსა და ბიზნეს შორის ნდობის აღდგენის საშუალება, და ასევე, იზოლირებული ფირმებისათვის სამეწარმეო ორგანიზაციებად გარდაქმნის კარგი საშუალება“ (Фатеев 2012).

დღევანდელ რეალობაში საზღვაო კლასტერების შექმნის პერსპექტიულობის დონის განსაზღვრა აღარ წარმოადგენს სადაო საკითხს, რადგან, აღნიშნული ხელს

შეუწყობს საპორტო საქმიანობაში მონაწილე ყველა სტრუქტურას შორის ურთიერთქმედების პრობლემის გადაჭრას, იქნება ეს ადგილობრივი ხელისუფლების მოზიდვა და მისი ჩართულობა, თუ სხვა საზღვაო სფეროს სპეციალისტების გამოყენება. საქართველოში კლასტერული პოლიტიკის გატარების პროცესის შესწავლის ანალიზი, საზღვაო კლასტერების ფორმირების შესაძლებლობის დაშვებას გულისხმობს, როგორც ეკონომიკური ზრდის, რეგიონის პოტენციალისა და მისი კონკურენტუნარიანობის ამაღლების ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ფაქტორი.

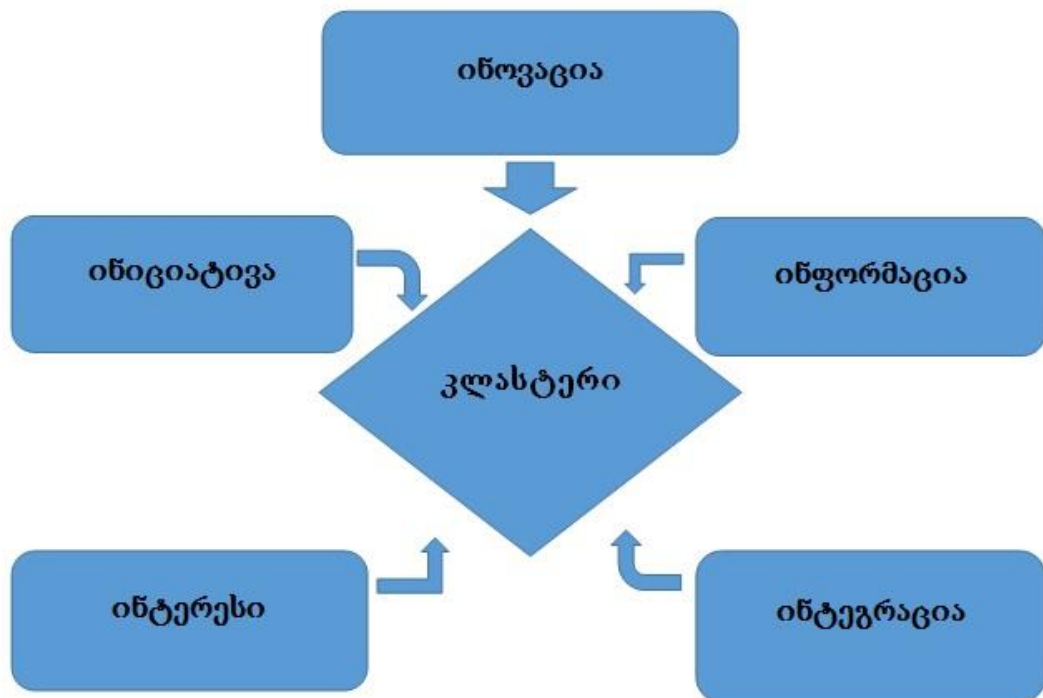
ეკონომისტთა აზრით, იმისათვის, რომ კლასტერი შედგეს, როგორც სიცოცხლისუნარიანი, თვითმყოფადი, წარმატებული და ეფექტური ორგანიზაცია აუცილებელია შემდეგი 5 პირობის - „5 - ი“-ს შექმნა:

- ინიციატივა - ინიციატიური და გავლენიანი ხალხი, წარმოდგენილი სამეწარმეო, ხელისუფლების, საზოგადოებრივი ორგანიზაციების, საგანმანათლებლო დაწესებულებებიდან, რომლებსაც თავიანთი ავტორიტეტის, გონებისა და ორგანიზატორული შესაძლებლობებიდან გამომდინარე შეუძლიათ შეკრან, დააინტერესონ და საქმეზე აჩვენონ ის სარგებელი, რომელიც შეუძლია კლასტერმა მოუტანოს, თვით ამ კლასტერის წევრებს და ასევე, მთლიანად რეგიონს.
- ინოვაციები - ეს არის, ახალი ტექნოლოგიები ორგანიზაციის წარმოებაში, გაყიდვებში, მართვაში, ფინანსირებაში, რომლებსაც შეუძლიათ ახალი შესაძლებლობების რეალიზების მოხდენა კონკურენტული გარემოს მიუხედავად.
- ინფორმაცია - გულისხმობს ხელმისაწვდომობას, ღიაობას, ცოდნის გაზიარებას, მონაცემთა ბაზისა და ვებ-გვერდების შექმნას, რომელიც უპირატესობას ანიჭებს ფირმას გაყიდვებისა და შრომითი რესურსების ბაზარზე საქმიანობაში, ასევე კვალიფიცირებული კადრების მოზიდვაში და ა.შ.
- ინტეგრაცია - გულისხმობს ახალი კლასტერული ტექნოლოგიების გამოყენებას ფირმის მიერ ახალი ტერიტორიული და საქმიანობის სფეროს

დონეზე, რომელიც გამყარებულია მეცნიერებისა და მთავრობის სექტორის თანადგომით.

- ინტერესი -წარმოებისა და საზოგადოებრივი სტრუქტურების ძირითადი სიცოცხლისუნარიანი გარემოს უზრუნველყოფა, რომელიც აუცილებლად გულისხმობს დაინტერესებული კლასტერული გაერთიანებების მონაწილეებს და მთ მიერ მიღებულ გარკვეულ წილ ეკონომიკურ მოგებას(Асаул...2004:114).

აქვე, უნდა აღინიშნოს, რომ კლასტერული კონცეფცია გულისხმობს წარმოებების და ორგანიზაციების, არაფორმალურ და ნებაყოფლობით გაერთიანებას რომლებიც კონკრეტულ ტერიტორიაზე ეწევიან საქმიანობას, რომლის მთავარი ამოცანაცაა, არსებული რეგიონის და სფეროს ეკონომიკური პოტენციალის ოპტიმალური გამოყენება. აღნიშნული მიზნის მისაღწევად, კი აუცილებელია გამოვიყენოთ არამარტო ზღვისპირა რეგიონის საწარმო-ფინანსური სექტორის ძალისხმევა, აუცილებელია მოხდეს მეცნიერული და საგანმანათლებლო ორგანიზაციების პოტენციალის მაქსიმალური გამოყენება და ჩართულობა, რაც მნიშვნელოვნად ხელს შეუწყობს რეგიონის საზღვაო სფეროს და საზღვაო-სატრანსპორტო სისტემის განვითარებას.



სქემა.1.2.1. კლასტერების შექმნის აუცილებელი პირობები („5-ი“-ს კონცეფცია – მ. ვოინორენკო)

წყარო: **Асаул...2004:** Асаул А., Воиноренко М.П., “Организация предпринимательской деятельности”, 2004, 114-115

საქართველოს პორტებისა და მასთან დაკავშირებული სატრანსპორტო სისტემების განვითარება, დღევანდელ დღეს წარმოადგენს პრიორიტეტულ და მნიშვნელოვან საკითხს, რომელიც უმნიშვნელოვანეს როლს ასრულებს მთლიანად ქვეყნის ეკონომიკის განვითარებაში.

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 და სადაც სტრატეგიული დანიშნულების ტვირთების ტრანსპორტირება ხორციელდება (USAID 2017).

შესაბამისად, საქართველოს მთავრობის მიერ განსაზღვრულ პრიორიტეტებში, რომელიც ემსახურება ქვეყნის კონკურენტუნარიანობის ამაღლებას, განვითარებას, ერთ-ერთ მთავარ პრიორიტეტს სატრანსპორტო დარგების კოორდინირებული ფუნქციონირება, საერთაშორისო სტანდარტების შესაბამისად, სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაცია-მშენებლობა და ქვეყნის კანონმდებლობის საერთაშორისო ჰარმონიზაცია წარმოადგენს(Japaridze 2020).

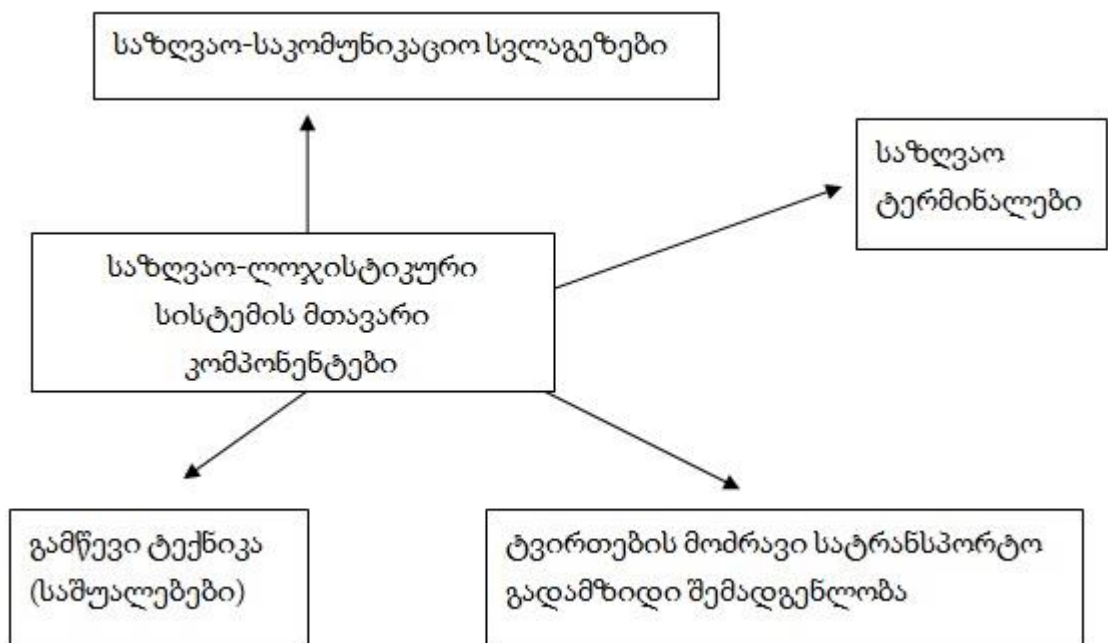
ქვეყნის სატრანზიტო პოტენციალის გაზრდის მიზნით, შემუშავებულია საქართველოს სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების სტრატეგია - „საქართველო 2020“, რომელიც განსაზღვრავს სატრანზიტო პოტენციალის მაქსიმალური გამოყენების მიზნით განსახორციელებელი პოლიტიკის შემდეგ მიმართულებებს:

- სატვირთო ინფრასტრუქტურის სრულყოფა და ლოჯისტიკური ცენტრების განვითარება;
- ინვესტიციების ხელშეწყობა ენერჯეტიკის, ტრანსპორტის და ლოჯისტიკის სფეროში, სახელმწიფოსა და კერძო სექტორს შორის თანამშრომლობის გაძლიერება;

- კონკურენტული გარემოს ფორმირება და ინფორმაციული სისტემის განვითარება;
- საერთაშორისო და რეგიონულ სატრანსპორტო სისტემებში ინტეგრაცია(USAID 2017).

სატრანსპორტო სისტემა ზოგადად განიმარტება, როგორც რკინიგზების, სამდინარო, საზღვაო და საავტომობილო გზების ხელოვნურ სატრანსპორტო ნაგებობათა, შესაბამისი ინფრასტრუქტურის, ყველა სახის სატრანსპორტო საშუალებათა, მილსადენების, სპეციალური საჰაერო და მიწისქვეშა ტრანსპორტის, ელექტროგადამცემი ხაზებისა და მათი მართვის სისტემური კომპლექსი (USAID 2017).

ქვეყანაში გამართული საზღვაო-სატრანსპორტო სისტემის არსებობა საზღვაო ლოჯისტიკური სისტემის მთავარი კომპონენტების არსებობას გულისხმობს (სქემა 5).



სქემა 1.2.2. საზღვაო-ლოჯისტიკური სისტემის მთავარი კომპონენტები

წყარო: ციციშვილი 2015: ციციშვილი გ., „საზღვაო სატრანსპორტო ლოჯისტიკური სისტემა“, ჟურნალი „ინტელექტი“, N 3(53), გვ. 89-90., 2015

საქართველოს სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სექტორი საზღვაო, სარკინიგზო, საგზაო-საავტომობილო და საჰაერო სისტემებს მოიცავს, რომლებსაც შესაბამისი დატვირთვა გააჩნიათ საქართველოს როგორც სატრანზიტო ქვეყნის პოტენციალის წარმოჩენაში. საქართველოს სატრანზიტო დერეფნის ფუნქციის გაძლიერებისთვის

გეოეკონომიკურად სტრატეგიული მნიშვნელობის გადაწყვეტილება იქნა მიღებული, როცა, ორი მსხვილი რეგიონული ნავთობსადენის - ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანი და ბაქო-სუფსის, და ასევე - სამხრეთკავკასიური გაზსადენის ბაქო-თბილისი-ერზრუმის (შაჰ-დენიზი) პროექტების განხორციელება გადაწყდა. სამივე ობიექტი მნიშვნელოვანია არამარტო საქართველოს სატრანზიტო პოტენციალის გაზრდის მიზნით, არამედ რეგიონული ინტეგრაციის გაუმჯობესების თვალსაზრისითაც. საქართველო-აზერბაიჯანი-თურქეთის გრძელვადიანი სტრატეგიული თანამშრომლობის მთავარი ამოცანა ენერგეტიკული დერეფნის განვითარებაში მდგომარეობს (USAID 2017).

აღნიშნულიდან გამომდინარე, ბოლო პერიოდში ქვეყანაში ხორციელდება ისეთი მნიშვნელოვანი ინფრასტრუქტურული პროექტები, როგორცაა:

- ანაკლიის ღრმაწყლოვანი ნავსადგურის მშენებლობა;
- ბაქო-თბილისი-ყარსის ახალი სარკინიგზო მაგისტრალის მშენებლობა;
- ლოგისტიკური ცენტრების განვითარება, რომელიც ხელს შეუწყობს საქართველოში ლოგისტიკური მომსახურების, მათ შორის დამატებითი ღირებულების სერვისების განვითარებას, გაზრდის ქვეყნის სატრანზიტო და ლოგისტიკურ პოტენციალს, ასევე წაახილებს ექსპორტს.
- საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის და მისი სამოქმედო გეგმის იმპლემენტაცია;
- ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტის გაფართოება;
- საჰაერო მოძრაობის კონტროლის ავტომატიზირებული (ATC) სისტემა (Japaridze 2020) და სხვა პროექტები,

რომლებიც ხელს შეუწყობს საქართველოს მიმართულებით დამატებითი ტვირთნაკადების მოზიდვას და ქვეყნის სატრანსპორტო სისტემების მუშაობის ეფექტიანობის ამაღლებას.

აღსანიშნავია ანაკლიის ღრმაწყლოვანი ნავსადგურის მშენებლობა, რომელიც თვის მხრივ შექმნის ხელსაყრელ პირობებს მიმდებარე ტერიტორიაზე ლოჯისტიკური ცენტრებისა და ინდუსტრიული ზონის განვითარებისათვის. ანაკლიის ნავსადგურს ექნება შემდეგი უპირატესობები:

- სტრატეგიული მდებარეობა;
- შესაძლებლობა მიიღოს დიდი ზომის გემები (მაგალითად პანამაქსი);
- მომსახურების მიღება „ერთი გაჩერების“ პრინციპით;
- სწრაფი და მარტივი პროცედურები;
- წლის ნებისმიერ პერიოდში უსაფრთხო ნაოსნობის შესაძლებლობა (სემგს).

ახალი პორტის მშენებლობა დამატებითი ღირებულების მომსახურების განვითარების არაჩვეულებრივი შანსია, რაც დიდად გაზრდის ტვირთბრუნვას საქართველოს ტერიტორიაზე. აღნიშნულ პროექტს ექნება დიდი პოზიტიური სოციალურ-ეკონომიკური გავლენა დასავლეთ საქართველოში, რამდენადაც შეიქმნება ათასობით ახალი სამუშაო ადგილი. ქვეყნის ეკონომიკის განვითარების ერთ-ერთ მნიშვნელოვან ფაქტორს, კი მოსახლეობის დასაქმების დონის ამაღლება წარმოადგენს, რასაც თავის მხრივ, ხელს უწყობს სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემის განვითარება და სრულყოფა.

როგორც ცნობილია, ტრანსპორტირება/დასაწყობების და ინფორმაცია/კომუნიკაციების სექტორები უზრუნველყოფენ მთლიანი დასაქმების 5.3%-ს და ბიზნეს სექტორის დასაქმების 11 %-ს (Japaridze 2020).

ბიზნეს სექტორის მონაცემებზე დაყრდნობით ტრანსპორტისა და დასაწყობების სექტორში დასაქმებულთა ყველაზე დიდი ნაწილი მსხვილი ზომის საწარმოებშია დასაქმებული.

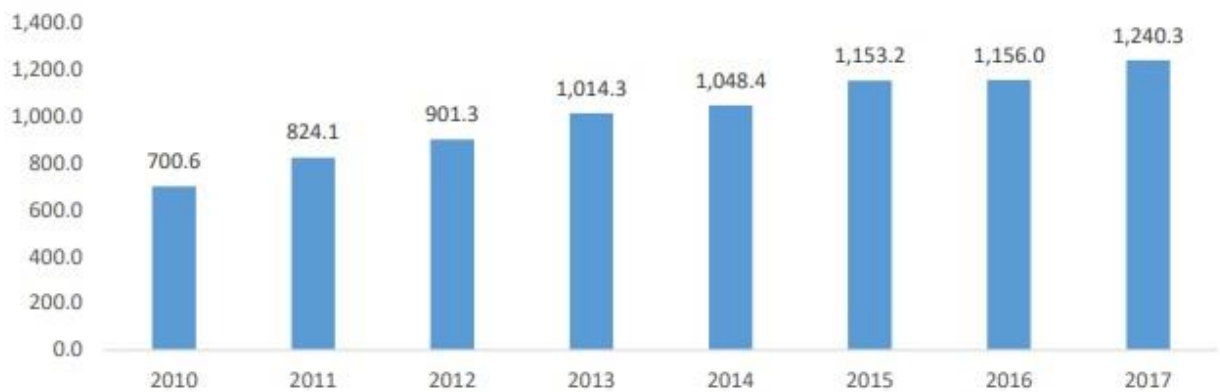
ტრანსპორტის და დასაწყობების სექტორის დასაქმება საწარმოთა ზომის მიხედვით (ათასი)



დიაგრამა 1.2.1. ტრანსპორტის და დასაწყობების სექტორის დასაქმება საწარმოთა ზომის მიხედვით (ათასი)

წყარო: **Japaridze 2020:** Japaridze S., “Possibilities of Creating Attractive Environment for Motivation of Automobile and Marine Transportable Systems in Ajara“ _ EUROASIA JOURNAL OF SOCIAL SCIENCES & HUMANITIES, Issn 2651-5261, 2020, Vol 7

აღნიშნულ სექტორში საქმიანობის სახეების მიხედვით, კი დასაქმებულთა ნახევარზე მეტი სახმელეთო ტრანსპორტის და მილსადენებით ტრანსპორტირებაზე, ყველაზე მცირენაწილი - 1% კი საჰაერო ტრანსპორტზე მოდის. ტრანსპორტის და კავშირგაბმულობის სექტორი იკავებს პირველ ადგილს 2010-2017 წლებში ინვესტიციების საშუალოწლიური შემოდინების მხრივ. განსაკუთრებით მაღალი იყო მისი წილი მთლიან ინვესტიციებში 2015, 2016 და 2017 წლებში. ასევე მაღალია პროდუქტიულობის დონე და საშუალოთვიური ანაზღაურება აღნიშნულ სექტორში (Japaridze 2020).



დიაგრამა 1.2.2. ტრანსპორტის და დასაწყობების სექტორში დაქირავებით დასაქმებულთა საშუალო თვიური ნომინალური ხელფასი (ლარი)

წყარო: **Japaridze 2020:** Japaridze S., “Possibilities of Creating Attractive Environment for Motivation of Automobile and Marine Transportable Systems in Ajara“ _ EUROASIA JOURNAL OF SOCIAL SCIENCES & HUMANITIES, Issn 2651-5261, 2020, Vol 7

საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის სტრუქტურაში საავტომობილო ტრანსპორტი უმნიშვნელოვანეს ადგილს იკავებს. საბჭოთა კავშირის დროს ამ დარგის საქმიანობა ძირითადად ქვეყნის შიგნით ფუნქციონირებაზე იყო გათვლილი, საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ კი სატრანსპორტო სექტორი საერთაშორისო ბაზარზე გავიდა.

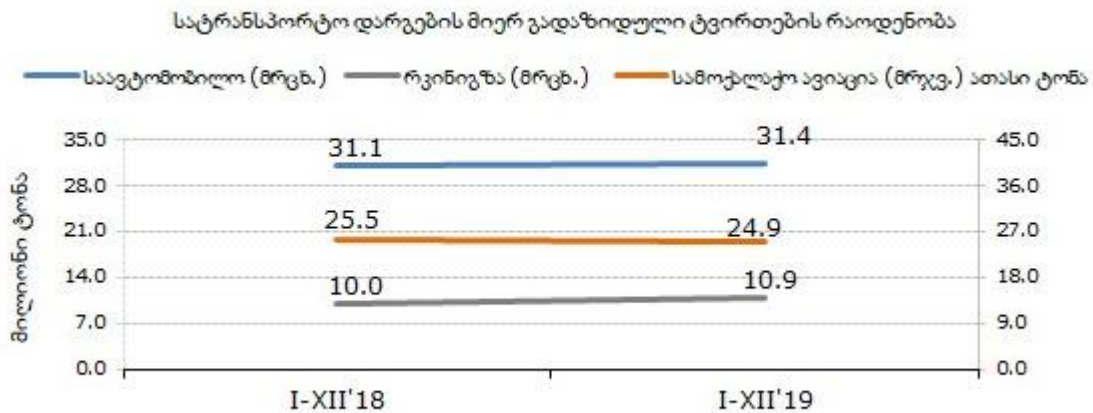
თურქეთთან საზღვრის გახსნამ მკვეთრად გაზარდა საავტომობილო ტრანსპორტის საქმიანობის მასშტაბები. შესაბამისად, გაიზარდა საავტომობილო გზებით გადაზიდული ტვირთების მოცულობა და ტვირთბრუნვის მაჩვენებლები. ქვეყნის საავტომობილო გზებით, საშუალოდ ყოველწლიურად თითქმის 17.2 მილიონი ტონა ტვირთის გადაზიდვა ხორციელდება. საქართველოში, გადაზიდული ტვირთის მოცულობაში დიდი ხვედრითი წილი, დაახლოებით 59.9%, საავტომობილო გადაზიდვებზე მოდის. 1990 წლის შემდეგ საავტომობილო მაგისტრალებმა თავისი ფუნქცია დაიბრუნეს, თუმცა აღსანიშნავია, რომ მოუვლელობის შედეგად მაგისტრალების უმეტესობა ამორტიზირდა. მას შემდეგ, რაც საქართველომ შეიძინა აზია-ევროპის დამაკავშირებელი დერეფნის სტატუსი, ქვეყნისთვის პრიორიტეტული გახდა სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარება. საავტომობილო გადაზიდვების გაზრდილმა მოთხოვნებმა, დღის წესრიგში დააყენა არსებული გზების რეკონსტრუქციის და ზოგ შემთხვევაში ახალი უსაფრთხო მონაკვეთების მშენებლობის აუცილებლობა. საქართველოს ტერიტორიაზე სატრანზიტო ტვირთის გადაადგილებისათვის საერთაშორისო მნიშვნელობის გზის საერთო სიგრძეა 1467 კმ, ხოლო, შიდა სახელმწიფოებრივი გზის საერთო სიგრძე - 3477 კმ-ია (USAID 2017).

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სტრატეგიის მიხედვით, თუ დავაკვირდებით სატრანსპორტო დარგების მიერ გადაზიდული ტვირთების საერთო მოცულობის ტრენდს, დავინახავთ, რომ 2019 წელის 2018 წელთან შედარებით გამოირჩევა მზარდი დინამიკით ერთ-ერთ ისეთ მნიშვნელოვან დარგში, როგორცაა საავტომო სატრანსპორტო გადაზიდვები. აღნიშნული ნათლად არის წარმოდგენილი სქემა 3-ის სახით.

ქვეყნის გეოპოლიტიკური და გეოეკონომიკური მდგომარეობიდან გამომდინარე, მისი სატრანზიტო ფუნქცია მკვეთრად ზრდის საერთაშორისო თანამეგობრობის მხრიდან ინტერესს, რაც განპირობებულია საქართველოს მიერ ევროპასა და აზიას შორის დამაკავშირებელი როლით (Japaridze 2020).

საქართველოს ზღვისპირა რეგიონების, კერძოდ კი აჭარის რეგიონის საზღაო-სატრანსპორტო სისტემის პოტენციალის შეფასება და რეგიონში კლასტერული

ფორმირებების შექმნის, მისი განვითარების შესაძლებლობების განსაზღვრა და ასევე, საზღვაო კლასტერების ფორმირებებისა და განვითარების შესაძლებლობების პერსპექტივის გამიჯვნა, თავის მხრივ, გულისხმობს კლასტერული ფორმირებების ევროპული გამოცდილების შესწავლას და შესაძლო პარალელების გავლენას.



დიაგრამა 1.2.3. სატრანსპორტო დარგების მიერ გადაზიდული ტვირთების რაოდენობა

წყარო: საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს ელექტრონული გვერდი (მომიებულია - 26.02.2020) <http://www.economy.ge/>

აღსანიშნავია, რომ ევროპაში საზღვაო ინდუსტრიის განვითარების მაღალი დონე არის ზოგადად ევროპელების ცხოვრების დონის განვითარების საწინდარი, ისევე როგორც გადასაზიდი საქონლის ოდენობა წარმოადგენს მსოფლიო ვაჭრობის განმსაზღვრელ ფაქტორს. გარე ვაჭრობის უმეტესი წილი ევროპაში სწორედ პორტების მეშვეობით ხორციელდება. ევროპული პორტები ემსახურება დაახლოებით 3,5 მლნ. ტონა ტვირთს წელიწადში და 350 მლნ. ადამიანზე მეტი სარგებლობს აღნიშნული პორტების მომსახურებით. გამომდინარე აქედან, საზღვაო ტრანსპორტი და მასთან დაკავშირებული მომსახურებები ასრულებს სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვან როლს ევროპულ ლანდშაფტში. ევროპაში მოხმარებული ნავთობის 40% და ბუნებრივი აირის 60% არსებული საზღვაო-სატრანსპორტო სისტემის მეშვეობით მიიღება. ზღვა ასევე, უზრუნველყოფს მთელს ევროპაში ფართო სპექტრის ენერგო-სატრანსპორტო

მარშრუტების არსებობას, ტვირთბრუნვას, წყალქვეშა მილსადენებისა და ელექტრონული სისტემების მუშაობას(ECM2008).

ევროპის ზღვისპირა რეგიონები წარმოადგენენ საზღვაო ინდუსტრიის განვითარების ერთ-ერთ მნიშვნელოვან რგოლს ტვირთბრუნვის სისტემაში, გემთმშენებლობისა და ასევე, მსოფლიო ტურიზმის სფეროში. საკრუიზო ტურიზმი ევროპაში წარმოადგენს სწრაფად განვითარებად სფეროს, რომელიც ყოველწლიურად, საშუალოდ ნაკადის 10%-იან ზრდას იღებს. მეორე მნიშვნელოვან სექტორს წარმოადგენს მეთევზეობის სექტორი, რომელიც ზოგ რეგიონში საკვების ძირითად წყაროს და დასაქმების მნიშვნელოვან სექტორს წარმოადგენს(ECRR 2008).

ევროპას უკავია მნიშვნელოვანი და ძლიერი გლობალური პოზიცია საზღვაო ინდუსტრიის სხვადასხვა სექტორის განვითარებაში. ყველაზე მნიშვნელოვანია საზღვაო კლასტერების კონკურენტუნარიანობის შენარჩუნება. ბევრმა ევროპულმა ქვეყანამ, თავისი განვითარების პრიორიტეტულ მიმართულებად ზღვისპირა სექტორის განვითარება მიიჩნია და ბევრმა მათგანმა შექმნა კლასტერული ფორმირებები.

ასე, 2005 წლის 4 ნოემბერს, პარიზში შეიქმნა „საზღვაო კლასტერების ევროპული კავშირი“ („European Network of Maritime Cluster“ _ ENMC), 10 ევროპული ქვეყნის (დანია, ფინეთი, გერმანია, იატლია, ჰოლანდია, ნორვეგია, პოლონეთი, ესპანეთი, შვეიცარია, დიდი ბრიტანეთი) საზღვაო კლასტერების გაერთიანებით, რომლის მთავარი მიზანია შესაბამისი ცოდნისა და გამოცდილების დაგროვება/გაზიარება, აღნიშნულ კავშირში გაერთიანებული ქვეყნების პორტების კოორდინირებული მუშაობისა და ზოგადად ქვეყნის ეკონომიკის განვითარებისათვის(ECM2008).

საზღვაო კლასტერების ევროპულ კავშირს დროთა განმავლობაში დაემატა სხვა ევროპული სახელმწიფოები, რომლებმაც თავის ტერიტორიაზე ხელი შეუწყვეს კლასტერული ფორმირებების შექმნას. აღნიშნული ორგანიზაციის და მასში გაერთიანებული ქვეყნების ერთობლივი მუშაობა და საერთო გამოცდილება გავძლევს საშუალებას შევაფასოთ:

- ზოგადად საზღვაო კლასტერების მუშაობის ეფექტურობა;

- მოვახდინოთ კლასტერების წარმატებით მუშაობის გამომწვევი ფაქტორების იდენტიფიცირება და ანალიზი.

ქვეყნის გეოპოლიტიკური და გეოეკონომიკური მდგომარეობიდან გამომდინარე, მისი სატრანზიტო ფუნქცია მკვეთრად ზრდის საერთაშორისო თანამეგობრობის მხრიდან ინტერესს, რაც საქართველოს მიერ ევროპასა და აზიას შორის დამაკავშირებელი როლითაა განპირობებული (ჯაფარიძე 2017).

უკანასკნელ ათწლეულებში, საქართველოში მიმდინარე პროცესებმა, მისმა ინტეგრაციამ და საერთაშორისო პროცესებში ჩართულობამ, ქვეყნის ხელსაყრელმა გეოპოლიტიკურმა მდებარეობამ, რომელიც გულისხმობს უძველეს სატრანსპორტო გზაჯვარედინზე მის არსებობას, აქტუალური გახადა აჭარის რეგიონში კლასტერული ფორმირებების ჩამოყალიბება, რაც მჭიდროდ არის დაკავშირებული ქვეყნის მსოფლიო ეკონომიკურ ურთიერთობებში ჩართვასთან. აქვე, ყურადსაღებია, ის გარემოება, რომ რეგიონს გააჩნია ისტორიული გამოცდილება, მის ტერიტორიაზე თავისუფალი ეკონომიკური ზონების არსებობისა, რაზეც მოწმობს ქ. ბათუმის „პორტო-ფრანკოდ“ გამოცხადება, 1878 წლის 29 ოქტომბერს. ეს კი თავის მხრივ, კიდევ ერთი დამატებითი გარემოებაა რეგიონში კლასტერული ფორმირებების შექმნისა.

„პორტო-ფრანკო“ – სიტყვა-სიტყვით თავისუფალი ნავსადგური, ასე უწოდებდნენ რუსეთის იმპერიის შემადგენლობაში მყოფ ბათუმს 1878-1886 წლებში. იდეა ინგლისს ეკუთვნოდა, მან ბერლინის კონგრესზე ქალაქის პორტო-ფრანკოდ გამოცხადება მოითხოვა. ბერლინში დადებული ხელშეკრულების მე-8 პუნქტის მიხედვით, რუსეთს ბათუმი პორტო-ფრანკოს სტატუსით გადაეცა. რუსეთის იმპერიაში ბათუმი მესამე პორტო-ფრანკო იყო, ოდესისა და ვლადივოსტოკის შემდეგ (ჯაფარიძე 2017).

ბათუმს, შავ ზღვაზე გეოპოლიტიკური მდგომარეობის გამო, ძალზე ხელსაყრელი პირობები გააჩნდა „პორტო-ფრანკოს“ ფუნქციის შესრულებისათვის. 1884 წელს ბათუმის თავისუფალი სავაჭრო ზონა შეადგენდა 900 დესიატინას. 1883 წელს ის რკინიგზით ბაქოს დაუკავშირდა და ნავთობპროდუქტების საერთაშორისო ბაზარზე გასაღების ძირითადი პროდუქტი გახდა (ფეიქრიშვილი 1998:23).

ექსპორტირებადი ნავთობის მოცულობის ინტენსიურმა ზრდამ ნავსადგურის შესაბამისი ინფრასტრუქტურის განვითარების აუცილებლობა გამოიწვია.

მე-19 / მე-20 საუკუნეების მიჯნაზე, ბათუმში 350-380 სამრეწველო და 1000-ზე მეტი სავაჭრო დაწესებულება აღირიცხებოდა. ამავე პერიოდში გაიხსნა 5 მსხვილი ბანკი, რომლებიც საბანკო ოპერაციებს საერთაშორისო მასშტაბით აწარმოებდნენ (ფეიქრიშვილი 1998:23).

ბათუმის პორტო-ფრანკოდ გამოცხადებამ დადებითად იმოქმედა ქალაქის ინფრასტრუქტურისა და მრეწველობის განვითარებაზე. ამ პერიოდში ბათუმი ძირითადად საიმპორტო-სატრანზიტო ვაჭრობის ზონას წარმოადგენდა. ნავთობის ტრანსპორტირებაში მონაწილეობამ ბათუმის ნავსადგური გადააქცია ევროპის სატრანსპორტო დერეფნის უმნიშვნელოვანეს კვანძად და საერთაშორისო მნიშვნელობის მსხვილ სატრანსპორტო ობიექტად.

საქართველოს ხელსაყრელი სატრანსპორტო-გეოგრაფიული მდებარეობის მიუხედავად საბჭოთა კავშირში ყოფნისას იგი სატრანსპორტო „ჩიხში“ იყო და მსოფლიოს ქვეყნებთან ურთიერთობა მხოლოდ მოსკოვის გავლით ხორციელდებოდა. დამოუკიდებლობის მოპოვების შემდეგ ქვეყანამ პრაქტიკულად საერთაშორისო სატრანსპორტო გზაჯვარედინის ფუნქცია დაიბრუნა.

ქვეყნის გეოპოლიტიკური და გეოეკონომიკური მდგომარეობიდან გამომდინარე, მისი სატრანზიტო ფუნქცია მკვეთრად ზრდის საერთაშორისო თანამეგობრობის მხრიდან ინტერესს, რაც განპირობებულია საქართველოს მიერ ევროპასა და აზიას შორის დამაკავშირებელი როლით. ქვეყნის ჩართვამ სატრანსპორტო დერეფან „ევროპა-კავკასია-აზია“-ში (TRACECA – Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia), რომელიც ერთ-ერთ ევროპულ სატრანსპორტო კორიდორს წარმოადგენს ევროპიდან შავი და კასპიის ზღვების გავლით ცენტრალური აზიის ქვეყნებამდე, ხელი შეუწყო ქვეყანას შესძენოდა საერთაშორისო სატრანზიტო ფუნქცია (ჯაფარიძე 2017).

პროექტი გულისხმობდა ცენტრალური აზიისა და კავკასიის ქვეყნების პოლიტიკური და ეკონომიკური დამოუკიდებლობის მხარდაჭერას, რუსეთის გვერდის

ავლით ევროპისა და მსოფლიო ბაზრებზე მათი დაშვების გზითა და ალტერნატიული მარშრუტების გამოყენებით.

დღეისათვის TRACECA-ს წევრი ქვეყნები არიან: საქართველო, აზერბაიჯანი, უკრაინა, თურქეთი, სომხეთი, ყაზახეთი, ყირგიზეთი, უზბეკეთი, ტაჯიკეთი, თურქმენეთი, ირანი, მოლდოვა და 27 ევროკავშირის ქვეყანა (**Traceca**).

სამწუხაროდ, მოცემული დერეფანი არ ფუნქციონირებს სრული დატვირთვით, თუმცა აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ 2015-2016 წლებში, მაშინ როდესაც გაუარესდა რუსულ-უკრაინული და რუსულ-თურქული ურთიერთობები, პროექტმა მიიღო ახალი იმპულსი, კერძოდ, უკრაინა დაინტერესდა მოცემული დერეფნის საშუალებით მოეხდინა სხვადასხვა საქონლის იმპორტი და რკინის მადნეულის ექსპორტი ჩინეთში (**Мэтхдиев 2018**), რამაც უმნიშვნელოდ გაზარდა მოცემული პროგრამის ფარგლებში ტვირთბრუნვა.

მნიშვნელოვანია იმ გარემოების აღნიშვნა, რომ „ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფანს“ აქვს რეგიონული მნიშვნელობა კავკასიისა და ცენტრალური აზიის ქვეყნებისათვის, რომელსაც მხარს უჭერს ევროკავშირი და აშშ-ბი, რაც გამოიხატება ტექნიკურ და და ფინანსურ მხარდაჭერაში, ვინაიდან მოცემული სატრანსპორტო დერეფანი მათთვის წარმოადგენს მნიშვნელოვან გეოპოლიტიკურ პროექტს.

რეგიონის სატრანზიტო ფუნქციის და ზოგადად ტრასეკას პროექტის კონკურენტუნარიანობას რამოდენიმე ფაქტორი განსაზღვრავს. მათ შორის მნიშვნელოვანია:

1. გამართული ინფრასტრუქტურა;
2. ინფრასტრუქტურაში დასაქმებული კადრები, რომლებიც ცალკეულ დონეზე ღებულობენ მენეჯერულ და ლოჯისტიკურ გადაწყვეტილებებს;
3. დერეფანში არსებული ინფრასტრუქტურული და სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური ობიექტების, ერთობლივი, კოორდინირებული მოქმედებები და გადაწყვეტილებები, რომელიც განსაზღვრავს დერეფნის

კონკურენტუნარიანობას- დერაფნში ტვირთების მოძრაობის სიჩქარეს, ფასს და უსაფრთხოებას.

მესამე ფაქტორს არსებითი მნიშვნელობა გააჩნია და მისი შედეგები დიდადაა დამოკიდებული როგორც ცალკეული სახელმწიფოების პოლიტიკაზე, ისე პროექტში ჩართული ქვეყნების მთავრობების ერთობლივ და კოორდინირებულ მუშაობაზე (**ჯაფარიძე 2017**).

რეგიონის სატრანზიტო ფუნქციის განვითარების ერთ-ერთ წინ გადადგმულ ნაბიჯად შეიძლება მივიჩნიოთ „ტრანს-კასპიურ საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტის“ ინიციატივა, რომელიც გადის ჩინეთზე, ყაზახეთზე, კასპიის ზღვის აკვატორიაზე, აზერბაიჯანზე, საქართველოსა და თურქეთზე და შემდგომ შავი ზღვის აკვატორიით ევროპის ქვეყნებზე. მოცემული მარშრუტის ფარგლებში ტვირთის მიწოდების ვადა ჩინეთიდან-ევროპამდე საშუალოდ 14-15 დღეს შეადგენს. მოცემული ინიციატივას მხარს უჭერდნენ, როგორც დაინტერესებული მხარეები, ასევე ჩინეთი, ხოლო ტექნიკური დოკუმენტაციის შექმნაში მნიშვნელოვანი როლი ითამაშა ევროკავშირმა (**AC 2020**).

„ტრანს-კასპიურ საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტი“-ს განვითარების საკოორდინაციო კომიტეტი შეიქმნა 2013 წელს საქართველოს, აზერბაიჯანისა და ყაზახეთის სატრანსპორტო კომპანიების მიერ, რომლის შემადგენლობაშიც შედიოდნენ „საქართველოს რკინიგზა“, „აქტაუს საერთაშორისო საზღვაო სავაჭრო პორტი“, „ყაზახეთის რკინიგზა“, „აზერბაიჯანის კასპიის გადამზიდავი კომპანია“, „აზერბაიჯანის რკინიგზა“, „ბაქოს საერთაშორისო საზღვაო სავაჭრო პორტი“ და „ბათუმის საზღვაო ნავსადგური“. საკოორდინაციო კომიტეტის საქმიანობას შედეგად მოჰყვა სატრანსპორტო კომპანიებს შორის კოორდინირებული ურთიერთთანამშრომლობა ტექნოლოგიურ დარგში და ტრანსპორტირებისთვის ინტეგრირებული განაკვეთების დამტკიცება (**MC 2020**).

საქართველოს უდიდესი საზღვაო-ინფრასტრუქტურული პოტენციალის მნიშვნელოვანი ნაწილია ბათუმის პორტი. კერძოდ, ბათუმის ნავსადგური არის საქართველოს მთავარი საზღვაო კარიბჭე და მის სტაბილურ მდგომარეობაზე

არსებითად არის დამოკიდებული არამარტო აჭარის, არამედ, მთლიანად საქართველოს ეკონომიკური განვითარება. ბათუმის საზღვაო ნავსადგური ისტორიულად ითვლებოდა კავკასიის რეგიონის ლოჯისტიკურ ცენტრად. კერძოდ, ის არის საქართველოს ერთ-ერთი ნავსადგური, რომლის საშუალებით საქართველო გახდა ტრანზიტული ქვეყანა. დღეს ბათუმის ნავსადგური თამაშობს დიდ როლს რეგიონის ცხოვრებაში და მის განვითარებაში.

ბათუმის საზღვაო ნავსადგომის შექმნის ისტორია პრაქტიკულად კავკასიის რეგიონის ლოჯისტიკური ცენტრის ფორმირების ისტორიაა, რომელმაც საქართველოს, როგორც ტრანზიტული ქვეყნის როლი განსაზღვრა.

ბათუმის პორტი ევროპა-კავკასია-აზიის კორიდორის მნიშვნელოვან რგოლს წარმოადგენს, რომელიც სათავეს ევროპაში იღებს და ბულგარეთის, რუმინეთის, უკრაინის, შემდეგ შავი ზღვის გავლით კასპიის ზღვის რეგიონის ქვეყნებს - აზერბაიჯანს, ყაზახეთს, თურქმენეთს და ა.შ. - აკავშირებს. პორტის განვითარების ძირითადი ფაქტორი იყო და არის კასპიის ზღვის ნავთობი.

ბათუმის პორტის ძირითადი კონკურენტები შავ ზღვაზე არიან: უკრაინული - ოდესისა და ილიჩევსკის პორტები, რუსული - ნოვოროსიისკისა და ტუაფსეს პორტები. ბათუმის პორტის უპირატესობა არის ის, რომ უკრაინის აკვატორია ზამთარში იყინება, ხოლო რუსეთის პორტებში, ზამთრის პერიოდში, ხშირია ძლიერი ქარები.

2008 წლის თებერვალში სს „ყაზტრანსოილის“ შვილობილმა კომპანიამ - შპს Batumi Industrial Holding-მა ბათუმის საზღვაო ნავსადგურის ექსკლუზიური მართვის უფლება 49 წლით და ბათუმის ნავთობტერმინალის აქციების 100%-იანი პაკეტი შეიძინა. სს „ყაზტრანსოილი“ ყაზახეთის ეროვნული კომპანიას „ყაზმუნაიგაზის“ შვილობილი კომპანიაა, რომელიც ყაზახეთის ძირითადი ოპერატორია ნავთობის ტრანსპორტირებაში. ყაზახეთის მიერ ბათუმის საპორტო აქტივების შეძენის მიზანი ნათელია: საუბარია ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების გადაზიდვის ახალი საექსპორტო ფანჯრის შექმნაზე. ეს მიმართულება საშუალებას მისცემს ყაზახეთს, ნავთობნაკადების დივერსიფიცირება მოახდინოს და არ იყოს დამოკიდებული სხვა ქვეყნების კუთვნილ ტერმინალებზე (ჯაფარიძე 2017).

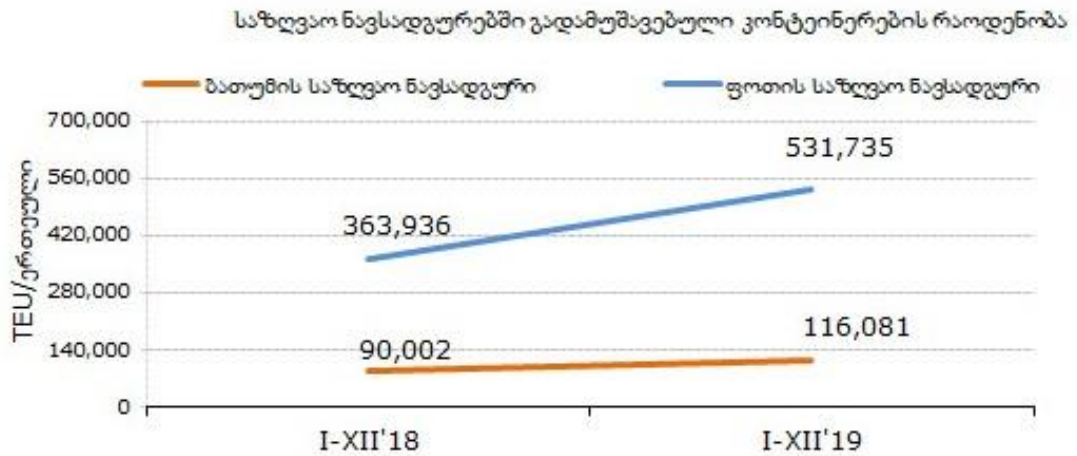
ბათუმის პორტი ჩვენი სატრანსპორტო სისტემის, ასევე ევროპის სატრანსპორტო დერეფნის უმნიშვნელოვანესი კვანძი და საერთაშორისო მნიშვნელობის მსხვილი სატრანსპორტო ობიექტია. დღევანდელი მონაცემებით ბათუმის პორტში დასაქმებულთა რიცხვი 750 -ს აღწევს. პორტს გააჩნია:

- საკონტეინერო ტერმინალი და სანავმისადგომო კომპლექსი ბორნების მომსახურებისათვის;
- მშრალი ტვირთების ტერმინალი;
- სამგზავრო ტერმინალი.
- ბათუმის ნავთობტერმინალი (**ბათუმის პორტი**).

ბათუმის ნავთობტერმინალის გამტარუნარიანობაა 15 მლნ. ტონამდე წელიწადში. ტერმინალის სპეციალიზირებულია ნედლი ნავთობისა და პრაქტიკულად ყველა ტიპის ნავთობის გადამუშავებაზე: დიზელის საწვავი, ბენზინი, მაზუთი და სხვა. პორტს ამჟამად 22 სახეობის ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების გადატანა შეუძლია, რაც მისი ძირითადი უპირატესობაა სხვა პორტებთან შედარებით. ყაზახური ნავთობის განაწილების პროპორციები ბათუმისა და ყულევის ტერმინალებს შორის შესაბამისად, 30% და 70%-ია (**აშ 2016**).

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სტატისტიკის მიხედვით, ბათუმის საზღვაო ნავსადგურში გადამუშავებული კონტეინერების რაოდენობა (TEU/ერთეული - Twenty-Foot Equivalent Unit - განისაზღვრება სტანდარტული ტიპის 20 ფუტიანი კონტეინერებით) 2019 წელს გამოირჩევა მზარდი დინამიკით 2018 წელთან შედარებით (**სემგს**).

ბათუმის პორტი ჩვენი სატრანსპორტო სისტემის, ასევე ევროპის სატრანსპორტო დერეფნის უმნიშვნელოვანესი კვანძი და საერთაშორისო მსხვილი სატრანსპორტო ობიექტია, რომელსაც გააჩნია საკონტეინერო ტერმინალი და სანავ მისადგომო კომპლექსი ბორნების მომსახურებისათვის, მშრალი ტვირთების ტერმინალი, სამგზავრო ტერმინალი და ბათუმის ნავთობტერმინალი (**ჯაფარიძე 2017**).



დიაგრამა 1.2.4 საზღვაო ნავსადგურებში გადამუშავებული კონტეინერების რაოდენობა

წყარო: საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს ელექტრონული გვერდი (მოძიებულია - 26.02.2020) <http://www.economy.ge/>

პორტის მშრალი ტვირთების ტერმინალი ემსახურება დიდ და მცირე ტონაჟიან გემებს. სპეციალიზებულია ჯართის (პირდაპირი და სასაწყობო ვარიანტები), ნაყარი, თხევადი, გენერალური და საცალო ტვირთის გადამუშავებაზე. მშრალი ტვირთების ტერმინალის მაქსიმალური გამტარუნარიანობა წელიწადში 2,0 მილიონი ტონაა. საკონტეინერო ტერმინალის გამტარუნარიანობა შეადგენს 100 000 TEU წელიწადში. საკონტეინერო ტერმინალს გააჩნია ღია სასაწყობო ფართები და გადამტვირთავი დანადგარები, რომლებიც სპეციალიზირებულია კონტეინერების პირდაპირი და სასაწყობო ვარიანტით დამუშავებაზე. ბორანი კურსირებს ვარნას, ილიეჩევსკის, ბათუმის ნავსადგურებს შორის. საბორნე სისტემის მუშაობა სრულიადაა ვტომატიზირებულია. ტერმინალის ნომინალური წლიური გამტარუნარიანობა შეადგენს დაახლოებით 700 000 ტ. სამგზავრო ტერმინალი ბათუმის ცენტრში, სანაპირო ბულვარის გაყოლებაზე მდებარეობს და მისი გამტარუნარიანობა წელიწადში დაახლოებით 180 000 მგზავრს შეადგენს. სამგზავრო ნავმისადგომები უზრუნველყოფენ სამგზავრო გემებისა და ასევე Ro-Ro ტიპის სამგზავრო სატვირთო მცირე ტონაჟიანი ბორნების დამუშავებას(ამ 2016).

ბათუმის პორტი, ეს არის საქართველოს ერთ-ერთი ნავსადგური რომლის საშუალებითაც საქართველო გახდა ტრანზიტული ქვეყანა და წლიდან-წლამდე ამყარებს აღნიშნულ სტატუსს. ის თამაშობს განსაკუთრებულად დიდ როლს რეგიონის ცხოვრებასა და მის განვითარებაში.

თანამედროვე გლობალიზებულ და ურთიერთდაკავშირებულ სამყაროში, განვითარებული სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური ინდუსტრია რეგიონისთვის, რომელიც გლობალური კონკურენციის პირობებში იმყოფება, საზღვაო კლასტერის შექმნის ერთ-ერთ უმნიშვნელოვანეს ფაქტორს წარმოადგენს, რასაც განაპირობებს სატრანზიტო ფუნქციის კონკურენტუნარიანობის ამაღლება და ამ ფუნქციის ეფექტური გამოყენება, თუმცა მნიშვნელოვანია აღინიშნოს, რომ 2020 წლის დასაწყისიდან კორონავირუსის (COVID-19) პანდემიის გამო, მთელს მსოფლიოში ბევრმა ქვეყანამ დახურა თავისი საზღვრები, შეზღუდა ტრანსპორტირება და მოგზაურობა, შეფერხდა ლოჯისტიკური და სატრანსპორტო ინდუსტრიის მნიშვნელოვანი მიწოდებები (ალაგი).

თუ გავაერთიანებთ იმ ფაქტს, რომ შემოტანილი საქონლის რაოდენობა შემოიფარგლება სატრანსპორტო კომპანიების მიერ შემცირებულ მარშრუტებთან ერთად, მზად უნდა ვიყოთ სავაჭრო დონეზე განვითარებულ რიგი ცვლილებებისთვის. როგორც, ექსპერტი ჯერომ დერიკლესი აფასებს, არც თუ ისე შორეულ მომავალში მოთხოვნის დაფარვის უუნარობა გამოიწვევს ტვირთის განაკვეთების ზრდას და ტრანსპორტის საერთო ხარჯების მატებას, რაც პირდაპირ გავლენას მოახდენს საქონლის საბოლოო ფასებზე (ალაგი).

1.3. კლასტერები, როგორც რეგიონის მდგრადი და ინოვაციური განვითარების ინსტრუმენტი

განვითარებულ ქვეყნებში, რეგიონების და დიდი ქალაქების ეკონომიკური განვითარების მექანიზმები, ფართოდ გამოიყენება ისეთი ინოვაციური მიდგომა, როგორცაა კლასტერები, რომლებიც წარმოადგენს ადგილობრივი და რეგიონული ეკონომიკური წინსვლის სტრატეგიების განვითარების ახალ ინსტრუმენტს.

თანამედროვე ეკონომიკაში, კი რეგიონული კლასტრების განვითარების ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ფაქტორია კონკურენტული უპირატესობის მიღწევა (გელაშვილი 2009) .

თანამედროვე რეალობაში არსებული მდგომარეობის - ინოვაცია წარმოადგენს თანამედროვე ეკონომიკის ზრდის ძირითად წყაროს - გათვალისწინების ფონზე, რეგიონული პოლიტიკის ერთ-ერთ მნიშვნელოვან ამოცანას წარმოადგენს რეგიონების მხარდაჭერა, კერძოდ კი, ეკონომიკის კლასტერული მართვის ფორმაზე გადასვლა, რაც საშუალებას მოგვცემს გავაძლიეროთ რეგიონის სტრატეგიული განვითარების სისტემა. მსოფლიო გამოცდილებაზე დაყრდნობით, კლასტერულ სტრუქტურებს გააჩნიათ ინოვაციურობის მაღალი შესაძლებლობა. კლასტერების ფორმირების იდეა, როგორც ტერიტორიული განვითარების ახალი ფორმა რეგიონის კონკურენტუნარიანობის უზრუნველსაყოფად, მათი ეკონომიკური ზრდისა და ინოვაციურ ეკონომიკაზე გადასვლით, პრაქტიკული სახით მსოფლიომ მიიღო უკანასკნელი 20 წლის განმავლობაში. კლასტერული თეორიის განხილვისას, მ. პორტერი მივიდა დასკვნამდე, რომ მსოფლიო ბაზარზე რეგიონის განვითარებაში წამყვანი როლი უკავიათ კლასტერებს. აღნიშნული განმარტება მდგომარეობს იმაში, რომ ერთი, ან რამდენიმე ფირმა მსოფლიო ბაზარზე კონკურენტუნარიანობის მიღწევისას, ავრცელებს თავის დადებით გავლენას უახლოეს გარემოცვაზე: მიმწოდებლები, მომხმარებლები და კონკურენტებიც კი. გარემოცვის წარმატება, თავის მხრივ, გავლენას ახდენს კომპანიის კონკურენტუნარიანობის ზრდაზე, რაც საბოლოო ჯამში ქმნის პროდუქტს. ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, ტერიტორიების განვითარების კლასტერული მიდგომა სახელმწიფო დონეზე (როგორც რეგიონული ეკონომიკის განვითარებისათვის მართვის ტერიტორიული პრინციპის გამოყენების საშუალება) სწრაფად გავრცელდა მსოფლიოს სხვადასხვა ქვეყანაში. დღეს, კლასტერული მიდგომის გამოყენება განიხილება, როგორც რეგიონის განვითარების ერთ-ერთი შედარებით ყველაზე ეფექტური გზა. ფინეთი, შვედეთი, აშშ, გერმანია, იაპონია, ჰოლანდია ეს ის ქვეყნებია, რომლებიც კლასტერული ფორმირებების ხარჯზე გახდნენ ლიდერები კონკურენტუნარიანობაში.

კლასტერული მიდგომა თავის მხრივ, ეკონომიკის სტრუქტურების ინსტრუმენტს წარმოადგენს, რაც ტერიტორიების და საწარმოების ინტერესების ოპტიმალურ თანხვედრას და ასევე ახდენს რეგიონის სპეციალიზაციას უზრუნველყოფს.

კლასტერების კიდევ ერთ უპირატესობას წარმოადგენს შესაძლებლობა მოახდინოს ინოვაციური საქმიანობისათვის აუცილებელი შეზღუდული საინვესტიციო რესურსების პრობლემის უზრუნველყოფა, რადგან, როგორც უცხოური გამოცდილება გვიჩვენებს, კლასტერები როგორც მაგნიტი, ისე იზიდავს ახალ ინვესტიციებს, მათ შორის უცხოურსაც.

არაერთი მოსაზრების განხილვის საფუძველზე ჩვენ მხარს ვუჭერთ მოსაზრებებს იმის თაობაზე, რომ კლასტერული პოლიტიკის ძირითად ამოცანას წარმოადგენს:

1. ხელსაყრელი პირობების შექმნა კლასტერების ეფექტური განვითარებისათვის, მათ შორის კლასტერის მონაწილეთა გამოვლენა და კლასტერის განვითარების სტრატეგიის შემუშავება;
2. ისეთი პროექტების ეფექტურის მხარდაჭერის უზრუნველყოფა, რომლებიც მიმართულია კლასტერების მონაწილეთა კონკურენტუნარიანობის ამაღლებაზე;
3. კლასტერული პოლიტიკის რეალიზაციის მეთოდური, ინფორმაციულ-კონსულტაციური და საგანმანათლებლო მხარდაჭერის უზრუნველყოფა რეგიონულ და საწარმოო დონეზე.

ახალი ინდუსტრიული ქვეყნების გამოცდილებაზე დაყრდნობით, შეგვიძლია ვთქვათ, რომ ეკონომიკური სუბიექტების ეფექტურობის ზრდა მეტწილად დამოკიდებულია იმაზე, თუ რამდენად არიან ჩართულნი ისინი რეგიონში არსებულ სხვა საწარმოებთან კოოპერაციაში; თუ რეგიონში არსებობს რომელიმე საწარმო, მისი მუშაობის ეფექტურობა იზრდება, თუ ეს საწარმო ჩართულია კოოპერირებაში, ამავე რეგიონში არსებული სხვა კომპანიებთან, რომლებიც მისგან დამოუკიდებლად ფუნქციონირებენ, შეიძლება კონკურენციაში არიან მასთან, მაგრამ ასრულებენ ამავე კომპანიის ვიწრო სპეციალიზირებულ სამუშაოებს უფრო იაფად და ხარისხიანად,

ვიდრე კომპანია შეასრულებდა, ანუ ეკონომიკური სუბიექტების ეფექტურობა იზრდება, თუ ისინი რეგიონში დაკავშირებულდნენ არიან ე.წ. ქსელური პრინციპით (სომხიშვილი 2016).

კლასტერების ფორმირების განხილვისას აუცილებელია მოვახდინოთ კლასტერის მიზნის იდენტიფიცირება. „კლასტერების მწვანე წიგნის 2.0“ (Göran Lindqvist Christian 2013) მიხედვით, კლასტერების მიზანი, ყოველ ცალკეულ შემთხვევაში გამომდინარეობს რეგიონის და ქვეყნის საჭიროებებიდან. ამ კუთხით, მიზნების განსახვებებულება განვითარებული, განვითარებადი და გარდამავალი ეკონომიკებისათვის. განვითარებულ ქვეყნებში (ეკონომიკური თანამშრომლობის და განვითარების ორგანიზაცია (OECD)-ი როგორც ორიენტირი) კლასტერს სამი ძირითადი მისია აქვს:

- კლასტერის მონაწილეებს შორის თანამშრომლობის გაღრმავება, კერძოდ ბრენდის გაძლიერება და ერთიანი სტრატეგიის მიხედვით განვითარება;
- ინოვაცია და კვლევა-განვითარება (ე.წ. R&D), ასევე ბიზნეს გარემოს გაუმჯობესება;
- ერთიანი შესყიდვები (Göran Lindqvist Christian 2013) (აზუაშვილი...2016).

განვითარებადი და გარდამავალი ეკონომიკის ქვეყნებში „კლასტერული ინიციატივის ამოცანები შეესაბამება ქვეყნების უმთავრეს გამოწვევებს“. ძირითად შემთხვევაში, ეს არის დამატებითი ღირებულების შექმნა და საექსპორტო შესაძლებლობების გაზრდა. ამგვარ ქვეყნებში ნაკლებად ხდება ინვესტირება ისეთი მაღალი ღირებულების პროდუქტებში, როგორცაა ინოვაციები და კვლევა-განვითარება. განვითარებადი ქვეყნებში, კლასტერებში ერთიანდება ისეთი საბაზისო ინდუსტრიები, როგორცაა სოფლის მეურნეობა, ტექსტილის წარმოება და მსგავსი ინტენსიური სექტორები. განვითარებულ ქვეყნებში პირიქით, კლასტერები ფოკუსირებულია მაღალტექნოლოგიურ ინდუსტრიებზე. როგორცაა ბიოტექნოლოგიები, საინფორმაციო ტექნოლოგიები და ა.შ. რაც შეეხება გარდამავალი ეკონომიკის ქვეყნებს, კლასტერული გაერთიანების შექმნა, ძირითადად, სახელმწიფოს ინიციატივით და თვითონვე ძირითადი ინვესტორი ისეთ სექტორებში, როგორცაა,

მაგალითისათვის, საავტომობილო ინდუსტრია, პლასტიკის წარმოება და სხვა (აბუაშვილი...2016).

რეგიონის განვითარების კლასტერული მოდელი გულისხმობს სინერგეტიკული ეფექტის მიღწევას, რომლის არსიც მდგომარეობს იმ გარემოებაში, რომ კლასტერის ფუნქციონირებით მიღებული ერთიანი ჯამური სიმძლავრე უფორ მეტია, აღნიშნულ კლასტერში შემავალი ცალკეული ფირმების სიმძლევრეების მექანიკურ ჯამზე. ცხადია კომპანიები კლასტერში გაერთიანებამდე ფლობდნენ სიმძლევრეებს, მაგრამ მათი კლასტერში გაერთიანების შემდგომ მათი ჯამური სიმძლავრე მეტი გახდა, მათ კლასტერგარეშე სიმძლავრეების ჯამზე (სომხიშვილი 2016).

კლასტერული ფორმირებები საშუალებას აძლევს მასში გაერთიანებულ ცალკეულ ელემენტებს გაზარდონ მათი მწარმოებლურობის დონე და შესაბამისად, კონკურენტუნარიანობა.

ბევრ განვითარებულ ქვეყანაში რეგიონული კლასტერული სისტემების კვლევას დიდი მნიშვნელობა ენიჭება, განმასკუთრებით აშშ-ში, დიდ ბრიტანეთში, გერმანიაში, ფინეთში. თუმცა პირველად რეგიონული კლასტერების კვლევა განახორციელა ინგლისელმა ეკონომისტმა ალფრედ მარშალმა, რომლის შედეგებიც ფართოდ გამოიყენება თანამედროვე რეგიონული ეკონომიკის თეორიასა და პრაქტიკაში. ეს არის მეთოდოლოგია რომელიც გამოიყენება მომავალი ინდუსტრიული კლასტერების იდენტიფიცირებისათვის, ემყარება ბაზრის მიმზიდველობის ანალიზს, რათა გაუმჯობესდეს ბაზრზე არსებული კორპორაციული ფონდებისა და ინვესტიციების განთვასება (გელაშვილი 2009). თავის მხრივ, რეგიონის განვითარების ინოვაციური კლასტერული მოდელი გულისხმობს როგორც, ფინანსურ კლასტერს, ისე განათლების, სატრანსპორტო, ინდუსტრიულ და სხვა კლასტერებს.

ნებისმიერი კლასტერული ფორმირებების შექმნის წინაპირობას წარმოადგენს კლასტერის შექმნის ინიციატივა, ანუ ვინ გამოდის კლასტერის შექმნის ინიციატივით, იქნება ეს კონკრეტული პირი, კომპანია, კომპანიების გაერთიანება, თუ სახელმწიფო, რომელიც მიმართავს გეოგრაფიულად ახლომდებარე სუბიექტს ერთ ქსელში გაერთების იდეით - კლასტერის შექმნის ინიციატივით. თუმცა, აღნიშნული ასევე გულისხმობს

კლასტერში გაერთიანებული თითოეული წევრის დამოუკიდებელ ეკონომიკურ სიბიექტად დარჩენას. სუბიექტების, რომლებიც მიიღებენ დამატებით სინერგიულ ეფექტს.

შემდგარი კლასტერის მონაწილეები შეიძლება იყვნენ:

- კომპანიები (მაგ. მცირე და საშუალო ბიზნესი, რეგიონული კომპანიები);
- კვლევითი ინსტიტუტები (მაგ. უნივერსიტეტები, ლაბორატორიები, კვლევითი ინსტიტუტები და ა.შ.);
- ფინანსური ინსტიტუტები (მაგ. ვენჩერული კაპიტალის ფონდები, ბანკები და სხვა);
- საჯარო სექტორი (ცენტრალური და მუნიციპალური მთავრობა).

ამასთან, მნიშვნელოვან მოთამაშეებს წარმოადგენენ ფორმალური და არაფორმალური ორგანიზაციები, რომელთაც გააჩნიათ კლასტერის განვითარების ინტერესი (მაგ. სავაჭრო პალატები და სხვ.)**(დათაშვილი...2016)**.

რეგიონში კლასტერის ჩამოყალიბების ერთ-ერთი პირობაა დარგების სპეციალიზაციის არსებობა. სპეციალიზაციაში იგულისხმება შრომის საზოგადოებრივი დანაწილების ფორმა, რომელიც ასახავს პროდუქციის ცალკეული სახეების, ან მისი მონაწილეების წარმოების თავმოყრას დამოუკიდებელ დარგებში, წარმოებასა და სპეციალიზებულ საწარმოებში **(Горшенева 2006)**.

რეგიონის ეკონომიკის კლასტერულ მოდელში, კლასტერის გეოგრაფიული მასშტაბები შეიძლება გულისხმობდეს ქალაქს, ოლქს, ან უფრო მეტიც ქვეყანას, ან მთელ რიგ მეზობელ ქვეყნებს. სხვა სიტყვებით რომ ვთქვათ, რეგიონი განსაზღვრავს კლასტერის მხოლოდ ერთ შესაძლო ვარიანტს **(ბარათაშვილი...2019:90)**.

უცხოურმა გამოცდილებამ აჩვენა, რომ კლასტერულმა მიდგომამ გაამართლა ახალი, ინოვაციური დარგების განვითარებაში, ან ძველი დარგების მოდერნიზაციაში. აშშ-ის ეკონომისტებმა შედარებით ყველაზე ადრე დაიწყეს რეგიონების ეკონომიკური განვითარების გზების შესწავლა, რასაც მოწმობს მ. პორტერის მიერ ჩამოყალიბებული რეგიონების განვითარების კლასტერული თეორია. 2001 წელს კონკურენტუნარიანობის საბჭოზე მის მიერ წარმოდგენილ მოხსენებაში აქცენტები გადატანილი იყო რეგიონში

ახალი, ინოვაციური კლასტერების ფორმირების და არსებულის განვითარების აუცილებლობაზე; ცნობილი „სილიკონის ველის“ ფორმირება კალიფორნიაში სწორედ ამ მიმართულების პრაქტიკული გამოვლინება გახდა. მონაცემებზე დაყრდნობით კლასტერში დასაქმებულთა რაოდენობა შეადგენდა 2 მილიარდს (**Бахшяи 2019**).

ასევე, საინტერესოა იტალიის მაგალითი, თუ როგორ მოხდა დეპრესიული რაიონების, სიცილიის და სარდინიის განვითარება კლასტერული გზით. 80-იან წლებში იტალიის მთავრობის უშუალო მონაწილეობით გამოყენებულ იქნა აშშ-ის „სილიკონის ველის“ კლასტერული გამოცდილება (დირიჟისტული მიდგომა). მთავრობის რეკომენდაციით რეგიონში მოქმედმა ერთ-ერთმა მსხვილმა კომპანიამ და სხვადასხვა უნივერსიტეტმა ერთობლოვად შექმნეს პრესტიჟული მიმართულების და რეგიონში მოთხოვნად სპეციალობაზე საგანმნათლებლო პროგრამები, რის მიხედვითაც დაიწყო არსებული სპეციალისტების გადამზადება და ახალი აბიტურიენტების მიღება. თავის მხრივ, სახელმწიფომ რეგიონი გაათავისუფლა ნაწილი გადასახადებისაგან და კლასტერს მიეცა საშუალება, ხელფასზე დანახარჯები 20%-ით შეემცირებინა, გაიზარდა წარმოების მოცულობა, სტუდენტთა კონტიგენტი, რეგიონში გაიხსნა ახალი საწარმოები, შემცირდა უმუშევრობის დონე. იტალიაში, ზოგადად, სახელმწიფოს მხრიდან კლასტერების მხარდაჭერა განსაკუთრებულია, რაც გამოიხატება საექსპორტო პროდუქციის წარმოებაზე შეღავათიანი, ინვესტირების მოზიდვაში დახმარებით, კონსალტინგით და სხვა (**სომხიშვილი 2016**).

ევროპაში არსებული კლასტერების მოდელებიდან შეიძლება გამოვყოთ კლასტერების დანიური, იტალიური და ჰოლანდიური მოდელები, რომლებიც განსხვავდებიან ქვეყნის ეკონომიკური განვითარების და მოწყობის მიხედვით:

- დანიური მოდელი – ცენტრალიზებული კლასტერი, რომელიც შექმნილია დიდი საწარმოების გარშემო და ვერტიკალურად იბამს მცირე და საშუალო საწარმოებს. შესაბამისად მცირე და საშუალო ბიზნესის ლოკომოტივი დიდი საწარმოებია;
- იტალიური მოდელი – კლასტერი შექმნილია მცირე და საშუალო საწარმოების გარშემო, რომელშიც არ არის გამოკვეთილი ვერტიკალური ღერძი. ისინი

ერთდროულად გამოდიან როგორც კონტრაქტორის, ისე კონკურენტის როლშიც;

- ჰოლანდიური მოდელი – სახელმწიფო აქტიურადაა ჩართული კლასტერულ ინიციატივაში, კერძოდ, ხელს უწყობს ინოვაციას და სამეცნიერო კვლევას(აბუაშვილი...2016).

თანამედროვე რეალობაში, მსოფლიოს განვითარებულ ქვეყნებში, ეკონომიკური განვითარების კლასტერული მოდელის ფართო გავრცელების მიუხედავად, საქართველოში ტერიტორიული, რეგიონული კლასტერების ცნება არ არის გამყარებული არც სტანდარტების, არც სახელმწიფო პროგრამებისა და არც საკანონმდებლო დონეზე. ჩვენი რეგიონის ტერიტორიული განვითარების თვალსაზრისით, კლასტერული მიდგომა შეიძლება განიხილოს როგორც ინოვაციურ ეკონომიკაზე გადასვლის წინმსწრები ფაქტორი. აქვე გასათვალისწინებელია აჭარაში არსებული ისტორიულად ჩამოყალიბებული წინაპირობა სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური კლასტერების შექმნისა, რასაც საქართველოსთან ადასტურებს მიმართებაში ჰარვარდის უნივერსიტეტის 2011 წლის კვლევები, სადაც ხაზგასმულია, რომ ქვეყანაში უკვე არის ჩამოყალიბებული სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური კლასტერების ბირთვი და სახელმწიფოს მხრიდან პროგრამული ხელშეწყობის პირობებში მას განვითარების დიდი შესაძლებლობები გააჩნია (ბარათაშვილი...2019:167).

საერთაშორისო გამოცდილებაზე დაყრდნობით, რეგიონულ დონეზე შეგვიძლია გამოვეყნოთ კლასტერის 3 წამყვანი ინსტიტუციონალური მონაწილე, რომელთა კოჰაბიტაცია წარმოადგენს კლასტერის წარმატებულად ფუნქციონირების გარანტს. ესენია: განათლება და მეცნიერება, ბიზნესი და ხელისუფლება (მთავრობა). სწორედ ეს სამი მონაწილე აახლოებს თავიანთ ფუნქციონალურ სფეროებს და აძლევს კლასტერს განვითარების საშუალებას. სწორედ ეს მოდელი უნდა წარმოადგენდეს მაგალითს საქართველოსთვის, ინოვაციური და კლასტერული განვითარებისათვის.

ევროპაში მოქმედი სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური კლასტერების მოღვაწეობის ანალიზი, საშუალებას გვაძლევს განვასხვაოთ მათი 3 ძირითადი კატეგორია,

რომლისგანაც უნდა მოვახდინოთ იმ მოდელის შერჩევა, რომელიც შეიძლება საფუძვლად დაედოს აჭარის რეგიონში საზღვაო-სატრანსპორტო კლასტერული ფორმირებების შექმნას. გამოყოფენ შემდეგკატეგორიებს:

- საპორტო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური კლასტერები;
- სასაზღვრო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური კლასტერები;
- ტერიტორიული (რეგიონალური) სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური კლასტერები (აბუაშვილი...2016).

საინტერესოა განვიხილოთ ტერიტორიული (რეგიონალური) სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური კლასტერები, რომლებიც ფორმირდება საშუალო და დიდი ქალაქების, ასევე ქალაქთა აგლომერაციების სატრანსპორტო (საჰაერო, საავტომობილო, სარკინიგზო) სისტემების საფუძველზე და მოიცავს როგორც სატვირთო, ასევე სამგზავრო სექტორებს. კონკრეტულ შემთხვევაში ფაქტიურად ორი სექტორი ფუნქციონირებს საერთო ინფრასტრუქტურით, თუმცა თითოეული ხასიათდება და გამოირჩევა საკუთარი ინფრასტრუქტურული სპეციპიკით. აღნიშნული კლასტერული მოდელი შეიძლება გამოირჩეოდეს, არა მხოლოდ ტვირთბრუნვითი ოპერაციებით ან მგზავრთა გადაყვანით, არამედ საფუძველი ჩაუყაროს ახალი სერვისების შეთავაზებას, როგორცაა თანამედროვე სტანდარტებით აღჭურვილი გემების სადგომისა (პარკირება/იახტ კლუბი) და გემთსარემონტო/გემთმშენებელი მეურნობის განვითარებას. აქვე ხაზი უნდა გაესვას ბათუმისა და ფოთის პორტების გამოცდილებას აღნიშნულ სფეროში, რადგან საბჭოთა კავშირის პერიოდში აღნიშნული პორტები სთავზობდნენ გემთსარემონტო და გემთმშენებლობის მომსახურებებს.

სიცოცხლისუნარიანი, ინოვაციური კლასტერული მოდელის შექმნისათვის აუცილებელია შემდეგი პროცესების ორგანიზების უზრუნველყოფა:

- რეგიონში არსებული დარგების იდენტიფიცირება;
- თითოეული მნიშვნელოვანი დარგისათვის კლასტერის სამუშაო ჯგუფის შექმნა;
- სამუშაო ჯგუფის მმართველი საბჭოს დაკომპლექტება;
- სახელმწიფო სექტორის წარმომადგენელთა განსაზღვრა;

- სამუშაო ჯგუფისათვის ამოცანების გამოიჯვანა;
- რეგიონის ეკონომიკისა და გლობალური კონკურენციის კონტექსტიდან გამომდინარე კლასტერული რუქის შექმნა, სადაც აისახება სამუშაო ჯგუფის მიერ იდენტიფიცირებული შესაძლებლობები, საჭიროებები და სტრატეგია, რათა შემუშავდეს რეგიონში სახელმწიფო მხარდაჭერის ერთიანი პოლიტიკა, სტრატეგია, სამოქმედო გეგმა;
- პრიორიტეტული კლასტერული ინიციატივების იდენტიფიცირება;
- კლასტერის შექმნა (სამართლებრივ-პროცესუალური პროცედურები);
- კლასტერის მმართველობითი საბჭოს დაკომპლექტება
- კლასტერის დაფინანსების სქემის შემუშავება (აბუაშვილი...2016)

ევროპული სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური კლასტერების ფუნქციონირების სისტემური ანალიზისა და რეგიონალური ფაქტორების გათვალისწინების საფუძველზე შეიძლება გამოიყოს 3 ძირითადი სისტემური მდგენელი, ესენია რეგიონის ეკონომიკური სიმძლავრე, რეგიონული ინფრასტრუქტურის განვითარების ხარისხი და რეგიონის პოზიციონირების ხელსაყრელობა მნიშვნელოვან ეროვნულ და საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნებთან მიმართებაში, რომელთა განვითარება ხელს შეუწყობს ჩვენს ტერიტორიაზე რეგიონული სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური კლასტერების შექმნის შესაძლებლობას (ბარათაშვილი...2019:105).

ეკონომიკის განვითარების თანამედროვე ეტაპზე, კომპანიებს, რომლებიც გაერთიანებულნი არიან კლასტერში, საშუალება ექნებათ გაზარდონ თავიანთი კონკურენტუნარიანობა, შემდეგი გზით:

- კლასტერები ზრდის კომპანიის წარმოებას, რაც გამოიხატება ერთ გეოგრაფიულ ზონაში მომუშავე კომპანიების უპირატესობით;
- კლასტერები, რომელთა საქმიანობაც მიმართულია მაღალტექნოლოგიური, ინოვაციური პროექტებისკენ, მნიშვნელოვან ეკონომიკური ზრდას კონკურენტებთან შედარებით აღწევენ უფრო სწრაფად;

- კლასტერი ახდენს ახალი ორგანიზაციის შექმნის სტიმულირებას, რომელიც მომავალში ხდება იმავე კლასტერის მონაწილე და ამით უფრო აძლიერებს მას(ჯაფარიძე 2017).

თავი 2. საზღვაო-სატრანსპორტო კლასტერების ფორმირებისა და განვითარების საერთაშორისო გამოცდილება

2.1. საერთაშორისო კლასტერული ფორმირებები და მსოფლიო გამოცდილება

ინტერნაციონალიზაციის სტრატეგიის გამოყენების მიმართ გამოწვეულმა მზარდმა პოპულარობამ, რაც თავის მხრივ უკავშირდება კლასტერული კონცეფციის გამოყენებას, როგორც სოციალურ-ეკონომიკური და ინოვაციური დონისამაღლების ეფექტური ინსტრუმენტი, დღის წესრიგში დააყენა ეკონომიკური ინტეგრაციის ისეთი ახალი ფორმის განვითარება, როგორცაა საერთაშორისო კლასტერი.

სივრცითი ეკონომიკის განხილვის ჭრილში, კლასტერი წარმოადგენს ურთიერთდაკავშირებულ, ურთიერთდამოკიდებულ და სტაბილურ ურთიერთქმედებას დაინტერესებულ მხარეებთან, ლოკალიზებულებს ორ და / ან მეტი ქვეყნის ტერიტორიაზე, რომლებიც მოღვაწეობენ ერთიდაიგივე სფეროში და აქვთ მსგავსი დონის უნარ-ჩვევები და ტექნოლოგიები (Михайлов 2013).

საერთაშორისო დონეზე კლასტერების ფორმირება წარმოადგენს ქვეყნებისა და რეგიონების - როგორც კლასტერული ფორმირების წევრების, ინოვაციური განვითარების ეფექტურ მექანიზმს.

კლასტერული კონცეფციის ერთ-ერთი ფუძემდებელი, მ. პორტერი აღნიშნავს, რომ კონკურენციის კლასიკურ თეორიებთან მიმართებაში, გლობალურ ეკონომიკაში გეოგრაფიული ლოკალიზაციის მნიშვნელობა მცირდება, თუმცა სივრცული ეკონომიკის შესწავლის პერსპექტიული არეალი განიხილავს მომწიფებულ ახალ კონკურენტულ უპირატესობებს, კერძოდ ურთიერთქმედების გარე (ინოვაციურ) გარემოს, რომელიც მდებარეობს კომპანიებისა და ინდუსტრიების გარეთ (Porter:1998).

საერთაშორისო კლასტერების განვითარების შესაძლებლობების და ეტაპების განხილვისას განსაკუთრებულ ყურადღებას იმსახურებს გარე გარემო, ანუ გარე კავშირების შესწავლა სივრცითი აგლომერაციის პირობებში, რაც თავის მხრივ,

სხვადასხვა სახის ინფორმაციის გაცვლით ხასიათდება, პირდაპირი და არაპირდაპირი საკომუნიკაციო არხების გამოყენებით.

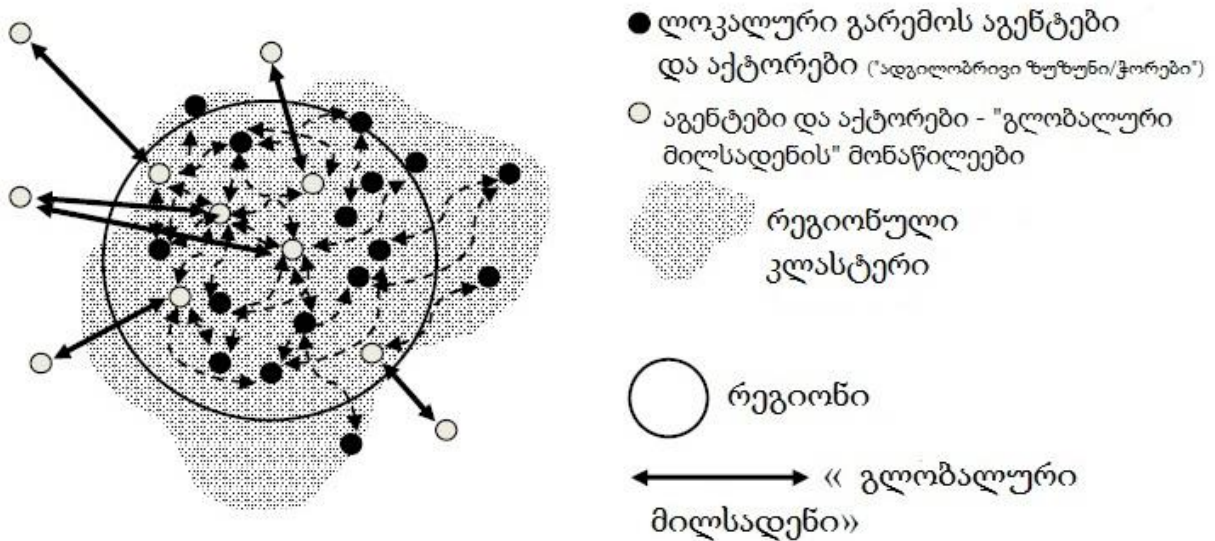
მე-20 ს-ის 20-იან წლებში გამოცემული ა. მარშალის ცნობილ ნაშრომში „მრეწველობა და ვაჭრობა“, განხილულია გარე გარემო, როგორც უმნიშვნელოვანესი ელემენტი, რომელიც ხელს უწყობს ლოკალიზებული საწარმოების კონკურენტული უპირატესობებით უზრუნველყოფას და ის მოხსენიებულია „ინდუსტრიული ატომსფეროს“ (“Industrial atmosphere”), ან „ინდუსტრიული გარემოს“ (atmosphere ინგლისურიდან - ატომსფერო, სიტუაცია, გარემო) ტერმინის სახით. მე-20სკ.-ის 50-60 წლებში, კი აგლომერაციული, ანუ ლოკალიზირებული ეკონომიკის აღწერისა და მისი მომგებიანობის ანალიზისას სპეციალისტებმა განაგრძეს სივრცითი ეკონომიკის აღნიშნული მიმართულების განვითარება. შემოღებული იქნა ისეთი ტერმინები, როგორიცაა „ზუზუნი/ჭორები“ (“buzz”), „ლოკალური, ანუ ადგილობრივი მრეწველობა“ („local broadcasting“), „ხმაური“ („noise“), „გარემო“ („milieu“) (Михайлов 2013).

მიუხედავად იმისა, რომ კლასტერი, როგორც წესი, განიხილება როგორც ლოკალური/ადგილობრივი მოვლენა, თანამედროვე ეტაპზე გამოჩნდა სულ უფრო მეტი მტკიცებულება იმის თაობაზე, რომ გარე (რეგიონთაშორისი და საერთაშორისო) ფაქტორები მართავს კლასტერების შიდა დინამიკას.

მე-20 ს-ის 90-იანი წლებში, ავტორები რომლებიც იკვლევდნენ საერთაშორისო კლასტრების შექმნის აუცილებლობას და მის ერთერთ შემადგენელ ელემენტს - გარე გარემოს, იგივე გარე კავშირების არსს და მისი ზეგავლენის ეფექტს, განსაკუთრებული მნიშვნელობა მიანიჭეს ცოდნას და შემოიღეს ისეთი ტერმინი, როგორიცაა „ცოდნის ექსტრა-ლოკალური დინებები“ (“Extra-local knowledge flows”), რაც ყველაზე კარგად არის განხილული ოუენ-სმიტისა და პოუელის ნაშრომში (Owen-Smith...2002), სადაც ლოკალური გარემოს ცალკეული აქტორების აღწერისას გამოყენებულია ისეთი ტერმინი, როგორიცაა „მილსადენი“ (“pipelines”).

კლასტერების გარე გარემოს შესწავლისას ფართო გამოყენება ჰპოვა ცოდნის გენერირების მოდელმა „ზუზუნი/ჭორები“ და „მილსადენი“ (“buzz-and-pipeline”), რომლის არსი მდგომარეობს შემდეგში: კლასტერისა და მისი ლოკალური გარემოს

ინოვაციური განვითარება უზრუნველყოფილია კლასტერის ცალკეული აქტორების ქსელური ურთიერთქმედებით. აქტორებში იგულისხმება - „გლობალური მილსადენი“, რომლის ქვეშაც იგულისხმება კლასტერის მონაწილე შიდა და გარე აქტორების მყარი ურთიერთქმედება. ე.წ. „ადგილობრივი ზუზუნი/ჭორები“, თავის მხრივ წარმოადგენს არაზუსტი ცოდნის (ინფორმაციის) გავრცელებას აბსორბირებული შესაძლებლობების ხარჯზე. აღნიშნული პროცესი წარმოდგენილია სქემა 13-ზე.



სურათი 2.1.1 რეგიონალური კლასტერის ცოდნის გენერირების მოდელი „ზუზუნი/ჭორების და მილსადენი“.

წყარო: **Михайлов 2013**: Михайлов А.С., «Форитрование международных кластеров в Балтийском регионеБалтийский регион», 2013

ქვეყნის რეგიონული დაყოფის პირობებში, აღნიშნული მილსადენის დინებების, ანუ კლასტერში ჩართული ცალკეული ქსელური აქტორების მომატებასთან ერთად მიმდინარეობს არა მხოლოდ გარე ინფორმაციული დინებების გაზრდა, არამედ იზრდება მათი სიხშირე და ხანგრძლიობა.

რეგიონული კლასტერის შიდა და გარე გარემოს მსგავსმა შერწყმამ შეიძლება გამოიწვიოს მისი ტრანსფორმირება/გარდაქმნა საერთაშორისო კლასტერად. საერთაშორისო კლასტერის შექმნა, კი ტრანსსასაზღვრო და ტრანსეროვნული

რეგიონალიზაციის პრინციპებიდან გამომდინარე, ბუნებრივ შედეგად შეიძლება ჩაითვალოს.

განასხვავებენ საერთაშორისო კლასტერების 2 სახესხვაობას: ტრანსსასაზღვრო და ტრანსეროვნული კლასტერები. ტრანსეროვნული კლასტერები წარმოადგენს საერთაშორისო კლასტერის სახესხვაობას, რომელთა მონაწილეები უპირატესად ფოკუსირებულები არიან ერთმანეთთან არამოსაზღვრე რეგიონებში, ან ქვეყნებში, ამასთან, მსგავსი კლასტერის წევრები შეიძლება წარმოდგენილი იქნეს, როგორც დამოუკიდებელი აქტორების სახით, ისე ცალკეული რეგიონალური კლასტერების სახით. ტრანსსასაზღვრო კლასტერი, ასევე წარმოადგენს საერთაშორისო კლასტერის სახესხვაობას, ოღონდ მისი წევრები ლოკალიზებულნი არიან მეზობელი ქვეყნების სასაზღვრო ტერიტორიაზე (Михайлов 2013).

მე-20 ს-ის 90-იან წლებამდე აქტუალური იყო მოსაზრება, რომლის თანხმაც საერთაშორისო კლასტერის ხელოვნურად შექმნის ალბათობის განხილვა იყო ძალიან დაბალი. თვით პორტერი ამტკიცებდა, რომ არსებობს სერიოზული ეჭვები, შესაძლებელია თუ არა, ხელოვნურად შეიქმნას კლასტერი არახელსაყრელი ეკონომიკის რეგიონებში, შემდგომში მათი განვითარების მიზნით. ის ამტკიცებდა, რომ კლასტერული პოლიტიკა მიმართული უნდა იყოს ბუნებრივად და არა ხელოვნურად შექმნილი გარემო პირობების/ინსტიტუტებით შექმნილი საწარმოო კლასტერების განვითარებაზე (Porter :1998).

თუმცა, მე-20 ს-ის 90-იანი წლების ბოლოს შექმნილმა ხელოვნურმა საერთაშორისო კლასტერებმა, როგორცაა მაგალითად დანიის „Medical Valley“-ის კლასტერმა და მისმა წარმატებამ აღნიშნული საკითხი კვლავ განსჯის საგნად აქცია. დღეის მდგომარეობით, მაგალითად, ბალტიის რეგიონის ქვეყნებში სახვადასხვა მიმართულების რამოდენიმე ათეული საერთაშორისო კლასტერი წარმატებით ფუნქციონირებს.

ჩვენ მიგვაჩნია, რომ ამგვარ მაკროეკონომიკურ ცვლილებებთან დაკავშირებით, აუცილებელია ეფექტური კლასტერული პოლიტიკის შემუშავება, რომელიც გაითვალისწინებს ყველა იმ განსხვავებებს, რაც დაკავშირებულია საერთაშორისო

ფორმირების განვითარების დონესთან და მათ ორგანიზაციულ-ფუნქციონალური სტრუქტურის მახასიათებლებთან და კლასტერის სასიცოცხლო ციკლთან. საერთაშორისო კლასტერების ევოლუციის პროცესის შესწავლა, საშუალებას მოგვცემს პასუხი გავცეთ კლასტერის მართვის პირობებში წარმოქმნილ ისეთ შეკითხვებს, რომლებიც წარმოიქმნება საერთაშორისო კლასტერის განვითარების პროცესში. მსოფლიო ეკონომიკის განვითარების თანამედროვე ეტაპი გამოირჩევა აღნიშნულ სფეროში განხორციელებული კვლევების მზარდი დინამიკით, რაც დაკავშირებულია ევროპული ქვეყნების კლასტერული პოლიტიკის ორიენტაციით და ახალი რთული კლასტერული ფორმირების/ქსელების წარმოქმნით.

კლასტერული პოლიტიკის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ელემენტი - სასიცოცხლო ციკლი საერთაშორისო კლასტერების პირობებში განსხვავებულია და დამოკიდებულია თითოეული ქვეყნის/რეგიონის განვითარების დონეზე, კლასტერის შექმნის პირობებზე და მასში მონაწილე აქტორებზე. საერთაშორისო კლასტერის სასიცოცხლო ციკლის ეტაპების კლასიფიკაციის შექმნის თავისებურება ასოცირდება როგორც კლასტერის ორგანიზებულ ხასიათთან, ისე ორი და / ან მეტი ქვეყნის ინსტიტუციურ აქტორებს შორის ურთიერთქმედების არსებობასთან, რაც განსაზღვრავს მისი ხასიათისა და კლასიფიკაციის ეტაპების განმასხვავებელ ნიშნებს.

საერთაშორისო კლასტერების კლასიფიკაციის ანალიზის საფუძველზე ჩვენ შევეცადეთ წარმოგვედგინა ბალტიის რეგიონში შექმნილი წარმატებული საერთაშორისო კლასტერის სტრუქტურა და ძირითადი მიმართულებები (სქემა 2.1.1).

ტრანსსასაზღვრო და ტრანსეროვნული კლასტერების უმრავლესობა განთავსებულია სკანდინავიის ქვეყნებში და მონაწილეობას იღებენ სამთავრობო ინიციატივებში, რომელიც მიმართულია რეგიონალური ზრდის ცენტრების ფორმირებასთან. მაგალითად: დანიურ-შვედური კლასტერი „სამეცნიერო რეგიონი ერრესუნი“ („The Øresund ScienceRegion“) და ასევე შვედურ-ფინური კლასტერი „ბოტნიის რკალი“ („Bothnian Arc“) (Davila 2011).

საერთაშორისო კლასტერების მნიშვნელოვანი ნაწილი განლაგებულია შვედეთის სასაზღვრო რეგიონებში. ჩვენი აზრით, სწორედ ქვეყნის მძლავრი მეცნიერულ-

ტექნიკური და ინოვაციური პოტენციალი უზრუნველყოფს ისეთი მაღალტექნოლოგიური სახის წარმოებების განვითარებას, როგორცაა ფარმაცეპტული წარმოება, ბიოსამედიცინო ტექნოლოგიები, ეკოტექნოლოგია, ნანოტექნოლოგია, ვიდეო და მულტიპლიკაცია და სხვა. აღნიშნულ რეგიონში კლასტერული განვითარების ერთ-ერთ მთავარ მამოძრავებელი ძალად „სამმაგი სპირალის“ (Triple — helix model) მოდელის პირობებში გვევლინება შვედეთის უნივერსიტეტები: გოტებორგი, ლუნდი, მალმო, კარლშტადი, სტოკჰოლმი, უფსალა და სხვები.

მაგალითები ბალტიის რეგიონში	
ტრანსსასაზღვრო კლასტერები	<ul style="list-style-type: none"> ✓ <i>ერესუნის რეგიონის კლასტერი (Öresund region):</i> დანია/შვედეთი – ბიოსამედიცინო და ფარმაცეპტული, ნანოტექნოლოგიების, საკვები პროდუქტების, მულტიპლიკაციისა და ვიდეო, სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური და სატრანსპორტო ინოვაციური ქსელების კლასტერები; ✓ <i>ბოტნიის რკალის კლასტერი (Bothnian arc):</i> შვედეთი/ფინეთი – სამეცნიერო-საგანმანათლებლო, მეტალურგიული, ხის გადამამუშავებელი და სატყეო მეურნეობის და რეკრეაციული კლასტერები; ✓ <i>ნორვეგიის ტერიტორიის (ქ. ოსლო) და შვედეთის (ვესტრას რეგიონი - გიოთალანდი) ტრანსსასაზღვრო კლასტერი</i> – სამედიცინო ტექნოლოგიების და ეკოტექნოლოგიების კლასტერები; ✓ <i>ოთალანდიის რეგიონის კლასტერი:</i> დანია/გერმანია – ენერჯის ალტერნატიული წყაროს, ტურუსტული, კვების პროდუქტების, სამედიცინო ტექნოლოგიების, სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური და სამეცნიერო-საგანმანათლებლო კლასტერები
ტრანსეროვნული კლასტერები	<ul style="list-style-type: none"> ✓ <i>დანის სერვის კლასტერი (Service Cluster Denmark):</i> დანია, შვედეთი, ფინეთი, დიდი ბრიტანეთი; ✓ <i>ბიომასალის ბალტიის კლასტერი (Baltic Biomaterial Cluster):</i> გერმანია, პოლონეთი, ლიეტუვა და ნორვეგია; ✓ <i>ბალტიის დიაბეტური კლასტერი (Baltic Diabetes Cluster):</i> გერმანია, პოლონეთი, ლიეტუვა და ნორვეგია; ✓ <i>მედიაეოლოგია (MediaEvolution):</i> შვედეთი, დანია, ავსტრია; ✓ <i>ოსლოს ონკოლოგიურ დაავადებათა შემწვალელი კლასტერი (Oslo Cancer Cluster):</i> ნორვეგია (ქ. ოსლო), საფრანგეთი (ქ. ტუტლუზა), დანია (ქ. კოპენჰაგენი), შვედეთი (ქ. ლუნდი და ქ. სოლნი), გერმანია (ჰაიდელბერგი), აშშ (ჩრდილოეთ კოროლინა) ✓ <i>ალუმინირებული ტექნოლოგიების კლასტერი (AluCluster)</i> დანია, შვედეთი, ნორვეგია ✓ <i>რობოტიზირებული სამედიცინო ტექნოლოგიების კლასტერი (ROBIN):</i> დანია (ქ. ოდენსე), გერმანია (ქ. შლეზვიგ-ჰოლშტაინი და ქ. კილი)

სქემა 2.1.1 საერთაშორისო კლასტერები ბალტიის რეგიონში

წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ **Burger:2010; Davila:2011** და **Михайлов:2013** მონაცემების საფუძველზე

ჩვენ სხვადასხვა წყაროზე დაყრდნობით დავასკვნით, რომ დანიაში საერთაშორისო კლასტერების დიდი რაოდენობაა კონცენტრირებული. აღნიშნული ქვეყნის ინოვაციური და სამეცნიერო-ტექნოლოგიური განვითარება შვედეთისას მიესადაგება, ოღონდ ამჯერად სინერგეტიკული ეფექტი მიიღწევა სპეციალიზაციის სფეროებს შორის არსებული განსხვავებების საფუძველზე. მაგალითს შეიძლება წარმოადგენდეს ტრანსსასაზღვრო კლასტერი „Medical Valley“, რომელშიც დანიური კომპანიები სპეციალიზირებულები არიან ფარმაცეპტისა და სამედიცინო

დანადგარებში, ხოლო შვედური კომპანიები, კი მოიცავს სამედიცინო და ბიოტექნოლოგიურ გამოგონებებს (Asheim2009).

დანის ინოვაციური სისტემის ფორმირების მნიშვნელოვან ელემენტს წარმოადგენს დანის მეცნიერების, ტექნოლოგიის და განვითარების სამინისტრო, რომელიც პასუხისმგებელია კვლევითი პოლიტიკის შემუშავებასა და სამეცნიერო-ტექნიკური სფეროს განვითარებაზე. გარდა სამეცნიერო-კვლევითი საქმიანობისა, სამინისტრო ახორციელებს დანის სახელმწიფო პოლიტიკის შემუშავებას საკანონმდებლო დონეზე. ქვეყანაში ძირითადად კვლევა ხორციელდება რვა მსხვილი უნივერსიტეტისა და უმაღლესი სასწავლო დაწესებულებების მეშვეობით, რომლებშიც აგრეთვე შედის სამინისტროს სტრუქტურაში (ზარათაშვილი...2019:261).

დანიაში არსებული კლასტერების განხილვისას ნათლად იკვეთება სახელმწიფოს როლი, რომლის მიერ გატარებულ პოლიტიკაშიც ძირითადი ყურადღება გამახვილებულია ცოდნისა და ახალი ტექნოლოგიების გამოყენებაზე, რასაც თავის მხრივ ხელს უწყობს არსებული მრავალფუნქციური კვლევითი ცენტრები, როგორც სახელმწიფო, ისე კერძო სექტორში.

კვლევის შედეგად მიღებული ინფორმაციის პრაქტიკაში გამოყენება ეკისრება „ინოვაციურ ინკუბატორებს“ და ტექნოპარკებს. მათი მთავარი დანიშნულებაა ახალი იდეების, აღმოჩენებისა და სამეცნიერო კვლევითი შედეგების კომერციული ათვისება. ამოცანა კი მდგომარეობს, დაეხმარონ მეცნიერებს და მეწარმეებს, დანერგონ ახალი ცოდნა წარმოებაში. თავდაპირველად, დანიაში ინკუბატორების წარმოშობა სახელმწიფოს უშუალო ფინანსური მხარდაჭერის ხარჯზე ხორციელდებოდა, შემდგომში კი, კაპიტალის ძირითადი წყაროების როლში საზოგადოებრივი ფონდები გვევლინება. დანიაში ოფიციალურად აკრედიტირებულია 7 ტექნოპარკი, რომლებიც 2001 წელს დაარსებული ორგანიზაცია FOIN (სამეცნიერო პარკებისა და ინოვაციური ინკუბატორების ორგანიზაცია)-ის წევრებია (ზარათაშვილი...2019:263).

ჩვენი აზრით, საინტერესოა „ინოვაციური ინკუბატორების“ მიერ სახელმწიფო სახსრების ინვესტირების განხილვა, რომელსაც ახორციელებს დანის მეცნიერების,

ტექნოლოგიისა და განვითარების სამინისტრო. აღნიშნული პროცესი წარმოვადგინეთ სქემის სახით (2.1.2).

I ეტაპი	კვლევითი საქმიანობა	ტექნოპარკების დაშვების შესაძლებლობა ახალ შემუშავებებთან და ტექნოლოგიებთან, შემდგომში ტექნოპარკების განკარგულებაში გადაცემის მიზნით შესაფასებლად.
II ეტაპი	პერსპექტივების წინასწარი ანალიზი და შეფასება	მიმდინარეობს ახალი იდეების წინასწარი ანალიზი: სიცოცხლისუნარიანობის შეფასება; სამეცნიერო და კომერციული მტკიცებულებების წინასწარი ანალიზი. ამ მიზნით თითოეული პროექტისათვის შეიძლება გამოიყოს 50 000 კრონამდე (9.8 ათასი ამერიკული დოლარი)
III ეტაპი	წინასაპროექტო დაფინანსება	პროექტის დადებითი დასკვნის შეთხვევაში დგება აღნიშნული ეტაპი. ის გულისხმობს ახალი კომპანიის დაარსებას შემდგომში მისი განვითარებისათვის. სახელმწიფო ფონდებიდან დაფინანსების მაქსიმალური ოდენობა 3 წლის განმავლობაში შეადგენს 750 000 კრონას (147 ათასი ამერიკული დოლარი). აუცილებელ პირობას წარმოადგენს პროექტის პარალელური დაფინანსება კერძო ინვესტორების მიერ.

სქემა 2.1.2. „ინოვაციური ინკუბატორების“ სახელმწიფო სახსრების ინვესტირების სტადიები

წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ **ბარათაშვილი...2019**: ბარათაშვილი ე., ბარათაშვილი ი., „კლასტერების მენეჯმენტი“, თბილისი, 2019 საფუძველზე

ბალტიის რეგიონში არსებულ კლასტრებს შორის მნიშვნელოვანი ადგილი უჭირავს ფინეთის საერთაშორისო კლასტრებს, რომლებიც მნიშვნელოვანწილად განლაგებულნი არიან „ბოტნიის რკალის“(შვედეთი და ფინეთი) რეგიონში. მათი სპეციალიზაციის ძირითად მიმართულებას წარმოადგენს: საინფორმაციო-კომუნიკაციური ტექნოლოგიები, მეტალურგია, ხის გადამამუშავება და სატყეო მეურნეობა, მედიცინა, განათლება და სამეცნიერო-კვლევითი და საცდელ-კონსტრუირებული სამუშაოები. სახელმწიფო ინიციატივის ძირითად მიმართულებას ტრანსსასაზღვრო კლასტრების შექმნის კუთხით გახდა ორი ქვეყნის პერიოფერიული ტერიტორიების განვითარება. მთლიანობაში ფინეთის ინოვაციური პოლიტიკის საფუძველს წარმოადგენს სახელმწიფო „ექსპერტული ცენტრების პროგრამა“ („The

Centre Expertise Program“), რომელიც მიმართულია განავითაროს ცალკეული რეგიონების სპეციალიზაცია და მართვის სისტემის შექმნის სრულყოფა.

ასევე ბალტიის რეგიონის საერთაშორისო კლასტერების ფორმირებებში აქტიურ როლს ასრულებს ნორვეგია. ქვეყანაში დიდი ყურადღება ენიჭება ეკონომიკის ინოვაციური კომპონენტის განვითარებას. ამ სფეროში უშუალოდ ჩართულ ორგანიზაციებს შორის შეიძლება გამოიყოს: ნორვეგიის სამეცნიერო საბჭო, სააგენტო "ინოვაციური ნორვეგია" ნორვეგიის სამრეწველო განვითარების სახელმწიფო კორპორაცია. 2006 წლიდან ასევე ხორციელდება კვლევითი ინოვაციური ცენტრების ქსელის შექმნის პროგრამა ინოვაციების კომერციალიზაციის ეფექტურობის გაუმჯობესების მიზნით. გერმანიის წარმომადგენლები მონაწილეობენ საერთაშორისო კასეტურ ურთიერთქმედებებში, როგორც ბალტიის ზღვის რეგიონში, ასევე მის ფარგლებს გარეთ. ქვეყნის ფედერალური მთავრობა აქტიურად მუშაობს კლასტერული განვითარების სტიმულირების პოლიტიკაზე და ახალი ტექნოლოგიების განვითარების პროცესის დაჩქარებაზე მათი შემდგომში საერთაშორისო ბაზარზე გატანის მიზნით. გერმანიის მრავალი სამეცნიერო ინფრასტრუქტურა მნიშვნელოვან როლს თამაშობს მსოფლიოში ფიზიკის, გეოლოგიის, კლიმატისა და ჰუმანიტარულ მეცნიერებათა კვლევის სფეროებში. ის ფაქტი, რომ ბალტიის რეგიონში მდგრადი საერთაშორისო კლასტერების უმეტესობა სკანდინავიის ქვეყნებსა და გერმანიაშია კონცენტრირებული, განპირობებულია, როგორც ინოვაციური კლასტერების ფორმირების ხელსაყრელი პირობების არსებობით, ასევე აქტიური კლასტერული პოლიტიკის გატარებით და ასევე ის, რომ სახელმწიფო დახმარების პროგრამებში პრიორიტეტულ სფეროდ კლასტერების შექმნა და განვითარებაა დასახელებული (Михайлов:2013).

სკანდინავიის ქვეყნებსა და გერმანიაში დიდი ყურადღება ექცევა კვლევის, ტექნოლოგიური და ინოვაციური საქმიანობის სტიმულირებას. ამ სახელმწიფოების ინოვაციური პოლიტიკა მიზნად ისახავს ცოდნისა და მოწინავე ტექნოლოგიების გამოყენების ეფექტურობის გაზრდას ეკონომიკაში ინოვაციების შემდგომი დანერგვით, რაც, თავის მხრივ, უზრუნველყოფს თეორიულ და პრაქტიკულ კვლევებს შორის მაღალი ხარისხის ურთიერთკავშირის დამყარებას. აღნიშნულმა ქვეყნებმა, ინოვაციის

კომპონენტზე აქცენტის გადატანით, ხელი შეუწყვეს საერთაშორისო კლასტერების ფორმირებებს, რაც თავის მხრივ, ხელშემწყობ ფაქტორად გვევლინება დიდი როლდენობის ეროვნული პროგრამების ფორმირებისა და განვითარების საქმეში.

როგორც ზემოაღნიშნულიდან ჩანს, ბალტიის რეგიონში კლასტერული ფორმირებების შექმნას ხელი შეუწყო პირველ რიგში შემუშავებულმა სპეციალურმა სახელმწიფო მხარდაჭერის პროგრამებმა. ასევე, მნიშვნელოვანი იყო სამართლებრივ-ნრომატიული ბაზის შექმნა, ინოვაციური სისტემის ფორმირება, ურთიერთქმედების დამყარება ბიზნესისა და სამეცნიერო-საგანმანათლებლო სექტორების წარმომადგენლებს, ინვესტიციურ კომპანიებს, საზოგადოებრივ და სამთავრობო ორგანიზაციებს შორის და რათქმაუნდა მცირე ბიზნესის მხარდაჭერა.

კლასტერული პოლიტიკის წარმატებით განხორციელების ქრილში შეიძლება განხილულ იქნეს ფინეთი, სადაც კლასტერების შექმნაში მნიშვნელოვანი როლი აკისრია სახელმწიფო ინსტიტუტებს, მაგალითად: მრეწველობისა და ვაჭრობის სამინისტრო; განათლების სამინისტრო; შინაგან საქმეთა სამინისტრო; პარლამენტი; მინისტრთა კაბინეტი; სამეცნიერო და ტექნოლოგიური პოლიტიკის საბჭო; ფინეთის აკადემია; ტექნოლოგიების ეროვნული სააგენტო; კეთილდღეობისა და ჯანმრთელობის ეროვნული კვლევისა და განვითარების ცენტრი; ფინეთის სოფლის მეურნეობის კვლევის ცენტრი; ფინეთის ტექნიკური კვლევითი ცენტრი და ფინეთის ინოვაციური ფონდი. აღნიშნული ორგანიზაციების საქმიანობა მიზნად ისახავს ფინეთში თანამედროვე ინოვაციური სისტემის ჩამოყალიბებას და განვითარებას და საერთაშორისო დონეზე საერთო პროექტების განხორციელებას.

კლასტერი ფინანსური და ინტელექტუალური კაპიტალის ინტეგრაციის ერთ-ერთი ყველაზე ეფექტური ფორმაა, რომელიც კონკურენტულ უპირატესობას უზრუნველყოფს როგორც ეროვნულ ასევე გლობალურ დონეზე. მსოფლიო პრაქტიკის მაგალითები ადასტურებს, რომ წარმოების ორგანიზაციის კლასტერული ფორმა ყველაზე ხელსაყრელია ინოვაციური პროცესისთვის. კლასტერი ხელს უწყობს მასში შემავალი დაინტერესებული პირების თანამშრომლობას, რეგიონის უნიკალური

კომპეტენციების ფორმირებას, საწარმოებისა და ორგანიზაციების კონცენტრირებას კონკრეტულ ტერიტორიაზე (გულედანი 2018).

გლობალიზაციის პირობებში, კლასტერების თანამედროვე კონკურენტუნარიანობის უმნიშვნელოვანესი ფაქტორია ურთიერთდაკავშირებული ინსტიტუტებისა და დარგების სისტემის განვითარების მაღალი დონე, როგორც საბაზრო ურთიერთობებისა და ეფექტიანი კონკურენციის შედეგი. ეროვნული ინოვაციური სისტემის ჩამოყალიბება და კვალიფიციური კადრების ნაკადი განპირობებულია ქვეყნის სახელმწიფო პოლიტიკით (ბარათაშვილი...2019:149).

კლასტერების საერთაშორისო გამოცდილების შესწავლისას განსაკუთრებულ ყურადღებას იმსახურებს აშშ-ის კლასტერული პოლიტიკა, სადაც გამოყოფენ ორი ტიპის კლასტერს – სავაჭროს და ლოკალურს კლასტერი. სავაჭრო კლასტერში შედის მონათესავე საწარმოები, რომელიც ემსახურება რეგიონის გარეთ არსებულ ბაზრებს. ის თავისუფლად ირჩევს მისი საქმიანობის ლოკაციის ადგილს, (გამონაკლის შემთხვევაში ბუნებრივი რესურსების ადგილმდებარეობა უწყობს ხელს) და მნიშვნელოვნად კონცენტრირებულია მხოლოდ იმ რეგიონში, რომელიც სპეციფიურ კონკურენტულ უპირატესობას ანიჭებს მას. ლოკალური კლასტერის საწარმოები, კი ადგილობრივ ბაზარს ემსახურება და გავრცელებულია ქვეყნის ყველა რეგიონში. დასაქმების მაღალი პროცენტით ლოკალური კლასტერების სამუშაო ადგილებზე მოდის. კლასტერი რეგიონზეა მიბმული და არ უწყევს პირდაპირ კონკურენციას სხვა რეგიონებს. მაგალითად: ადგილობრივი გასართობი და ჯანმრთელობის ცენტრები, სილამაზის სალონები, ქიმწმენდა და ა.შ. ლოკალური კლასტერი უზრუნველყოფს აუცილებელ სერვისებს რეგიონის სავაჭრო კლასტერისათვის, ამიტომ წარმატებული რეგიონალური ეკონომიკისათვის ორივე საჭიროა (გულედანი 2018).

კლასტერული პოლიტიკის გატარების მიზნით აშშ-ში შემუშავებულია ქმედების სტრატეგია, რომელიც მოიცავს ქსელებისა და კავშირების განვითარებას კლასტერში შემავალი ბიზნესების დასაფინანსებლად, მიმწოდებლების, მომხმარებლების და სამუშაო ძალის განსავითარებლად. კლასტერული ინიციატივა ხელს უწყობს გასაღების ბაზრების გაფართოებას, როგორც ეროვნულ ასევე საერთაშორისო დონეზე. აშშ-ში

კლასტერული ინიციატივის კატალიზებას ჩვეულებრივ ახდენს როგორც კერძო სექტორი, ასევე ფედერალური სახელმწიფო. 2010 წელს აშშ-ს მცირე ბიზნესის ადმინისტრაციის მიერ SBA (Small Business Association) ამოქმედდა რეგიონალური ინოვაციური კლასტერის ინიციატივა – RIC (Regional Innovation Initiative). აშშ-ს მცირე ბიზნესის ადმინისტრაცია დღესდღეობით მხარს უჭერს 14 რეგიონალური ინოვაციური კლასტერის ინიციატივას და სხვა ფედერალურ სააგენტოებთან თანამშრომლობით მხარს უჭერს 58 კლასტერულ ინიციატივას საერთო ჯამში. 2016 წელს SBA – მ 6 მლნ დოლარი გადარიცხა რეგიონალური ინოვაციური კლასტერის ინიციატივების პორტფოლიოში. კლასტერზე ორიენტირებულ პროგრამებს (საგრანტო კონკურსები) ასევე აფინანსებს აშშ-ს ეკონომიკური განვითარების ადმინისტრაციის EDA (Economic Development Administration) ინოვაციებისა და მეწარმეობის ოფისი რეგიონალური ინოვაციური სტრატეგიების პროგრამების მეშვეობით. 2016 წელს, EDA-მ 15 მილიონი დოლარით დააფინანსა 35 ორგანიზაცია ქვეყნის მასშტაბით RIS – ის პროგრამების მეშვეობით (Zeuli 2017).

აშშ-ში კლასტერული პოლიტიკის განხილვისას ვხვდებით კლასტერებს უფრო ორიენტირებულს ეკონომიკური განვითარების გეგმებზე და არა კლასტერულ ინიციატივებს, რომელიც უფრო გავრცელებულია ევროპასა და მსოფლიოს სხვა ქვეყნებში. კლასტერი ორიენტირებული ეკონომიკური განვითარების გეგმებზე საერთო ჯამში დაარსებულია საჯარო ეკონომიკური განვითარების სუბიექტების და საჯარო-კერძო პარტნიორობის მიერ ეკონომიკური განვითარების მიზნით. კლასტერის ასამუშავებლად რეგიონმა თავად უნდა აირჩიოს კლასტერის განვითარების საკუთარი მოდელი, რომელიც ყველაზე უკეთესად შეესაბამება მისი ეკონომიკური ზრდის მიზნებს და საჯარო და კერძო სექტორის თანამშრომლობის მოცემულობას.

ზემოაღნიშნულიდან ნათელია, რომ დღესდღეისობით განვითარებული ქვეყნების მთავრობები კლასტერებს განიხილავენ როგორც მნიშვნელოვან მამოძრავებელ ძალას საწარმოების განვითარებასა და ინოვაციაში. კლასტერები გადაიქცა მნიშვნელოვან ინსტრუმენტად კონკურენტუნარიანი ინდუსტრიებისა და ბიზნესების განვითარების საკითხში (ბკ 2020). თუმცა, მიუხედავად არსებული

წარმატებული მსოფლიო პრაქტიკისა, საქართველოში რეგიონული კლასტერის ცნება არ არის გამყარებული არც სტანდარტების და არც საკანონმდებლო დონეზე.

საქართველოს მთავრობის სტრატეგიული დოკუმენტების მიხედვით, ქვეყნის ეკონომიკური განვითარების მთავარ პრინციპად მიჩნეულია კერძო სექტორის თავისუფლების უზრუნველყოფა გამჭვირვალე და ღია მთავრობის პირობებში, რაც თავის მხრივ გულისხმობს სახელმწიფოს მხრიდან მინიმალურ ჩართლობას სამეწარმეო საქმიანობაში. შესაბამისად გამოიყოფა ეკონომიკური ზრდის მისაღწევი ძირითადი სტრატეგიული პრიორიტეტები, როგორცაა ბიზნეს გარემოს გაუმჯობესება, ინოვაციებისა და ტექნოლოგიების ხელშეწყობა, ექსპორტის ზრდის ხელშეწყობა, ინფრასტრუქტურის განვითარება და სატრანზიტო პოტენციალის მაქსიმალური გამოყენება და შრომის ბაზრის მოთხოვნებზე ორიენტირებული სამუშაო ძალი განვითარება.

ყოველივე ზემოაღნიშნული, კი ეფუძნება მაკრო პორტერის შეხედულებებს კლასტერის შექმნისათვის აუცილებელი საყრდენი პირობების შესახებ. შესაბამისად ლოგიკურია მსჯელობა საქართველოში კლასტერული პოლიტიკის ჩამოყალიბების შესახებ, რაც თავის მხრივ აუცილებელს ხდის მთავრობის მხრიდან კერძო სექტორისა და კონკურენტუნარიანობის ამაღლების მიზნით ხელი შეუწყოს კვლევით ღონისძიებებს კლასტერული ფორმირებების შექმნის პირობებთან დაკავშირებით. ამასთან სტრატეგიულ პრიორიტეტად მიგვაჩნია სატრანსპორტო-ინფრასტრუქტურული და ლოჯისტიკური ცენტრების განვითარება, რაც გამომდინარეობს საქართველო 2020-ს სახელმწიფო პოლიტიკის მთავარი მიზნიდან - საქართველოს გადაქცევა რეგიონის ლიდერად ტრანსპორტირებისა და ლოჯისტიკის სფეროში (აბუაშვილი...2016).

შესაბამისად, შემუშავებული კლასტერული პოლიტიკის ამოსავალი პრინციპი კლასტერის კონკურენტუნარიანობის ზრდა უნდა იყოს. ერთ-ერთ წარმატებულ კლასტერს, რომელიც საქართველოში ფუნქციონირებდა წარმოადგენდა ე.წ. „დეზერტირების ბაზარი“, რომელიც ძირითადად იყო ნედლი ხილ-ბოსტნეულისა და ხორცის კლასტერი. ამ კლასტერის ძირითადი ბაზარი იყო თბილისი და ნაწილობრივ

რუსთავი, რომლებიც საქართველოს მოთხოვნის 30%-ს შეადგენდა. აღნიშნული კლასტერი აერთიანებდა ბითუმად და საცალოდ მოვაჭრეებს, იმპორტიორებს, ფერმერებსა და გლეხებს, ბაზრისა და პარკირების ოპერატორებს, ავტო-გადაზიდვებს, საქალაქო ტრანსპორტს, ლომბარდებსა და სხვა ფინანსურ ინსტიტუტებს, საკვებისა და სასმელის მიმწოდებლებს, მეეზოვეებს და ა.შ. ანუ ყველა იმ რგოლს, რომელიც საჭირო იყო ამ კონკრეტული ღირებულებების ჯაჭვის გამართლი ფუნქციონირებისათვის. ის იყო ე.წ. „სპოტ ბაზარი“, თუმცა მასში ვითარდებოდა ფორვარდული ურთიერთობები, რაც გულისხმობს მომავლის ოპერაციებზე წინასწარ შეთანხმებასა და მასში მონაწილე მხარეების მიერ ვალდებულებების შესრულებას. მიუხედავად იმისა რომ ვალდებულებები გაწერილ ხასიათს არ ატარებდა და უფრო ფორმალური იყო, მიუხედავდ აღნიშნულისა კლასტერი მნიშვნელოვანი სახელმწიფოს ჩარევის გარეშე განვითარდა და სიცოცხლისუნარიანიც აღმოჩნდა (აბუაშვილი...2016).

აქვე არ შეიძლება არ აღვნიშნოთ ის ინიციატივები და კლასტერული ფორმირებები, რომელშიც საქართველომ შეძლო მნიშვნელოვანი წარმატების მიღწევა სწორი აქცენტებისა და მიზანმიმართული მუშაობის შედეგად. მაგალითად მეორადი ავტომობილების ბაზარი რუსთავში, რომელიც წარმოადგენდა უმნიშვნელოვანეს რეგიონალურ კლასტრეს კავკასიისა და შუა აზიის ქვეყნებისათვის, რომელიც თავის მხრივ აერთიანებდა ბერვ მოთამაშეს: იმპორტიორებსა და ექსპორტიორებს, ფინანსურ ინსტიტუტებს, გადამზიდავებს და ა.შ. აღნიშნული კლასტერის ხელშემწყობ ფაქტორს წარმოადგენდა არაეფექტური სამართლებრივ-მარეგულირებელი გარემო და ასევე თავისუფალი და გამჭვირვალე ბიზნეს გარემო საქართველოში. ამ და სხვა ფაქტორების დამსახურებით საქართველო გახდა უმნიშვნელოვანესი რეგიონალური მოთამაშე ამ მიმართულებით. აქვე უნდა აღვნიშნოს ცენტრალური აზიის ხორცპროდუქტებით მომარაგების შემთხვევა. ხანგრძლივი პერიოდის განმავლობაში, ცენტრალური აზიის ქვეყნების გაყინული ხორციტ მომარაგების მარშრუტი იწყებოდა კლაიპედას (ლიეტუვა) პორტში და შემდეგ რუსეთის გავლით რკინიგზით ხვდებოდა ცენტრალურ აზიაში. სწორედ ადგილობრივი ტრეიდერისა და საქართველოს რკინიგზის ერთობლივი ძალისხმევით შესაძლებელი გახდა პროდუქციის უფრო სწრაფად, იაფად და

ხარისხიანად მიტანა დანიშნულების წერტილამდე. თუმცა აღნიშნულ ინიციატივებთან მიმართებაში უნდა აღინიშნოს:

1. აღნიშნულმა კლასტრებმა თუ ინიციატივამ მიაღწია წარმატებას იმ მიმართულებით, რაც თავდაპირველად არ წარმოადგენდა საქართველოს უპირატესობას;

2. წარმატების მიღწევის შემდეგ ყველა ამ ინიციატივამ შეაჩერა აღმავლობა, დარჩა იგივე დონეზე. არ განვითარდა, არ გაკეთდა შესაბამისი აქცენტები ახალ ტექნოლოგიურ მიღწევებზე და არ მოხდა კონკურენციის სტიმულირება (აბუაშვილი...2016).

გაეროს ინდუსტრიული განვითარების ორგანიზაციამ (UNIDO) ევროკავშირის ინიციატივის პროექტის ფარგლებში ჩაატარა კვლევა, რომელიც მიზნად ისახავდა საქართველოში აღმოცენებადი და პოტენციური გადამამუშავებელი და აგრობიზნესის კლასტრების იდენტიფიკაციას. გაეროს ინდუსტრიული განვითარების ორგანიზაციის (UNIDO) მიერ განხორციელებული კვლევის შედეგად, გამოვლინდა საქართველოში 57 აღმოცენებადი და პოტენციური გადამამუშავებელი და აგრობიზნესის კლასტერი. კერძოდ, კლასტრები გამოვლინდა თბილისსა და საქართველოს 9 რეგიონში: კახეთი, ქვემო ქართლი, შიდა ქართლი, სამცხე-ჯავახეთი, აჭარა, გურია, სამეგრელო-ზემო სვანეთი, იმერეთი, რაჭა-ლეჩხუმი და ქვემო სვანეთი (აფხაზეთსა და ცხინვალის რეგიონში არ ჩატარებულა კვლევა, ხოლო მცხეთა-მთიანეთში კლასტრები არ გამოვლინდა). 57-ვე კლასტერის რანჟირება განხორციელდა სხვადასხვა კრიტერიუმის მეშვეობით, მათ შორის, ექსპორტის კონკურენტუნარიანობა, დასაქმებულთა საერთო რაოდენობა, გარემოზე ზეგავლენა, ინვესტიციების განხორციელების პოტენციალი და სხვა (ბკ 2020).

კლასტრების პირველი ათეული გამოიყურება შემდეგნაირად:

1. ღვინო (კახეთი);
2. ფარმაცევტული სექტორი (თბილისი);
3. მეფრინველეობა (ქვემო ქართლი);
4. მეთევზეობა (სამეგრელო-ზემო სვანეთი);

5. ღვინო (რაჭა-ლეჩხუმი და ქვემო სვანეთი);
6. ღვინო (ქვემო ქართლი);
7. ავეჯი (თბილისი);
8. საიუველირო ნაკეთობები (თბილისი);
9. მზა ტანსაცმლის წარმოება (თბილისი);
10. ხილისა და ბოსტნეული გადამუშავება (სამეგრელო-ზემო სვანეთი).

აღნიშნული კვლევა მიზნად ისახავდა საჯარო და კერძო სექტორის ორგანოების სტიმულირებას, რათა უფრო ეფექტურად შეუწყონ ხელი კლასტერის განვითარებას და გააძლიერონ მათი შესაძლებლობები (ბკ 2020). თუმცა აქვე არ შეიძლება არ დავამატოთ საპორტო სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური კლასტერის შექმნის შესაძლებლობა, როგორც შერეული ტიპის კლასტერი, რომელიც თავის მხრივ, ფორმირდება სატრანსპორტო კვანძების საფუძველზე მსხვილი საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნების გადაკვეთის ადგილებში და რომელიც ხასიათდება სატვირთო სფეციფიკით.

ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, კლასტერული ფორმირებების წარმატებით უზრუნველყოფის მიზნით, მიზანშეწონილად მიგვაჩნია:

- საკანონმდებლო დონეზე „კლასტერის იდენტიფიცირება“;
- კლასტერების ინსტიტუციონალიზაცია და მმართველი საბჭოების მიერ კლასტერების მართვის უზრუნველოყოფა;
- სახელმწიფოს იდენტიფიცირება როგორც თნასწორი მოთამაშე და არა მაკონტროლებელი ორგანო;
- სახელმწიფოს მხრიდან ბიზნესთან კოლაბორაცია;
- კლასტერული პოლიტიკის ძირითადი პრინციპი უნდა იყოს კლასტერის კონკურენტუნარიანობის ზრდა;
- უნდა მოხდეს კლასტერული ინიციატივების ბზარის და მასზე არსებული მოთხოვნის იდენტიფიცირება.

2.2. საოკეანეო/საზღვაო კლასტერები და საზღვაო-სატრანსპორტო სისტემის განვითარების მენეჯმენტის ევროპული მიდგომები

ეკონომიკურ პოლიტიკაში კლასტერებს, როგორც საერთაშორისო კონკურენტუნარიანობის ამალგამის ინსტრუმენტს, ერთ-ერთი ცენტრალური ადგილი უკავია, რაც დასტურდება 2006 წლიდან ამ მიმართულებით გადადგმული ნაბიჯებით. კლასტერების პოლიტიკა მოიცავს ლისაბონის თანამშრომლობის ინტერესებით გათვალისწინებულ ეკონომიკურ ზრდასა და დასაქმებას, მკვლევართა მობილობასა და ინოვაციებში ინვესტირებას, რაც გაწერილია ევროპული კვლევითი სივრცის ფორმირების სტრატეგიაში.

აღნიშნულის გარდა, ტერიტორიული თანამშრომლობის ევროპული გაერთიანებები, ბაზრის წამყვანი ინიციატივები და საწარმოთა ევროპული ქსელების შექმნა, ასევე თავსებადია კლასტერის ევროპულ პოლიტიკასთან. კონკურენტუნარიანი კლასტერები გვხვდება კანონში მცირე ბიზნესის შესახებ, ევროპული კვლევითი სივრცის შესახებ ლისაბონის დღის წესრიგსა და მეშვიდე ჩარჩო პროგრამაში.

ევროპა ხარჯავს მილიარდებს მრეწველობის მეცნიერებატევად დარგებში, მაგრამ ამის მიუხედავად, არსებობს იმის საშიშროება, რომ სათანადო კავშირები სუსტია და ინვესტიციები ტოვებს სამეცნიერო-კვლევით ინფრასტრუქტურას. დღეისათვის, ევროპაში კლასტერის 2000-ზე მეტი ინიციატივაა, მაგრამ ევროკავშირის მესვეურთა სურვილია ისინი გადაიქცნენ მსოფლიო საინოვაციო ცენტრებად. ევროკავშირში მდგრადი ეკონომიკური ზრდა და სამუშაო ადგილების შექმნა დიდადაა დამოკიდებული ინოვაციებზე, როგორც ევროპის კონკურენტუნარიანობის განმსაზღვრელ ძირითად ფაქტორზე. ამ ფაქტის საყოველთაოდ აღიარების შედეგად ევროკავშირმა 2006 წლის 4 დეკემბერს მიიღო ინოვაციის ფართო სტრატეგია.

2006 წლის 13 სექტემბერს მიღებული იქნა ევროკომისიის კომუნიკაცია კლასტერების გაძლიერების შესახებ, სადაც აღინიშნა საინოვაციო საქმიანობის ხელშეწყობის მიზნით, კონკურენტული კლასტერების წახალისების შესახებ (მაგნიტე 2012).

მსოფლიოში ვაჭრობა, ტრანსპორტი, ენერჯია, ტურიზმი, რეკრეაცია და სხვა ბევრი საქონელი თუ მომსახურეობა დამოკიდებულია მსოფლიო საზღვაო რესურსების მართებულ და დროულ გამოყენებაზე. ამასთანავე, უნდა აღნიშნოს ზღვის წინაშე არსებული მთელი რიგი გამოწვევები, როგორცაა პლასტმასებით წყლის დაბინძურება, ჭარბი თევზაობა, წყლის მავიანობის დონე და სხვა., რომლებიც ადამიანთა ზეგავლენის შედეგია. აღნიშნული გარემოებების გათვალისწინებით და გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის მიერ ჩათარებული როგი კვლევების საფუძველზე, გაეროს მიერ შემუშავდა რაციონალური განვითარების გეგმა, რომლის მიხედვითაც მსოფლიომ აიღო ვალდებულება დაიცვას და რაციონალურად გამოიყენოს ოკეანეების, ზღვების და საზღვაო რესურსები მათივე რაციონალური განვითარებისათვის.

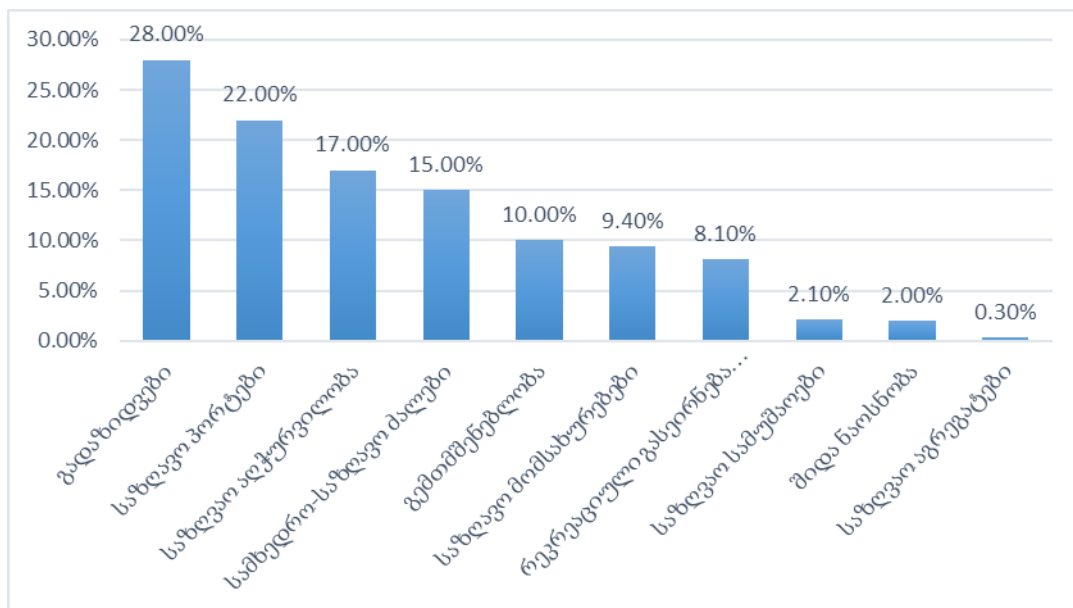
ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, საოკეანო/საზღვაო კლასტერების, როგორც ქვეყნისა და რეგიონის ეკონომიკური სტრუქტურისა და პოტენციალის ცვლილების ინსტიტუტის არსებობა მნიშვნელოვან როლს ასრულებს ოკეანის რაციონალურ განვითარებაში. თერთმეტი ოკეანის/საზღვაო კლასტერის კვლევა-ანალიზმა აჩვენა, რომ სამომავლოდ ფოკუსირება უნდა მოხდეს ბიზნესის ზრდასა და ინვესტიციების მოზიდვის შესაძლო ვარიანტებზე, ოკეანის უფრო პასუხისმგებლიან გამოყენებაზე (ზოგჯერ მოხსენიებულია როგორც ლურჯი ეკონომიკა და ლურჯი ზრდა), რომელიც გულისხმობს ეკონომიკის სარგებლიანობის, ჯანსაღი გარემოსა და სოციალური ღირებულებების ინტერაქციას პოლიტიკასა და გამოცდილებებში.

ოკეანის/საზღვაო კლასტერი, ეს არის მსგავსი ან მონათესავე საზღვაო სექტორების გარკვეული ჯგუფი, როგორცაა გადაზიდვები, ზღვის პროდუქტები, საზღვაო ტექნოლოგიები ან/და საპორტო ოპერაციები-რომლებიც იზიარებენ საერთო ბაზარს, ტექნოლოგიებს, მუშა-ხელის საჭიროებებს და ხშირად დაკავშირებულნი არიან მყიდველისა და მომმარაგებლის ურთიერთობებზე. მსხვილი კომპანიები იყენებენ ამ კავშირებს და ცდილობენ დაიკავონ ქსელური ეკონომიკა. ზოგიერთ შემთხვევაში, ოკეანის/საზღვაო კლასტერები გამოჩნდნენ, როგორც ორგანიზაციული ერთეულები, რომელთა მიზანია გაზარდონ კონკურენტუნარიანობა და კოლაბორაცია მათ წევრ ოკეანის/საზღვაო კომპანიებს, მოკავშირე ინსტიტუტებსა და სხვა დაინტერესებულ

ჯგუფებს შორის. გარდა იმისა, რომ ის ქმნის საზღვაო სექტორში მოღვაწე მოკავშირე კომპანიების პლატფორმას, საზღვაო/საოკეანო კლასტერებმა ასევე შეიძლება დააკავშიროს უკლებლივ ყველა კომპანია ან/და ორგანიზაცია რომელიმე კონკრეტული სექტორის შიგნით არის წარმოდგენილი.

საოკეანო/საზღვაო კლასტერის ბირთვს წარმოადგენს კომპანიები, რომლებიც დაკავებულნი არიან წამყვანი პროდუქციის წარმოებით, როგორცაა გემთმშენებელი კომპანიების მიერ წარმოებული საზღვაო/სამხედრო ხომალდები, ან ზღვის პროდუქტების მწარმოებელი კომპანიები. ასევე უნდა აღინიშნოს გადამზიდავი და ოფშორული კომპანიები და პორტები, რომლებიც ქმნიან კომპლექსურ და მრავალფეროვან ქსელს თავიანთ პარტნიორებთან.

ევროკავშირის ევროპული საზღვაო კლასტერების ორგანიზაციის მიერ, 2015-2016 წლებში გამოქვეყნებულ ანგარისში წარმოდგენილი აქვს ევროპის საზღვაო კლასტერების ყველაზე აქტიურად ჩართული სექტორები, რომელიც დიაგრამის სახით შემდგენიარად წარმოგვიდგება.



დიაგრამა 2.2.1. საზღვაო კლასტერში ჩართული სექტორები

წყარო: **ECM2008**: European Commission, “The Role of Maritime Clusters to enhance the strength and development of maritime sectors”, research methodology, 2008

ცხრილის ანალიზის საფუძველზე, სადაც თვალნათლივ ჩანს გადამზიდი კომპანიებისა და პორტების კოლაბორაციის მნიშვნელოვანი დატვირთვა, კიდევ

ერთხელ შეიძლება აღვნიშნოთ და გამოვყოთ საზღვაო სექტორი, როგორც სატრანსპორტო სისტემის განვითარების ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ხელშემწყობი ფაქტორი.

საოკეანო/საზღვაო კლასტერების წინ წამოწევა გამოიწვევს მოგებისა და დასაქმებულთა დონის გაზრდას, ასევე ხელს შეუწყობს რესურსების რაციონალურ გამოყენებასა და პროდუქტიულობას, გაზრდის კლასტერში არსებული კომპანიების ეფექტურობასა და მხარდაჭერას საერთო რაციონალური განვითარების კითხით.

რეგიონალური და მსოფლიო ეკონომიკის წინსვლა, ასევე საერთაშორისო ფუნქციონირების სასტუმროებისა და დედამიწაზე მცხოვრები ადამიანების რიცხვი, რომლებიც დამოკიდებული არიან ზღვის პროდუქტებზე, როგორც პროტეინის ძირითადად წყაროზე, - მათი კეთილდღეობა დამოკიდებულია ოკეანის „ჯანმრთელობაზე“ (WOC 2018).

ბიზნეს ლიდერებიდან გადაწყვეტილების მიმღებები თანდათან უფრო და უფრო აღიარებენ კლასტერში მონაწილე კომპანიებისა და ინდუსტრიების უპირატესობას და ავითარებენ კლასტერულ ბიზნეს მოდელს რაციონალური განვითარების საკეთილდღეოდ. აღნიშნული გამომდინარეობს როგორც კონკურენტული შეხედულებიდან, ისე რაციონალურ განვითარებაზე ზრუნვის თვალთახედვიდანაც.

გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის მიერ, 2015 წელს შემუშავებულ იქნა ოკეანის რაციონალური განვითარების მიზნები, რომელიც აღნიშნავს საზღვაო სატრანსპორტო სისტემის განვითარების ზუსტ სამიზნეებს, როგორცაა ეკონომიკური ზრდა, ეკოსისტემისა და რესურსების რაციონალური გამოყენება (WOC 2018).

საზღვაო და სანაპირო ინდუსტრიების მიმართებაში, **14 რაციონალური განვითარების მიზნები (რგმ)** ემსახურება ზღვების, ოკეანეებისა და საზღვაო რესურსების რაციონალური გამოყენების პროპაგანდას. საზღვაო დაბინძურებისა და რაციონალური თევზაობის ზღვრების გათვალისწინებით, გაერო მოუწოდებს შემცირდეს ოკეანის დეგრადაცია და გაიზარდოს კვლევის, განვითარებისა და ინოვაციის აქტივობები. გარდა ამისა, რგმ ხაზს უსვამს ეფექტურობისა და პროდუქტიულობის გაუმჯობესებას, რაციონალური ინფრასტრუქტურის განვითარებას,

დროის ეფექტურად გამოყენების სტრატეგიების დასახვის, წყლის ხარისხის უზრუნველყოფისა და განახლებადი ენერჯის წყაროების მოძიების აუცილებლობას (WOC 2018).

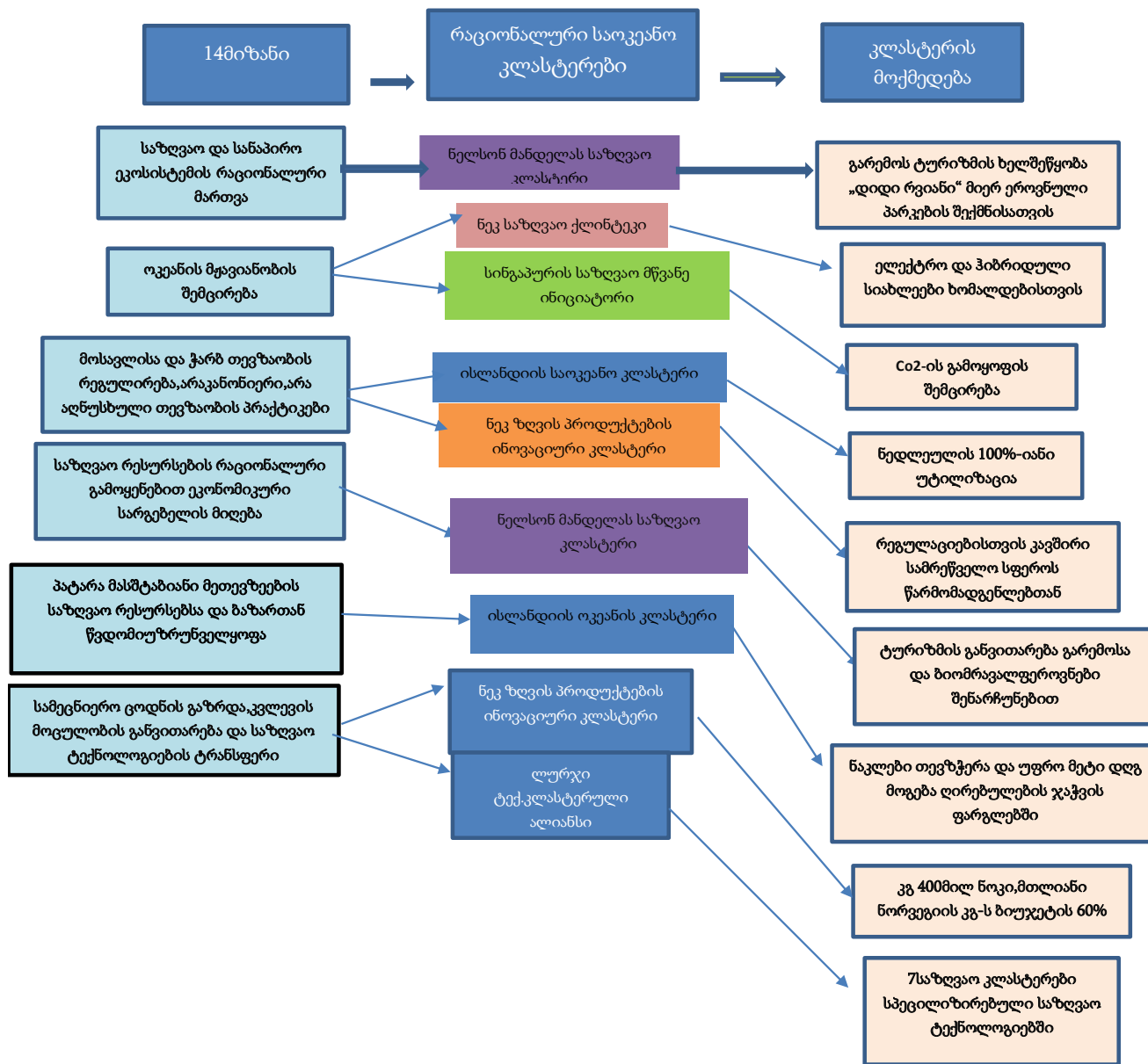
რგმ 14 გვთავაზობს მიზანთა გაერთიანებას, რომელიც წარმოდგენილია როგორც სამშენებლო ბლოკები, რომლებიც თავის მხრივ, ქმნის საზღვაო პოტენციალის რაციონალური განვითარების ფუნდამენტს. ქვევით წარმოდგენილია ის კლასტერები, რომლებიც იზიარებენ რგმ-ის მიზნებს.

რეგიონის/ქვეყნის განვითარების მიზნით, კერძოდ, საქართველოში საზღვაო-სატრანსპორტო სისტემაში, კლასტერული პოლიტიკის შემუშავების პროცესში ვფიქრობთ მნიშვნელოვანია სქემაში წარმოდგენილი მიზნების შესწავლა/მიღება და მათი სრულყოფა რეგიონში არსებული გარემოებების გათვალისწინებით. მაგალითად, რგმ 14 -ის ერთ-ერთი მიზანი - პატარა მასშტაბიანი მეთევზეების საზღვაო რესურსებსა და ბაზართან წვდომის უზრუნველყოფა, ჩვენი რეგიონის შემთხვევაში იქნება ერთ-ერთი პრიორიტეტული, რადგან ქვეყანაში არსებული მძიმე სოციალური ფონის გათვალისწინებით, ე.წ. მეთევზეები თავისი „ჰობის“ განხორციელებისას წარმოგვიდგებიან პოტენციურ თვითდასაქმებულად და მომავალში შესაძლო მცირე მეწარმეებად, რაც თავის მხრივ, განსაკუთრებით, პანდემია კოვიდ-19 შექმნილ პირობებში მნიშვნელოვნად შეუწყობს ხელს უმუშევრობის დონის შემცირებას და აღნიშნულ სფეროში დასაქმების წახალისებას.

საოკეანო/საზღვაო კლასტერებში ბირთვ სექტორებს ხშირად წარმოადგენენ შეკვეცილი პორტები, გადამზიდი კომპანიები, ზღვის პროდუქტებისა და ოფშორული ინდუსტრიები. კლასტერში მოკავშირე ინდუსტრიები დამოკიდებული არიან არეალის ზრდასა და აქტივობებზე. ქვემოთ მოცემულია საოკეანო/საზღვაო კლასტერების სქემატური გამოსახულებები, რომელთა შორისაც ერთს აქვს ბირთვად გადამზიდი კომპანია(ნორვეგიულს) და მეორეს თევზსაჭერი(ნელსონ მანდელა).

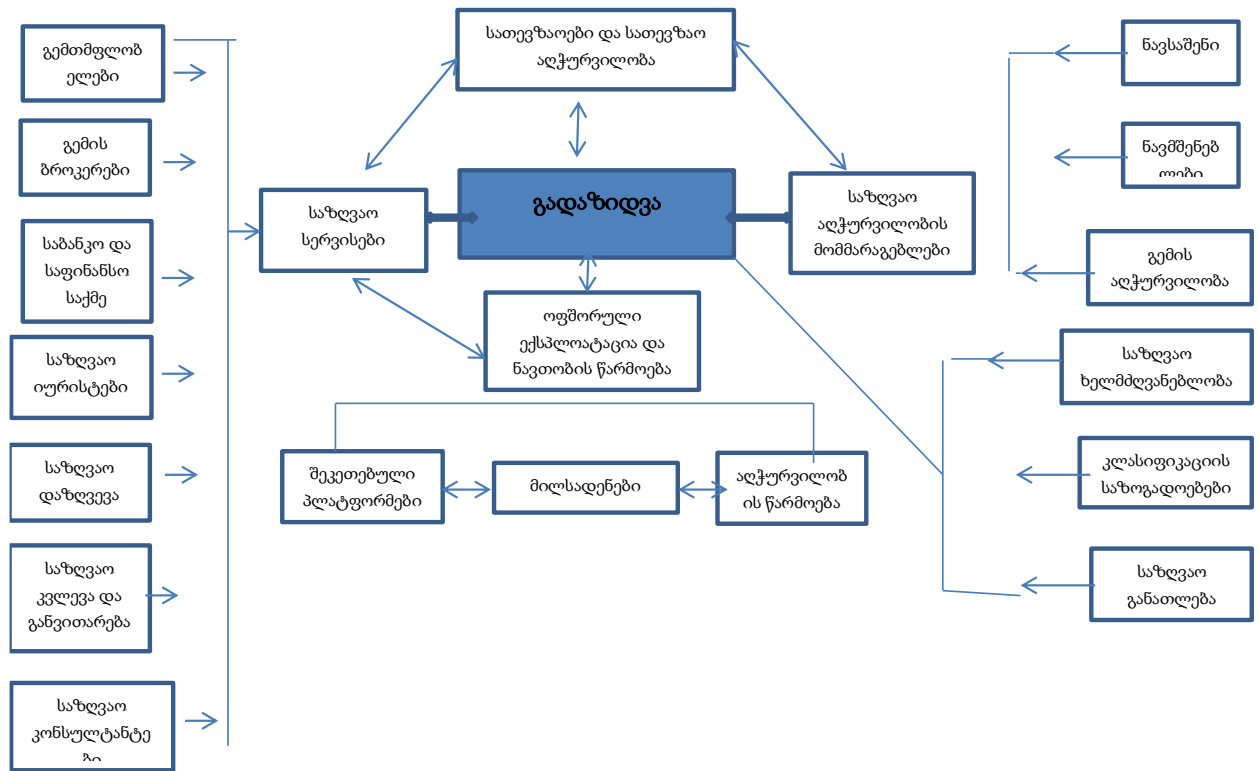
რადგან კლასტერში წარმოდგენილი სხვადასხვა სექტორები თანამშრომლობენ და მუშაობენ ერთად, მათ აქვთ პოტენციალი გაიტანონ კლასტერის შიგნით წარმოქმნილი ფასი პროდუქტსა თუ მომსახურებაზე კლასტერული ქსელის გარეთ,

შექმნან ამით საქმიანი აქტივობები, ასევე გაზარდონ მოგება და შესაბამისად მოიპოვონ კონკურენტუნარიანობა. საოკეანო/საზღვაო კლასტერებს შეუძლიათ მართონ აქტივობები ორგანიზაციებს შორის, წახალისონ ინტელექტუალური კაპიტალი, უზრუნველყონ გამოცდილების გაზიარება, მომსახურებისას შესთავაზონ საერთაშორისო სტანდარტები და საუკეთესო პრაქტიკები.



სქემა 2.2.1 საოკეანო/საზღვაო კლასტერები და რგმ 14

წყარო: **WOC 2018:** World ocean Council White Paper, “OCEAN/MARITIME CLUSTERS: Leadership and Collaboration for Ocean Sustainable Development and Implementing the Sustainable Development Goals”, 2018 (მოძიებულია: 31.01.2021) _ <http://www.blumed-initiative.eu/wp-content/uploads/2018/03/Ocean-Maritime-Clusters-and-Sustainable-Development-WHITE-PAPER-FINAL-2018-logo.pdf>

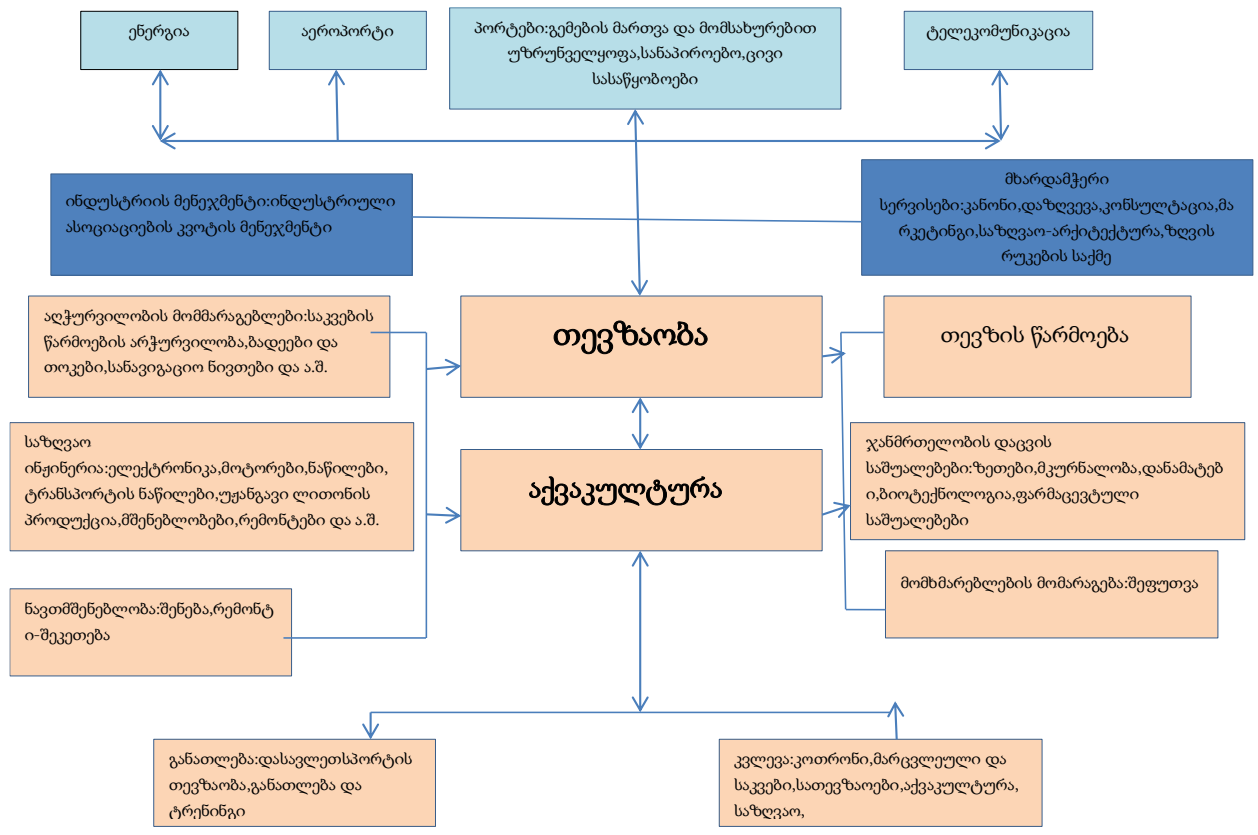


სქემა 2.2.2: ნორვეგიული კლასტერის სტრუქტურა

წყარო: **WOC 2018:** World ocean Council White Paper, “OCEAN/MARITIME CLUSTERS: Leadership and Collaboration for Ocean Sustainable Development and Implementing the Sustainable Development Goals”, 2018 (მოძიებულია: 31.01.2021) _ <http://www.blumed-initiative.eu/wp-content/uploads/2018/03/Ocean-Maritime-Clusters-and-Sustainable-Development-WHITE-PAPER-FINAL-2018-logo.pdf>

კლასტერული განვითარების ერთ-ერთი საუკეთესო მაგალითის სახით შეგვიძლია განვიხილოთ ისლანდიის ოკეანის კლასტერი, რომელიც ოკეანის

რაციონალური კლასტერინგის სარგებელს გვიჩვენებს. პროფესორ თორ სიგფუსონმა, ისლანდიის კლასტერის დამფუძნებელმა და აღმასრულებელმა დირექტორმა მოახდინა პროგრამული უზრუნველყოფისა და თევზჭერის/ბუნებრივი რესურსების ინდუსტრიების დაკავშირება და შესაბამისად, თანამშრომლობისათვის საჭირო პოტენციალის საფუძველზე, შექმნა კლასტერი რომელიც მიმართული იყო შეევსო უფსკრული ტრადიციულ ინდუსტრიებსა და იმათ შორის ვინც ცდილობდა განეხილათ იდეები მაღალი დამატებითი ღირებულების მქონე ზღვის პროდუქტებისგან. მათ მთავარ მიზანს წარმოადგენდა ისლანდიის მთავარ ექსპორტირებად პროდუქტ - ვირთევზაზე ფასის ოპტიმიზაციის მოხდენა.



სქემა 2.2.3. ნელსონ მანდელას კლასტერის სტრუქტურა

წყარო: **WOC 2018:** World ocean Council White Paper, “OCEAN/MARITIME CLUSTERS: Leadership and Collaboration for Ocean Sustainable Development and Implementing the Sustainable Development Goals”, 2018 (მოძიებულია: 31.01.2021) _ <http://www.blumed-initiative.eu/wp-content/uploads/2018/03/Ocean-Maritime-Clusters-and-Sustainable-Development-WHITE-PAPER-FINAL-2018-logo.pdf>

სხვადასხვა სპეციალობისა და უნარ-ჩვევების 50 ისლანდიური კომპანიის თანამშრომლობამ შექმნა იდეალური გარემო სამრეწველო განვითარებისათვის და შედეგად უკვე მიიღო ბევრი შვილობილი კომპანია. პრ. სიგფუსონის თქმით, ფაქტები ამტკიცებს, რომ ისლანდიაში ვირთევზის უტილიზაციის დონე უფრო მაღალია, ვიდრე სხვა ჩრდილოეთ ატლანტიკურ ქვეყნებში. გარდა ამისა, ბიზნესში, რომელიც ფოკუსირებულია თევზის სრულ გამოყენებაზე, წლიურ ბრუნვაში იყოზრდა 15-20%-ით. თევზჭერის მრეწველობაში მოკავშირე ინდუსტრიებს შორისი ნტერაქციამ, კი შემატა უფრო მეტი თავდაჯერებულობა კლასტერში ჩართულ კომპანიებს იმისა, რომ ინდუსტრიული პოტენციალი მომდევნო 10 წელში ორჯერ მაინც გაიზრდება (WOC 2018).

კლასტერი მოიცავს არა მხოლოდ თევზჭერის სექტორს, არამედ, ყველა იმ ინდუსტრიას, რომლებიც პირდაპირ ან ირიბად დამოკიდებულნი არიან თევზ პროდუქტებზე. სათევზაო ინდუსტრიას შეაქვს თავისი წვლილი, შიდა ნედლი პროდუქტის შექმნაში, დასაქმებულთა რიცხვის ზრდაში. თუმცა, აქვე უნდა აღინიშნოს, რომე რთ-ერთი ინდუსტრია, რომელიც ძირითადად დამოკიდებულია თევზჭერის მრეწველობის მოთხოვნაზე არის ტექსტილის ინდუსტრია, რომელიც პასუხს აგებს ბადეებისა და სათევზაო მოწყობილობის წარმოებაზე. ისლანდიის საოკეანო კლასტერის კონცეფციის დოკუმენტის თანახმად, მრეწველობის მთელი ბრუნვის დაახლოებით ნახევარი მოდის თევზჭერის სექტორზე (WOC 2018).

ასევე, საინტერესო და მნიშვნელოვან კლასტერს წარმოადგენს ნელსონ მანდელას ყურის კლასტერი. ის წარმოადგენს მოხალისეობრივ ასოციაციას შექმნილს საზღვაო და სანაპირო კომპანიებისაგან, სამხრეთ აფრიკის აღმოსავლეთი კონცხის რეგიონში.

იგი დაარსდა 2012 წელს და მას მართავდა მმართველი საბჭო. ის თავის მხრივ, მოიცავს 6 ქვე-კლასტერს: პორტების საკონსულტაცი ოსაბჭოს კლასტერი, ნელსონ მანდელა მეტროპოლიტენ უნივერსიტეტი, WESSA ალგოას ყურის საზღვაო და სანაპირო კლასტერი, ნელსონ მანდელას ყურის ბიზნეს-კლასტერი, ნელსონ მანდელას ყურის სათევზაო და თევზის წარმოების კლასტერი. სამხრეთ აფრიკის კლასტერი

ცდილობს განავითაროს გარემოსდაცვითი ტურიზმის დარგები, რომელიც თავის წვლილს შეიტანს პროვინციულ ეკონომიკაში(WOC 2018).

კლასტერული ფორმირებების განხილვისას არ შეიძლება არ განვიხილოთ საზღვაო სინგაპურის მწვანე ინიციატივა, რომელიც მთავრობის მიერ ინიცირებულ კლასტერს წარმოადგენს, რომელიც 2011 წელს სინგაპურის მთავრობისა და პორტის ხელმძღვანელობის მიერ დაარსდა. ინიციატივა შედგება სამი პროგრამისგან:

- მწვანე გემის პროგრამა (მგპ),
- მწვანე პორტის პროგრამა(მპპ) და
- მწვანე ტექნოლოგიის პროგრამა (მტპ) (WOC 2018).

ესენია მოხალისე პროგრამები, რომლებიც შემუშავებულია, რათა მოხდეს საზღვაო-სტრანსპორტო კომპანიების მიერ, სუფთა და მწვანე გემის პრაქტიკებისა და მანდატით გათვალისწინებული გარემოს რაციონალურობისთვის საჭირო მოთხოვნების დაცვა, აღიარება და წაქეზება. პირველი პროგრამის მიზანია შემცირდეს ნახშიროჟანგის გამოყოფა. პროგრამა მოუწოდებს სინგაპურის დროშის ქვეშ მცურავ გემებს შეამცირონ ნახშიროჟანგისა და სულფარის ოქსიდის გამოყოფა. საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის ენერგო ეფექტურობის ინდექსის მოთხოვნების თანახმად, გემები მიიღებენ 75%-ზე მეტ ფასდაკლებას, თავდაპირველ სარეგისტრაციო გადასახადზე და 50%-იან ფასდაკლებას ტვირთის ყოველწლიურ გადასახადზე. 2016 წლის ივნისში გემების 50%-მა გადააჭარბა საერთაშორისო სტანდარტებით გათვალისწინებულ ენერგო-ეფექტურობის ინდექსის ფარგლებს(LC 2017).

მესამე მტპ მიზნად ისახავს, წახალისოს ადგილობრივი საზღვაო კომპანიები მიიღონ და განავითარონ მწვანე ტექნოლოგიები. რაციონალური გადაზიდვების მხარდასაჭერად, (სინგაპურის პორტის ხელმძღვანელობა) სპხ, სთავაზობს საზღვაო კომპანიებს, მტპ გრანტებს, 3 მილიონ დოლარზე მეტი დაფინანსებით, თითოეულ პროექტზე მწვანე ტექნოლოგიების მისაღებად და განსავითარებლად, ასევე გამოყოფილი აირების შესამცირებლად. მტპ-მ დააფინანსა 20-ზე მეტი პროექტი, რომელიც მოიცავდა 60-ზე მეტ ხომალდს და 2015 წელს საზღვაო პორტის ხელმძღვანელობამ, გამოყო 50 მილიონ დოლარზე მეტი ამ პროგრამისთვის.

დღესდღეობით, პროგრამამ სარგებელი მოუტანა 21-ზე მეტ საზღვაო კომპანიას გადაზიდვების, პორტისა და ნავსადგურის სექტორში, იმ პროგრამებით, რომელმაც შეამცირა 285 000 ტონით CO₂-ის გამოყოფა(LC 2017).

სინგაპურის კლასტერში წარმოდგენილია სხვადასხვა სექტორის კომპანიები, როგორცაა საზღვაო აგენტები, საკრუიზო ხაზები და ოფშორული კომპანიები. სინგაპურის პორტი საზღვაო კლასტერის ბირთვს წარმოადგენს, რომელიც არის მსოფლიოში ერთ-ერთი უდიდესი და ეფექტური საკონტეინერო პორტი. მას გააჩნია სტრატეგიული ადგილმდებარეობა, რომელიც მოიცავს აზიის ყველაზე მნიშვნელოვან საზღვაო მარშრუტებს ავროპასა და ამერიკაში.

დუბაის საზღვაო კლასტერს ბევრი მსგავსება აქვს სინგაპურის საზღვაო კლასტერთან. კერძოდ, ის სრულიად კონტროლირდება სახელმწიფოს მიერ, გააჩნია სტრატეგიული ადგილმდებარეობა, როგორც გადამტვირთავი პორტი აზიასა და ევროპაში ვაჭრობის განვითარების მარტივად წარმართვის კუთხით და ასევე წარმოადგენს მსხვილ გლობალურ ტერმინალს. დუბაის პორტის ნაწილს წარმოადგენს თავისუფალი სავაჭრო ზონა, რომელშიც განლაგებულია ძირითადი ინდუსტრიული კომპანიები.

განსხვავებულ სურათს გვიხატავს ისლანდიის ოკეანის კლასტერი (იოკ). ის გვაჩვენებს თუ როგორ შეუძლია კლასტერინგს შეიტანოს წვლილი თევზაობის გაუმჯობესებაში ინოვაციებისა და ტექნოლოგიების გამოყენებით. ექსპერტებისა და ინჟინრების ქსელურმა ჯგუფმა, განავითარა თევზაობის კონკურენტუნარიანობა და ნედლეულის ეფექტური მართვა. ვირთევზა, რეგიონში ყველაზე მეტად წარმოებადი საზღვაო რესურსი, უტილიზდება 100%-ით, ამლევს რა ადგილობრივ თევზსაჭერ კომპანიებს და სხვა დაინტერესებულ პირებს ბაზარზე წვდომის საშუალებას, იღებს რა უფრო ნაკლებ მოსავალს შედარებით რაციონალურ დონეზე, რაც ქმნის უფრო მეტი ღირებულების მოგებას, მარაგის ჯაჭვის ფარგლებში. ისლანდიური კლასტერის თანახმად, ვირთევზის დაჭერა შემცირდა 460 000 ტონიდან 1981 წელს, 2011 წელს 180 000 ტონამდე(LC 2017).

ასევე, ერთ-ერთი პირველი ქსელური პროექტი, რომელსაც ხელმძღვანელობდა ისლანდიის ოკეანის კლასტერის ოფისი, იყო კოსმეტიკურ კომპანიებთან თანამშრომლობა, რომლებიც კოსმეტიკის დასამზადებლად თევზის შიგნეულობას იყენებდა. ამ კავშირმა და საერთო საქმემ წარმოშვა ურთიერთობები განსხვავებული ინდუსტრიების ბიზნეს ექსპერტებს შორის, რადგან ისინი ყველა დამოკიდებული იყვნენ ოკეანეზე საკუთარი ბიზნესის წარმატებისთვის.

ეს ურთიერთობები და იდეები, რომლებიც მოდის მათი მხრიდან, არის ეკონომიკის დიდი იმედი, რომ ჩამოყალიბდეს ახალი ბიზნესები და იდეები. პრობლემის გადასამისამართებლად და რაციონალურობის წინ წამოსაწევად, ინოვაციური გადაწყვეტილებები, რომლებიც თავიდან იშორებს და ამსუბუქებს საზღვაო გარემოზე საზიანო გავლენას არის ძალზედ მნიშვნელოვანი. ამ ინდუსტრიების ექსპერტები უნდა იყვნენ ერთიანები, რაციონალური პრაქტიკის საკითხის დაწინაურების საქმეში, აცნობიერებენ რა მათ საერთო ინტერესს დაიცვან და მოამარაგონ წყლით საკუთარი საარსებო წყარო. თითოეულ კომპანიას უნდა ჰქონდეს გამჭდარი ის აზრი, რომ რაციონალურობა აუცილებელია არა მხოლოდ პლანეტისთვის, არამედ გრძელვადიანი ბიზნესისა და ეკონომიკის წარმატებისთვისაც.

საოკეანო/საზღვაო პოტენციალის განვითარების კუთხით განხორციელებული კვლევების ანალიზმა აჩვენა, რომ კლასტერული ფორმირებების შექმნის და მისი წარმატებული ფუნქციონირების ძირითადი მიზანი უნდა იყოს ბიზნესის ზრდა/განვითარება და ინვესტიციის მოზიდვის განხორციელების შესაძლებლობები და სოციალური პასუხისმგებლობის მაღალი დონე საოკეანო/საზღვაო პოტენციალის რაციონალურ გამოყენებაში.



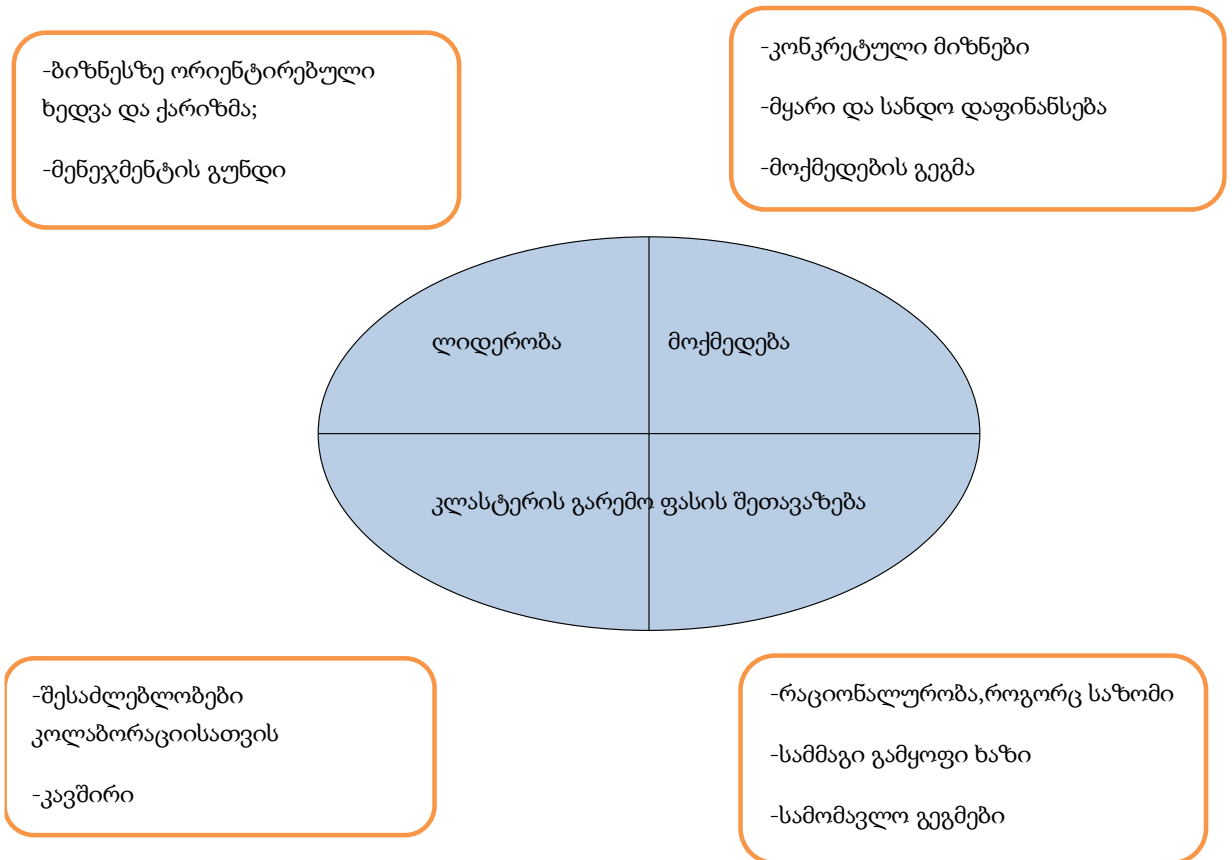
სქემა 2.2.4: კლასტერის არსებობისათვის საჭირო სფეროები

წყარო: **WOC 2018:** World ocean Council White Paper, “OCEAN/MARITIME CLUSTERS: Leadership and Collaboration for Ocean Sustainable Development and Implementing the Sustainable Development Goals”, 2018 (მოძიებულია: 31.01.2021) _ <http://www.blumed-initiative.eu/wp-content/uploads/2018/03/Ocean-Maritime-Clusters-and-Sustainable-Development-WHITE-PAPER-FINAL-2018-logo.pdf>

ჩვენი აზრით, საოკეანო/საზღვაო კლასტერები მაშინაა წარმატებული როცა აღჭურვილია ამ სამი სფეროს ინტერაქციის მიზნით. კლასტერები უნდა მისდევდნ იმ კურსს, რომელიც უბიძგებს მას სტრუქტურის ცენტრალური წერტილისკენ, თუ როგორ უნდა შექმნა წარმატებული საოკეანო/საზღვაო კლასტერი რაციონალური განვითარებისთვის.

ოთხი ძირითადი კონცეფცია უკავშირდება საოკეანო/საზღვაო კლასტერის წარმატებას რაციონალური განვითარების საქმეში:

- ლიდერობა;
- მოქმედება
- კლასტერისგარემო
- ღირებულებისშემოთავაზება.



სქემა 2.2.5: წარმატებული საზღვაო/საოკეანო კლასტერი

წყარო: **WOC 2018**: World ocean Council White Paper, “OCEAN/MARITIME CLUSTERS: Leadership and Collaboration for Ocean Sustainable Development and Implementing the Sustainable Development Goals”, 2018 (მოძიებულია: 31.01.2021) _ <http://www.bluedem-initiative.eu/wp-content/uploads/2018/03/Ocean-Maritime-Clusters-and-Sustainable-Development-WHITE-PAPER-FINAL-2018-logo.pdf>

კლასტერის წარმატება დამოკიდებულია მის წევრებს შორის კომუნიკაციასა და კოლაბორაციაზე. კლასტერის გარემოში უნდა სუფევდეს გუნდური მუშაობა მონაწილე კომპანიებს შორის, რომელსაც უფრო მეტად უნდა აკონტროლებდეს ბიზნეს ლიდერები. ისლანდიის ოკეანის კლასტერის ოფისში, რომელიც სთავაზობს სივრცეს კლასტერის 50 კომპანიას, მოწყობილია შუშის კედლები, რომელიც საშუალებას აძლევს გაზიარებასა და ინდუსტრიათ შორის დიალოგს. კოლაბორაციაზე ხაზგასმა იმდენად ძლიერია ისლანდიის ოკეანის კლასტერის ოფისში, რომ იმ მეწარმეებს, რომლებიც არ განეკუთვნებიან მოწყვლადთა კატეგორიას, არ ითვლებიან კლასტერული

საზოგადოების წევრობის იდეალურ კანდიდატებად. კომუნიკაციის ხელშეწყობა მოითხოვს ძლიერ მენეჯრულ გუნდს, რომლებიც მიუძღვებიან ერთმანეთს, მხარს უჭერენ გონებრივი იერიშისა და დამატებითი ღირებულების აქტივობებს.

საოკეანო/საზღვაო კლასტერების ეფექტურობა და სარგებელი, ეს არის მრავალმხრივი მიდგომები ქვეყნის რეგიონის ეკონომიკის განვითარებისა და წინწაწევისათვის, რომლის მიღწევასაც ცდილობს საერთაშორისო საზღვაო/საოკეანო კლასტერების სხვადასხვა საერთაშორისო გაერთიანებები, როგორცაა:

1. **საზღვაო კლასტერების ევროპული ქსელი (სკეე)**-საზღვაო კლასტერების ევროპული ქსელი არის კლასტერების ან მსგავსი სტრუქტურების კონფედერაცია რომელშიც შედის 18 ქვეყანა, დაარსდა 2005 წელს. სკეე-ის მიზანია წინ წაწიოს და გააძლიეროს ევროპული საზღვაო სექტორი და მთლიანად საზღვაო ეკონომიკა. ეროვნულ კლასტერებს სკეე-ის ფარგლებში აქვთ საერთო იდენტობა, როგორც ევროპულ საზღვაო კლასტერებს და მუშაობენ ლურჯი ეკონომიკის გასაზრდელად რეგიონში;

2. **ბლუტექის კლასტერის კავშირი** - ბლუტექის კლასტერის კავშირი არის 7 საზღვაო კლასტერისგან შემდგარი საერთაშორისო კავშირი, რომელიც სპეციალიზდება ოკეანის ტექნოლოგიებში, 7 ქვეყანაში. კლასტერის თითოეული წევრი აღიარებულია როგორც მთავარი საზღვაო კლასტერი ოკეანის ტექნოლოგიებში, რომლებმაც უნდა მოუტანონ წარმატება კლასტერიდან კლასტერს და რომლებმაც უნდა ითანამშრომლონ ლურჯ ეკონომიკასთან. საზღვაო ტექნოლოგიებზე თანამშრომლობით, ბკკ-ს მიზანია გააზიაროს ინფორმაცია და ცოდნა საზღვაო ტექნოლოგიებზე.

3. **მსოფლიო ოკეანის საბჭო (მოს)** - მსოფლიო ოკეანის საბჭო (მოს) მუშაობს რათა გამოიკვლიოს თუ როგორ მუშაობს საოკეანო/საზღვაო კლასტერი გლობალური პრობლემების დასაძლევად და გააცნობიეროს ოკეანის რაციონალური განვითარების ეკონომიკური სარგებელი. მოს-ი ფოკუსირებას აკეთებს კლასტერის ინტერაქციაზე, ინოვაციაზე და კოლაბორაციაზე ოკეანის რაციონალური განვითარებისთვის:

- პირობები და კრიტერიუმები რომელიც გამოიწვევს საოკეანო/საზღვაო კლასტერის წარმატებას;

- როგორ შეუძლია კლასტერებს წვლილი შეიტანონ რაციონალურ განვითარებაში;
- კლასტერებს შორის თანამშრომლობის შესაძლებლობები რაციონალური განვითარების მხარდასაჭერად - ეროვნულ, რეგიონულ და გლობალური მასშტაბით.

ევროპაში საზღვაო ინდუსტრიის განვითარება ევროპელების ცხოვრების დონის ამაღლების ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანეს ხელშემწყობ ფაქტორს წარმოადგენს. ევროკავშირის ქვეყნების გარე ვაჭრობის უმეტესი წილი მოდის საზღვაო ტრანსპორტზე. ევროპული პორტები ამუშავებენ დაახლოებით 3,5 მილიონ ტონა ტვირთს წელიწადში და აღნიშნული პორტების გავლით გადის ასევე 350 მილიონი ადამიანი. შესაბამისად, საზღვაო ტრანსპორტი და მასთან დაკავშირებული მომსახურებები სასიცოხლოდ მნიშვნელოვან როლს ასრულებს ევროპულ ლანდშაფტში.

- საზღვაო სამუშაოების სექტორი სთავაზობს ისეთი სახის მომსახურებებს, როგორცაა ზღვის ფსკერის გაღრმავებითი სამუშაოები და ასევე მიწის სამელიორაციო სამუშაოები. აღასნიშნავია, რომ ევროპაში მოხმარებული ზეთის 40% და ბუნებრივი აირის 60 % მოიპოვებულია საზღვაო ოფშორებში. ევროპის გარშემო არსებული ზღვები ასევე უზრუნველყოფს ენერჯის ტრანსპორტირების გზების მთელ რიგ სპექტრს, გადაზიდვების, წყალქვეშა მილსადენების ქსელებისა და ელექტროენერჯის ურთიერთკავშირის საშუალებით. ევროპის სანაპირო რეგიონები, ასევე წარმოადგენს საზღვაო ინდუსტრიის განვითარების კერას, ისეთის როგორცაა გემთმშენებლობა და თავის მხრივ, წარმოადგენს ერთ-ერთ ყველაზე პოპულარულ ტურისტულ მიმართულებას. აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ მეთევზეობა და თევჭერის საქმიანობა ევროპის ზღვისპირა რეგიონებისათვის წარმოადგენს დასაქმების ერთ-ერთ წყაროს (ECRR 2008).

როდესაც ვსაუბრობთ კლასტერების ევროპულ გამოცდილებაზე და მოდელებზე არ შეიძლება არ აღვნიშნოთ ევროპული კლასტერების ობსერვატორია, (European Cluster Observatory), რომელიც დაარსდა 2007 წელს და არის ყველაზე მრავალმხრივი, ამომწურავი ბაზა კლასტერებზე, კლასტერების ორგანიზაციებსა და კლასტერების

ანგარიშებზე ევროპაში. ობსერვატორიას აფინანსებს ევროკომისიის დირექტორატი „ევროპაინოვას“ ინიციატივის ფარგლებში. ობსერვატორიაში მომზადებულ ცნობარში მოცემულია ინფორმაცია იმ 2000-ზე მეტი კლასტერის შესახებ, რომლებიც ფუნქციონირებენ ევროპაში. კლასტერების შესახებ მონაცემები მოიცავს მათი ფუნქციონირების გეოგრაფიას ცალკეული ქვეყნის მიხედვით და სპეციალიზაციის ჭრილით. ობსერვატორიის განახლებულ ვებ-გვერდზე ხელმისაწვდომია საინტერესო სამეცნიერო და პრაქტიკული მასალა, როგორცაა ინფორმაცია, კლასტერების განლაგებისა და ეკონომიკური მაჩვენებლების შესახებ, კლასტერების კალენდრის (ინფორმაცია ეხება კლასტერების შესახებ კონფერენციებს, შეხვედრებს, სემინარებს, ვორქშოფებს და სხვა), კლასტერების საკლასო ოთახის (ვიდეო მასალა კლასტერებისა და კლასტერების პოლიტიკის შესახებ), კლასტერვიკი (კლასტერების შესახებ ენციკლოპედიური მასალა), კლასტერების ბიბლიოთეკა (კლასტერებთან დაკავშირებული დოკუმენტები, პოლიტიკის ანგარიშები, რეგიონული კლასტერების ანგარიშები და კლასტერების ქეისები) და სხვა. ხელმოწერის სისტემა დაინტერესებულ პირებს აწვდის მათთვის საინტერესო ინფორმაციას. ობსერვატორიას მართავს სტოქჰოლმის ეკონომიკის სკოლის სტრატეგიისა და კონკურენტუნარიანობის ცენტრი (Center for Strategy and Competitiveness - CSC). „ევროპაინოვა“ (EUROPE INNOVA), არის ინიციატივა, რომელიც ცდილობს გახდეს ყველა იმ უახლესი საშუალებისა და ინსტრუმენტების ლაბორატორია, რაც ხელს შეუწყობს ინოვაციებსა და კონკურენტუნარიანობას (Competitiveness and Innovation Framework Programme - CIP). ის თავს უყრის ინოვაციების ხელშემწყობ საზოგადოებრივ და კერძო პროვაიდერებს, როგორცაა ინოვაციების სააგენტოები, ტექნოლოგიების გადაცემის ოფისები, ბიზნეს-ინკუბატორები, ფინანსური შუამავლები, კლასტერებში შემავალი ორგანიზაციები და სხვა. „ევროპაინოვა“-ს ნაწილია ევროპული საინოვაციო პლატფორმა კლასტერებისთვის (European Innovation Platform for Clusters - ClusterIP). იგი კლასტერში გაერთიანებული ფირმებისთვის საინოვაციო მხარდაჭერის ახალი ან უკეთესი მეთოდებისა და საშუალებების შემუშავებით, ხელს უწყობს ტრანსნაციონალური კავშირების ჩამოყალიბებას კლასტერების ორგანიზაციებს შორის (მაგნიძე 2012).

ევროპის საზღვაო ინდუსტრიას ძლიერი გლობალური პოზიცია უკავია მრავალ (ქვე) სექტორის განვითარებაში. მთავარი მდგომარეობს, იმაში თუ როგორ უნდა განმტკიცდეს და გაძლიერდეს საზღვაო კლასტერებს შორის კონკურენცია. ბოლო ათწლეულების განვალობაში უმეტესი ქვეყნის ყურადღება მიექცა საზღვაო სექტორის განვითარებას და უმეტესი მათაგანის ხედვას კი წარმოადგენდა, ის რომ მათი საზღვაო სფერო მსოფლიო ბაზარზე წარმოდგენილიყო კლასტერების ფორმით.

ევროპულ საზღვაო კლასტერს უკავია მყარი პოზიცია საზღვაო სამყაროში, რასაც მოწმობს ქვევით მოყვანილი ფაქტები:

- ევროპული პორტები ამუშავებენ მსოფლიო საზღვაო ვაჭრობის 25 %-ს;
- ევროპელი გემთბლობელი კომპანიები აკონტროლებენ მსოფლიო ფლოტის თითქმის 40 %-ს;
- ევროპა არის ნომერ პირველი ტურისტული მიმართულება მსოფლიოში, სანაპირო ტურიზმი, კი წარმოადგენს ერთ-ერთ მნიშვნელოვანს;
- ბოლო ათწლეულის განმავლობაში ევროპული გემთბლობის წარმოება გამოირჩეოდა ყველაზე მაღალი ტვირთბრუნვით;
- იახტების მწარმებელი ევროპული კომპანიები ახდენენ მსოფლიოში წარმოებული იახტების 60%-ის წარმოებას;
- ზღვის ფსკერის გაღრმავებითი სამუშაოების განმახორციელებელ კომპანებს უკავიათ ღია ბაზრის 80%-ი;
- ევროპული ქვეყნების მიერ შეთავაზებული მომსახურებები, ისეთები როგორცაა საზღვაო კვლევები, საზღვაო ნაოსნობა, მეთევზეობა და სამხედრო-საზღვაო ფლოტი ლიდერობს მსოფლიოში **(ECRR 2008)**.

ევროკავშირის ევროპული საზღვაო კლასტერების ორგანიზაცია, საზღვაო კლასტერულ ორგანიზაციებს განსაზღვრავს, როგორც ორგანიზაციებს რომელთა მიზანია გააძლიეროს მათივე საზღვაო კლასტერის ძალა. განმარტების თანახმად, საზღვაო კლასტერული ორგანიზაცია მოიცავს ერთზე მეტ საზღვაო სექტორს. გარდა ამისა, კლასტერული ორგანიზაციები იძლევა პლატფორმას სექტორში არსებული ორგანიზაციებისთვის, რომლებიც დაკავშირებულია ერთმანეთთან, ასევე სექტორული

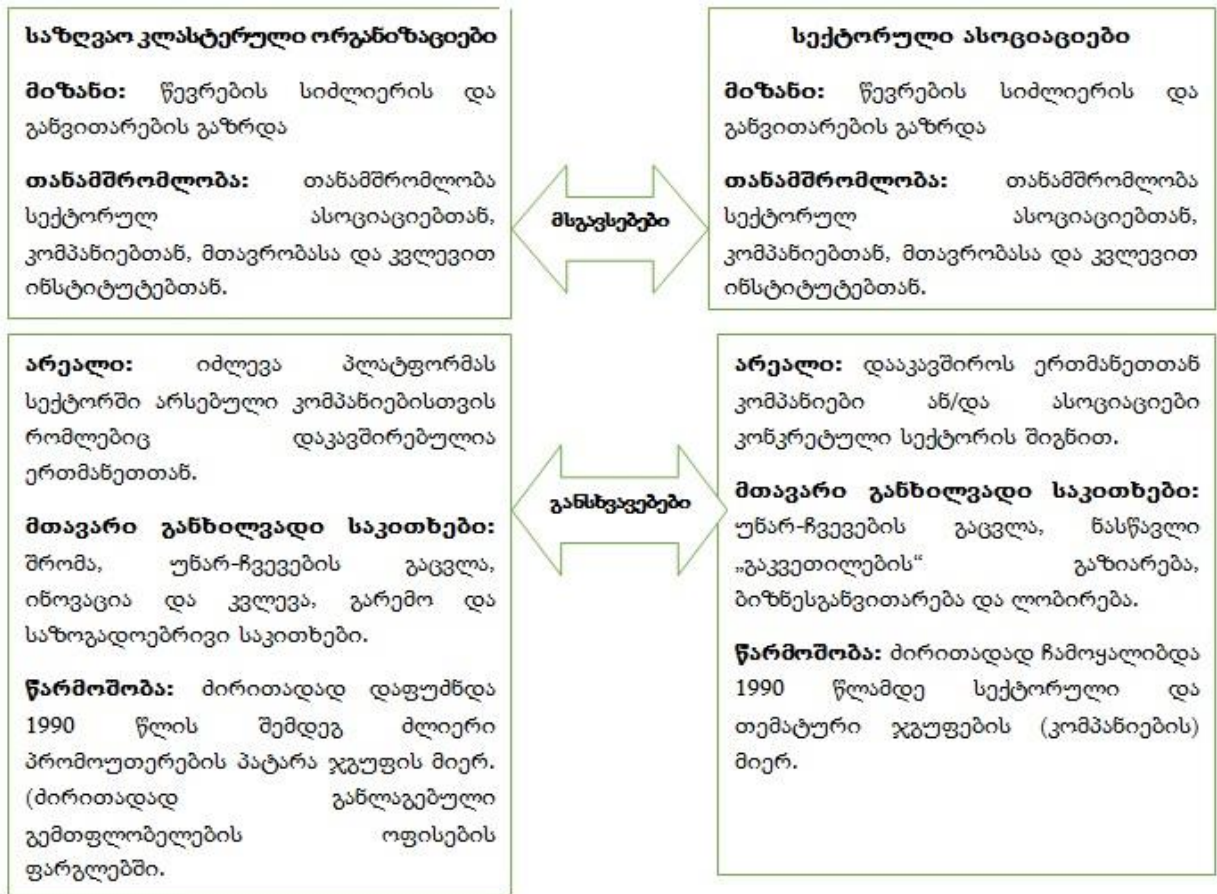
ასოციაციები, რომლებიც აკავშირებენ ყველა კომპანიას ან/და ორგანიზაციებს რომელიმე კონკრეტული სექტორის ფარგლებში. შესაბამისად, კლასტერული ორგანიზაციები და სექტორული ასოციაციები ავსებენ ერთმანეთს. ამ მხრივ, სექტორული ასოციაციები ხშირად უერთდებიან კლასტერულ ორგანიზაციებს რათა შემდგომში გაერთიანდნენ სხვა სექტორულ ასოციაციებსა და კომპანიებთან საერთო ინტერების განხორციელების თანამშრომლობის მიზნით.

საინტერესოა განვიხილოთ კლასტერულ ორგანიზაციებსა და სექტორულ ასოციაციებს შორის არსებული მსგავსება და განსხვავება, რომელიც სქემის (სქემა 2.2.6) სახით შეგვიძლია გამოსახოთ.

ევროკავშირის ევროპული საზღვაო კლასტერების ორგანიზაციის თანახმად სექტორული ასოციაციები არიან უმეტესად კლასტერული ორგანიზაციების წევრები, რომელთა მიზანსაც წარმოადგენს თანამშრომლობა საერთო ინტერესების რეალიზების მიზნით.

მთავარი ევროპული საზღვაო რეგიონები წარმოდგენილია ეროვნული ან/და რეგიონალური კლასტერული ორგანიზაციით. ძირითადად არსებობს ორი ძირითადი შესაძლო მიდგომა საზღვაო კლასტერული ორგანიზაციებისთვის რათა გამოიჩინონ კლასტერის შექმნის ინიციატივა. ეს ინიციატივა შეიძლება დახარისხდეს როგორც სახელმწიფოს წახალისებული ორგანიზაციები (ზემოდან ქვემოთ) და კლასტერული ორგანიზაციები წახალისებული წამყვანი ორგანიზაციების ან/და სექტორული ასოციაციების მიერ (ქვემოდან ზემოთ).

განხილული კლასტერული ორგანიზაციების საფუძველზე ვფიქრობთ თვალნათლივ ჩანს, რომ კლასტერული ორგანიზაციების დაარსების მთავარ მიზანს წარმოადგენს ისეთი სტრუქტურის ჩამოყალიბება, რომელიც კლასტერული პრობლემების გადაწყვეტის ნათელ გზებს დასახავს (მაგ: შრომის ბაზარი და ინოვაცია), მიუხედავად კლასტერული ორგანიზაციის ინიციატორისა.



სქემა 2.2.6: მსგავსება და განსხვავება კლასტერულ ორგანიზაციებსა და სექტორულ ასოციაციებს შორის

წყარო: **ECRR 2008:** European Commission, “The Role of Maritime Clusters to enhance the strength and development of maritime sectors”, report on results, 2008

მნიშვნელოვანია მოხდეს კონკურენციის გაზრდა, საზღვაო სექტორის წინ წაწევა და კლასტერის ფარგლებში კოორდინაციის გააუმჯობესება. ორგანიზაციული სტრუქტურა კი, თავის მხრივ დამოკიდებულია ქვეყნებში არსებულ კლიმატზე ან/და გარემოზე, რომელზეც თავის მხრივ გავლენას ახდენს ტრადიციები, ისტორია, კულტურა, სახელმწიფო სტრუქტურა და წამყვანი სექტორები. მიზანშეწონილად მიგვაჩნია, რომ კლასტერული პრობლემები გადაიჭრას კლასტერული ორგანიზაციის შიგნით და ეფუძნებოდეს შემდეგ ძირითად ელემენტებს:

1. გამჭვირვალობა და კომუნიკაცია/დიალოგი, ორივე ჰორიზონტალურად და ვერტიკალურად, ასევე კლასტერული ორგანიზაციების სტრუქტურა და აქტივობები;

2. წამყვანი ინდივიდების არსებობა კლასტერულ ორგანიზაციაში, რომელიც აამაღლებს ენთუზიაზმს და დასახავს ნათელ ზრახვებს დაფუძნებულს ზუსტ და აღიარებულ ხედვაზე.



სქემა 2.2.7: ორი ტიპის კლასტერული ორგანიზაციების შედარება

წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ **ECRR 2008**: European Commission, “The Role of Maritime Clusters to enhance the strength and development of maritime sectors”, report on results, 2008 წყაროს მიხედვით

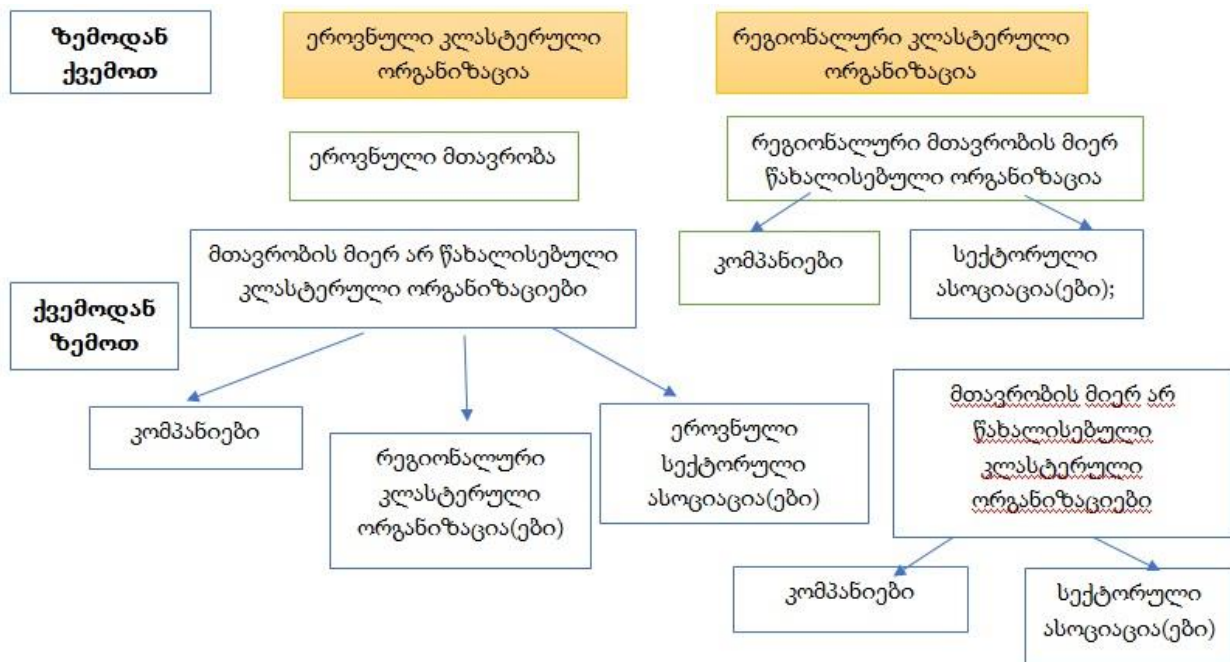
თანამედროვე რეალობაში, გეოგრაფიული არეალის გათვალისწინებით საზღვაო კლასტერები შეიძლება ფოკუსირებული იყოს საერთაშორისო ან/და ევროპულ, ეროვნულ, რეგიონალურ ან ადგილობრივ დონეზე. შეიძლება გამოიყოს ძირითადი განსხვავებები ეროვნულ და რეგიონალურ საზღვაო კლასტერულ ორგანიზაციების მახასიათებლებსა და აქტივობებს შორის. გეოგრაფიული არეალის გარდა, ეს ორგანიზაციები ამჟღავნებენ მსგავსებებსა და განსხვავებებს სხვადასხვა საკითხებშიც.

პირველი განსხვავება არის ის, რომ ეროვნული კლასტერული ორგანიზაციები ძირითადად ადრეულ ეტაპზე ჩამოყალიბდა, ვიდრე რეგიონული ორგანიზაციები. აგრეთვე განსხვავდება მათი მიზნებიც. მაშინ, როცა ეროვნული ორგანიზაცია უფრო მეტად ფოკუსირდება ჩამოყალიბოს სტრატეგიული სტრუქტურა, რეგიონალური ორგანიზაციები ფოკუსირებას ახდენენ ლოკალური განვითარებისა და ოპერაციების გაუმჯობესებაზე.

რეგიონალური კლასტერული ორგანიზაციები მოიცავენ ისეთ საკითხებს როგორცაა, ადგილობრივი ბიზნესის განვითარება და უნარ-ჩვევების გაცვლა. კიდევ ერთი განსხვავება ამ ორ კლასტერულ ორგანიზაციას შორის არის უფრო მაღალი ბიუჯეტი აქტივობისა და ინიციატივების დასაფინანსებლად.

ეროვნული და რეგიონალური კლასტერული ორგანიზაციების უმეტესი ნაწილი დაარსდა ბოლო 15-20 წლის პერიოდში და მათი შექმნის მთავარ მიზეზს წარმოადგენდა საზღავო სფეროს, მასში ჩართული ორგანიზაციები განვითარება და კონკურენტუნარიანობის ზრდა იყო, რაც თავის მხრივ, გულისხმობდა ქვეყნის ეკონომიკის განვითარებას.

ეროვნული და რეგიონალური კლასტერული ორგანიზაციების ჩამოყალიბება დაფუძნებულია ერთიდაიმავე პრინციპზე და ამ ორგანიზაციებს ყავთ თითქმის მსგავსი ტიპის წევრები, რომლებიც არიან აქტიურები კლასტერულ ორგანიზაციებში. გარდა ზემოდან ქვემოთ კლასტერული ორგანიზაციებისა, კომპანიები და სექტორული ასოციაციები ჩართული არიან როგორც წევრები კლასტერული ორგანიზაციების საქმიანობაში (იხ.სქემა 2.2.8).



სქემა 2.2.8 ეროვნული და რეგიონალური ზემოდან ქვემოთ და ქვემოდან ზემოთ კლასტერული ორგანიზაციების ყველაზე გავრცელებული სტრუქტურები

წყარო: **ECRR 2008**: European Commission, “The Role of Maritime Clusters to enhance the strength and development of maritime sectors”, report on results, 2008

ეროვნული და რეგიონალური ზემოდან ქვემოთ ორგანიზაციები არიან ძირითადად სამინისტროების ან რეგიონალური განვითარების სააგენტოს ნაწილი. ამას გარდა, ორივე ეროვნული და რეგიონალური ორგანიზაციები თანამშრომლობენ ერთიდაიმავე ინსტიტუტებთან, როგორცაა კერძო კომპანიები, სექტორული ასოციაციები, სახელმწიფო და კვლევითი ინსტიტუტები. ბოლო მსგავსება არის ის, რომ ორივე კლასტერული ორგანიზაციები ყოველთვის უწევენ სტატისტიკურ მონიტორინგს (ეკონომიკურ მნიშვნელობას) თავიანთ კლასტერებს გარე ორგანიზაციების საშუალებით.

დაფინანსების ფარგლებში, არსებობს განსხვავება ორგანიზაციებსა და/ან ასოციაციებს შორის რომლებსაც ფინანსური წვლილი შეაქვთ კლასტერულ ორგანიზაციაში. ასევე მნიშვნელოვანი განსხვავება არსებობს ბიუჯეტის დონეებს შორის, რომელსაც ზემოდან ქვემოთ და ქვემოდან ზემოთ კლასტერული ორგანიზაციები ღებულობენ. ზემოდან ქვემოთ კლასტერული ორგანიზაციები

არსებობენ გერმანიასა და დანიაში.ეს ორი ორგანიზაცია აფინანსებს თავის აქტივობებს სახელმწიფო ბიუჯეტიდან.ზემოდან ქვემოთ ორგანიზაციების ბიუჯეტი უფრო მაღალია ვიდრე ქვემოდან ზემოთკლასტერული ორგანიზაციებისა, რადგან იგი შედის სახელმწიფო ადმინისტრაციის მთლიან ბიუჯეტსა და საზღვაო განათლების პროგრამაში.

ძირითადი განსხვავება ეროვნულ საზღვაო კლასტერულ ორგანიზაციებს შორის არის ბიუჯეტის განაწილება ამ ორგანიზაციებს შორის.ზოგადად, მთავარი ბიუჯეტური კომპონენტები ორივე ეროვნული და რეგიონალური ორგანიზაციებისთვის არის პროექტები და კვლევები, პოლიტიკური კურსი და სტრუქტურა, მონაცემთა და ინფორმაციის გაზიარება.

საინტერესოა განვიხილოთ ეროვნული საზღვაო კლასტერული ორგანიზაციების ჩართულობა საზღვაო სექტორში, სხვადასხვა სფეროების მიხედვით (იხ. სქემა .2.2.9).

სქემაში მოცემული მონაცემი გვაჩვენებს საზღვაო სექტორს სხვადასხვა სფეროების მიხედვით (მაგ.კერძო კომპანიები ან/და სექტორული ასოციაციები, რომელიც მიეკუთვნება სექტორს), რომლებიც არიან ეროვნული საზღვაო კლასტერული ორგანიზაციების აქტიური წევრები. უნივერსალური მეთოდი, თუ როგორ განასხვავონ სექტორი წარმოდგენილი საზღვაო კლასტერული ორგანიზაციაში არ არსებობს.ამ კვლევაში გამოყენებული დეფინიციები ჩამოაყალიბა საზღვაო კლასტერების ევროპულმა კავშირმა და გამოიყენება ამ სექტორების ასაღწერად. მონაცემი მიგვანიშნებს, რომ კლასტერული ორგანიზაცია წარმოაჩენს თითქმის ყველა ტრადიციულ საზღვაო სექტორს, თუმცა პრაქტიკაში ეს ყოველთვის ასე არ არის, გარდა იმ სექტორებისა, რომლებიც პასუხობენ საზღვაო კლასტერის ფართო განმარტებას. სათევზაო და სანაპირო ტურიზმი და რეკრეაცია არის ზოგჯერ ეროვნული კლასტერული ორგანიზაციის წევრები.

როგორც წესი, კლასტერინგი თავის თავში არ გულისხმობს მიზანს, მაგრამ შეიძლება იქნას განხილული როგორც ეკონომიური კეთილდღეობის საწინდარი: რეგონები, რომლებსაც გააჩნიათ უფრო მეტი დასაქმებული მრეწველობის დარგში მიეკუთვნებიან ძლიერ კლასტერებს და გამოირჩევიან კეთილდღეობის მაღალი

მაჩვენებლით. კლასტერინგის მნიშვნელობის განსაზღვრისას შეიძლება გამოვყოთ შემდეგი მნიშვნელოვანი ასპექტები:

1. ინოვაცია:

- კლასტერი იძლევა ნაყოფიერ გარემოს ინოვაციისთვის;
- კლასტერები არის ლისაბონის სტრატეგიის სასიცოცხლო ნაწილი;
- კლასტერიკომპანიები ღებულობენ თავიანთ სარგებელს მუდმივი ცოდნის ნაკადით და დახელოვნებული შრომითი ძალის არსებობით;

- კლასტერული ფირმები უფრო ინოვაციურია ვიდრე არაკლასტერული;
- კლასტერი არეგისტრირებს უფრო მეტ სავაჭრო ნიშანს(29%-14%თან)და მიმართავს უფრო მეტ პატენტს(29%-12%თან);

- კლასტერები კარგად იცნობენ ღია ინოვაციურ თანამედროვე მიდგომას(ინოვაცია შექმნილია უფრო ღია გარემოში ვიდრე იზოლირებულ ორგანიზაციებში);

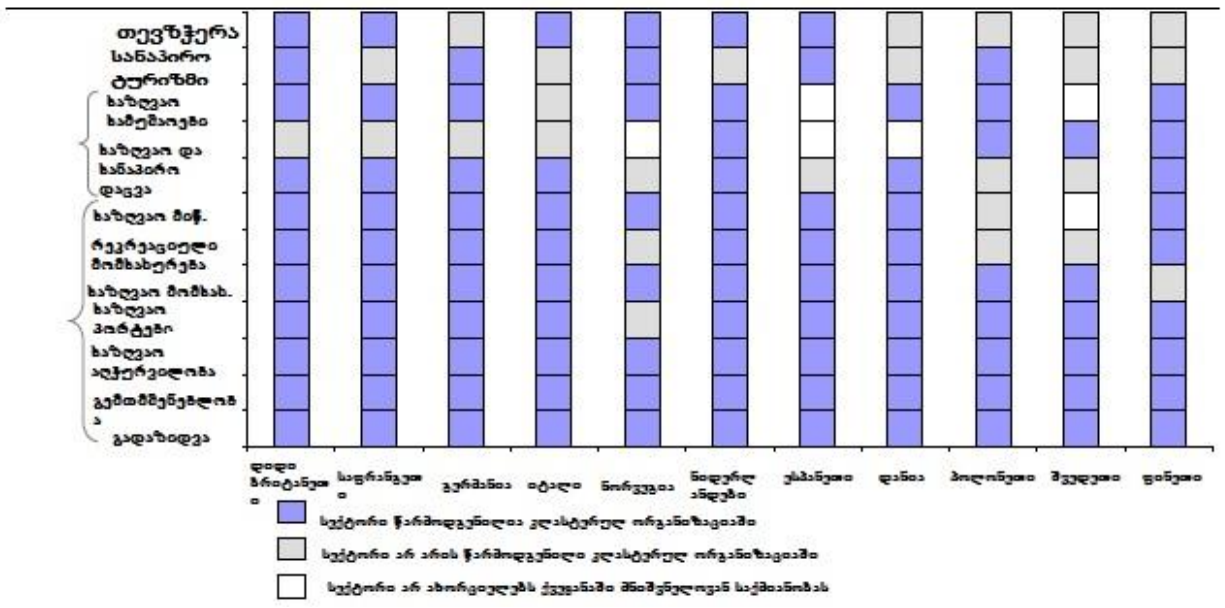
2. სპეციალიზაცია:

- ევროპულ დასაქმებულთა 35% დასაქმებულია საწარმოებში,რომლებიც თავის მხრივ კლასტერის ნაწილია;

- ინდივიდუალური კლასტერული კატეგორიები განსხვავდებიან მნიშვნელოვნად დასაქმებაზე კონცენტრაციის დონით;

- ევროპა ჩამორჩება აშშ-ს კლასტერული სიძლიერის საშუალო მაჩვენებლით. შესაძლოა ეს გამოწვეულია დარჩენილი ბარიერებით ევროპაში კროს-რეგიონალური კონკურსით და საწარმოო კულტურებში არსებული განსხვავებებით (ECRR 2008).

მთავარი ინოვაციური სარგებელი კლასტერულ ორგანიზაციების აქტივობებისა შეიძლება იყოს ეფექტურობის ზრდა, ბიზნესის ფორმირების დონის ზრდა და ინოვაციის უფრო მაღალი დონე.



დიაგრამა 2.2.2. ეროვნული საზღვაო კლასტერული ორგანიზაციები საზღვაო სექტორში

წყარო: **ECRR 2008**: European Commission, “The Role of Maritime Clusters to enhance the strength and development of maritime sectors”, report on results, 2008

კლასტერის ფარგლებში კომპანიებს შეუძლიათ იმუშაონ ეფექტურობის უფრო მაღალ დონეზე კიდევ ერთი სპეციალიზირებული აქტივისა და პროვაიდერის გამოყენებით, და ეს გააკეთონ უფრო ნაკლებ დროში ვიდრე ამას შეძლებდნენ იზოლირებულად. ასევე, ბიზნეს ფორმირებების დონე უფრო მაღალია კლასტერში. ასევე, კომპანიებსა და კვლევით ინსტიტუტებს შეუძლიათ მიაღწიონ ინოვაციის უფრო მაღალ დონეს. ცოდნის გაზიარება და ახლო ინტერაქცია მომხმარებლებთან და სხვა კომპანიებთან ქმნის უფრო მეტ ახალ იდეას.

ევროპული საზღვაო კლასტერების კვლევიდან გამომდინარე შევიძლია გამოვყოთ და ვისაუბროთ საზღვაო სფეროში არსებულ პრობლემურ ტენდენციებზე. კერძოდ, პირველი საზღვაო ტენდენცია არის ინოვაციების, კვლევისა და განვითარების ღონისძიებების ზრდა, განსაკუთრებით საზღვაო აღჭურვილობის წარმოებისა და გემთმშენებლობის სფეროში. ევროპული საზღვაო (და არა საზღვაო) წარმოების სექტორები მკაცრი გამოწვევების წინაშე დგანან, რათა მოახდინონ შესაბამისი კონკურენციის გაწევა იაფი და სუბსიდირებული წარმოების მქონე ქვეყნებისათვის,

განსაკუთრებით კი აღნიშნული ქვეყნები დამახასიათებელია აზიის რეგიონისათვის. ევროპული ინტელექტუალური საკუთრების უფლებები (IPR) შესაბამის გავლენას ვერ ახდენს, ამ მესამე ქვეყნების მიერ წარმოების მოცულობებზე, რომლებსაც ისინი ახორციელებენ ევროპელი ტექნოლოგების მიერ შემუშავებული ახალი დანადგარების პატენტების საფუძველზე. ამიტომ, კონკურენტული უპირატესობის შესანარჩუნებლად ევროპული კომპანიები სპეციალიზირებულნი არიან ნოუ – ჰაუსა და უკვე არსებულ გამოცდილებაზე. თუმცა უნდა აღნიშნოს, რომ მსგავსი ევროპული კომპანიები ყოველთვის არ ახდენენ წარმოებას ევროპაში. ისინი ხშირად იყენებენ ქვეყნებს, რომლებიც გამოირჩევა წარმოებაზე გაწეული დაბალი დანახარჯებით (წარმოება ხშირ შემთხვევაში დაკავშირებული ხომალდების კორპუსის წარმოებასთან).

კიდევ ერთი ტენდენცია, რომელიც დამახასიათებელია საზღვაო სფეროში, ეს არის ის პრობლემები, რომლებსაც აღნიშნულ სფეროში მოღვაწე კომპანია აწყდება თანამშრომელთა სამსახურში აყვანის დროს. ევროპის საზღვაო კლასტერების ორგანიზაციის მიერ განხორციელებული კვლევების თანახმად, საკმაოდ რთული აღმოჩნდა პოტენციური თანამშრომლებისა და ახალგაზრდა სპეციალისტების მოზიდვა საზღვაო სექტორში. აღნიშნული ტენდენციის ძირითადი მიზეზს, კი წარმოადგენს პირად ცხოვრებასა და სამუშაოს შორის არსებული ბალანსის მნიშვნელობის ზრდა - კონკრეტულად, კი ოფშორული ზონების თანამშრომლები დგებიან აღნიშნული პრობლემის წინაშე და ოფიცრების დაბერება. უფრო მეტიც, ხალხის მოზიდვა ოფშორულ საქმიანობაში მნიშვნელოვანია არა მხოლოდ სანაოსნო და ოფშორული სექტორებისთვის, არამედ სახმელეთო საზღვაო სექტორისთვის. კერძოდ, შეგვიძლია გამოვყოთ საპორტო საქმიანობა, რომელიც სერვისისების მიწოდებასთან. აღნიშნულ სფეროში დიდი მნიშვნელობა ენიჭება უკვე გამოცდილ პერსონალს, რომელსაც გააჩნია შესაბამისი ცოდნა, კომპეტენციები და ხანგრძლივი სამუშაო გამოცდილება.

საზოგადოების შეზღუდული ინფორმირებულობა საზღვაო სექტორის საქმიანობის შესახებ - მესამე საზღვაო სექტორისთვის დამახასიათებელი ტენდენცია. საზღვაო ტრანსპორტი წარმოადგენს საქონლის მსოფლიო ვაჭრობის ერთ-ერთ მთავარი ხელშემწყობ ფაქტორს და, ამრიგად, დიდი მნიშვნელობა აქვს მსოფლიოს

ეკონომიკისთვის. თუმცა, რადგან პორტები და მათთან დაკავშირებული წარმოება და მომსახურება და, შესაბამისად, გემები, პრაქტიკული და უსაფრთხოების მიზეზებიდან გამომდინარე დაშორდნენ ქალაქებს, საზოგადოების ინფორმირებულობა საზღვაო ტრანსპორტის მნიშვნელობის შესახებ გაქრა. საზღვაო სექტორი და კლასტერული ორგანიზაციები ხშირად აღნიშნავენ, რომ საზოგადოების შეზღუდული ინფორმირებულობა მათი საქმიანობის მნიშვნელობაზე და გამოწვევებზე იწვევს (ან შეიძლება გამოიწვიოს) ზემოაღნიშნულ დაქირავების სირთულეები და მთავრობის ინიციატივებისა და პოლიტიკის დეფიციტი.

ევროპული საზღვაო კლასტერის საინტერესო მაგალითს წარმოადგენს ლიგურიის საზღვაო ტექნოლოგიების კლასტერი (DLTM), რომლის მთვარ მიზნებს წარმოადგენს:

1. კვლევა და შემუშავება:

- შესაბამისი პირობების შექმნა კერძო და სახელმწიფო ინვესტორების მიერ განხორციელებული სამეცნიერო და ინოვაციური საქმიანობის დასაფინანსებლად და თანხების მოსაზიდად;

- ხელი შეუწყოს კვლევითი საქმიანობის სტრუქტურების, ახალი ან არსებული აღჭურვილობის ჩამოყალიბებას და გაძლიერებას;

- ხელი შეუწყოს ურთიერთკავშირსა და კომუნიკაციას როგორც მკვლევარებსა და სხვადასხვა სტრუქტურებს შორის, ასევე კვლევასა და ინდუსტრიას შორის;

- უზრუნველყოს ინოვაციური პროექტების განხორციელება და განვითარება, რომლებიც კვლევის სისტემასა და საწარმოებს შორისაა გაზიარებული

2. რეგიონის ინოვაცია და განვითარება:

- ხელი შეუწყონ და გააძლიერონ ინოვაციური პროცესები, რაც ხელს შეუწყობს რეგიონში არსებული საწარმოების გაერთიანებას და ასევე მაღალტექნოლოგიური კომპანიების შექმნას. აგრეთვე მოხდება სტარტაპების ხელშეწყობა, მცირე და საშუალო ბიზნესის ინტერესების გათვალისწინებით.

3. გადამზადება/ტრენინგის არეალი:

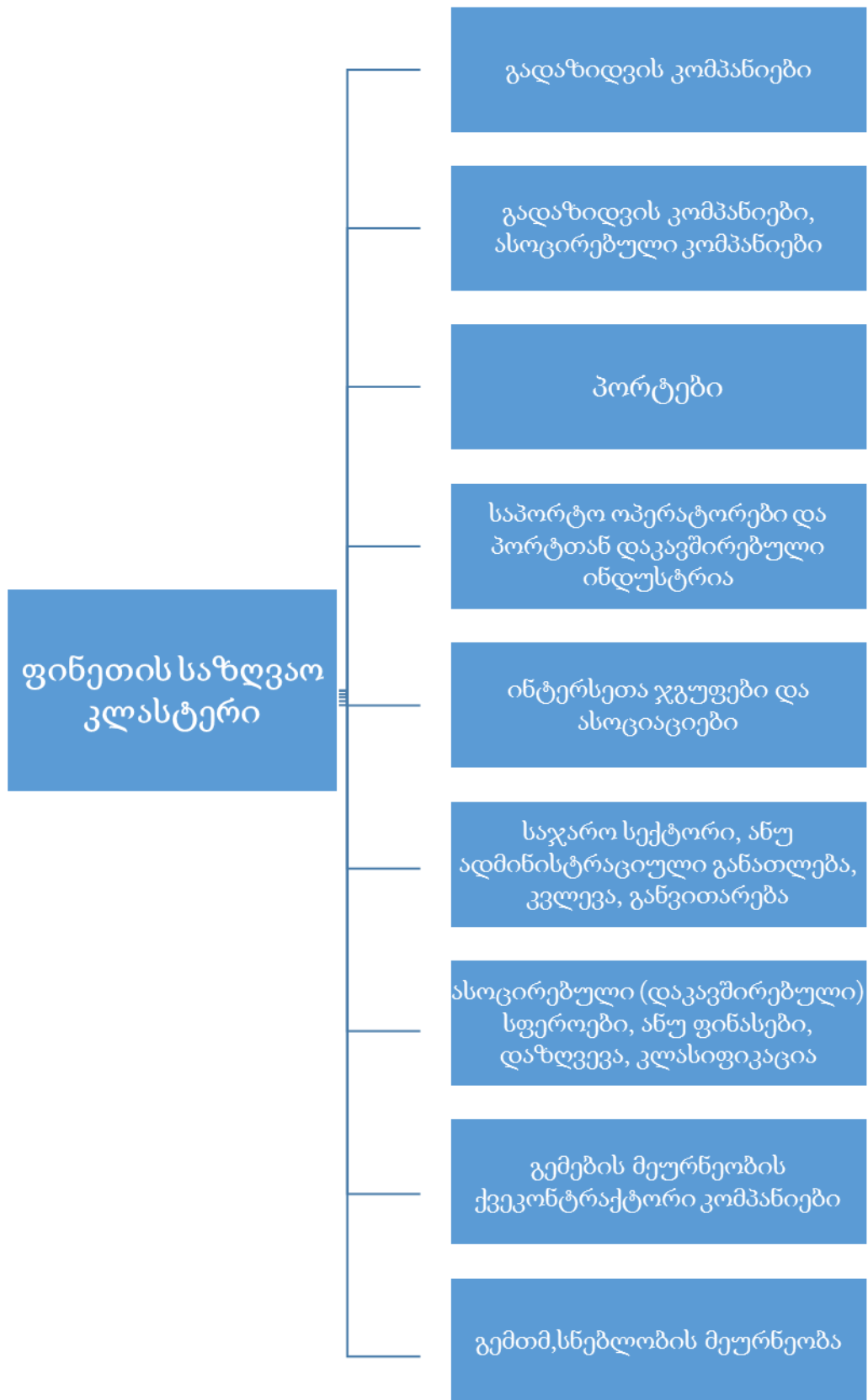
შეიქმნას პირობები ადამიანური კაპიტალისა და შემოქმედების კვალიფიკაციის ასამაღლებლად, მეცნიერებასა და ტექნოლოგიაში მუდმივი ტრენინგისა და სპეციალური უნარების განვითარების გზით, როგორცაა წარმატების სტრატეგიული ფაქტორები და კონკურენტული უპირატესობა.

საზღვაო კლასტერების ევროპული კავშირის და მასში გაერთიანებული ქვეყნების ერთობლივი მუშაობა და საერთო გამოცდილება გავძლევს საშუალებას შევაფასოთ:

- ზოგადად საზღვაო კლასტერების მუშაობის ეფექტურობა;
- მოვახდინოთ კლასტერების წარმატებით მუშაობის გამომწვევი ფაქტორების იდენტიფიცირება და ანალიზი.

ევროპაში კლასტერული ფორმირების ძალიან საინტერესო მაგალითს წარმოადგენს ფინეთის საზღვაო კლასტერი, რომლისთვისაც საზღვაო ინდუსტრია ქვეყნის განვითარების ერთ-ერთ მნიშვნელოვან ფაქტორს წარმოადგენს, რაც უპირველეს ყოვლისა, განპირობებულია მისი გეოგრაფიული მდებარეობით. ამიტომაც, რა თქმა უნდა საზღვაო ტრანსპორტი აუცილებელია ქვეყნისათვის, რაც ფინეთის გარე ვაჭრობის განხორციელების უმნიშვნელოვანეს ფორმას წარმოადგენს. პორტი მუშაობს საერთაშორისო დონეზე და ფულადი სახსრების ნაკადს იზიდავს საერთაშორისო ბაზრიდან ეროვნულ ეკონომიკამდე. პორტისა და ზოგადად საზღვაო ტრანსპორტის ფუნქციონირება აუცილებელია ფინეთის საექსპორტო წარმოებისათვის. ფინეთის საზღვაო კლასტერი ფორმირებულია საზღვაო, საზღვაო სამრეწველო და საპორტო, კერძო და სახელმწიფო სექტორების მონაწილეობის მიხედვით. აღნიშნული კლასტერის ფორმა შეიძლება გამოისახოს სქემის (სქემა 2.2.9) სახით.

წარმოდგენილი ფინური საზღვაო კლასტერის მოდელში, ნათლად ჩანს, რომ ძირითადი კომპანიები, რომლებიც წარმოდგენილია სანაოსნო კომპანიების, გემთმშენებელი ქარხნების, პორტების და სხვადასხვა ინტერესთა დაჯგუფებებით მჭიდროდ არიან დაკავშირებული ერთმანეთთან და გაერთინებულნი არიან ერთ ქსელში. აქედან გამომდინარე აღნიშნულ კლასტერში გაერთინებული ნებისმიერი ცალკე აღებული კომპანიის წარმატება ნიშნავს თითოეული კლასტერის წევრის წარმატებას.



სქემა 2.2.9. ფინური საზღვაო კლასტერის სტრუქტურა

წყარო: **ECRR 2008**: European Commission, “The Role of Maritime Clusters to enhance the strength and development of maritime sectors”, report on results, 2008

გარდა ამისა, უნდა აღინიშნოს თუ რა დიდი როლს ასრულებს საჯარო სექტორი აღნიშნული კლასტერის წარმატებით საქმიანობაში. უპირველეს ყოვლისა, სახელმწიფო ადმინისტრაცია, მუნიციპალურ ადმინისტრაციასთან ერთად ქმნის ოპერატიული მუშაობის წინაპირობას. განათლების სისტემის მეშვეობით, კლასტერში არსებული კომპანიები ღებულობენ განათლებულ, კვალიფიცირებულ და გამოცდილ კადრებს. სხვადასხვა სახელმწიფო დაწესებულები, როგორცაა ფინეთის საზღვაო ადმინისტრაცია და სასაზღვრო დაცვის სამსახური იცავს ფინეთის სანაოსნოს და ფინეთის საზღვაო მეურნეობების ობიექტებს. მუნიციპალური სამაშველო დაწესებულებები, კი თავის მხრივ უკვეთავენ გემებს ფინეთის საზღვაო მეურნეობებს და გემთმშენებელ ქარხნებს. ასევე, სახელმწიფო მნიშვნელოვან როლს ასრულებს შესაბამისი კვლევებისა და ახალი გამოგონებების ხელშეწყობის გზით, რაც გულისხმობს არსებული პროდუქტების გაუმჯობესებას და ახალის შექმნას. ასევე, კლასტერები აერთიანებს პროფესიულ კავშირებს, დამსაქმებელთა გაერთიანებებს და სხვა (**ECRR 2008**).

შესაბამისად, საზღვაო სფეროში კლასტერული ფორმირებებისათვის ჩამოვყალიბეთ რეკომენდაციები რეგიონის/ქვეყნის ეკონომიკის აჩქარებული განვითარების უზრუნველსაყოფად:

რეკომენდაცია 1. საზღვაო კლასტერის გაძლიერება რაციონალური განვითარების სქემის შემუშავება – საზღვაო ბიზნესის რაციონალური განვითარების ორგანიზაციებმა, უნდა იმუშაონ საზღვაო სუბიექტებთან რათა ჩამოყალიბდეს უფრო უკეთესი ხედვა კლასტერის მნიშვნელობისა. მათ უნდა მიაღწიონ ისეთი მაჩვენებლების გაუმჯობესებას, როგორცაა ინოვაცია, კონკურენტუნარიანობა-პროდუქტიულობა-მოგება და გარემოს ზეგავლენა. კრიტიკული ნაბიჯები მოიცავს: ჩაბმას კვლევაში, რათა განვითარდეს სტრატეგიები რაციონალური განვითარებისათვის. შეიმუშაონ საზღვაო ინფრასტრუქტურის გრძელვადიანი რაციონალური განვითარების კლასტერული პროექტი; შედეგების მონიტორინგისა და წარმატებული ინოვაციების შეფასების მექანიზმები.

რეკომენდაცია 2. საზღვაო კლასტერების ქსელური კავშირების ეფექტურობა კოლაბორაციული სწავლისათვის და მოქმედებისთვის რაციონალური განვითარების საქმეში – საზღვაო ბიზნესის რაციონალური განვითარების ორგანიზაციებმა უნდა იმუშაონ მონათესავე სტრუქტურებთან, რათა წამოწიონ ინიციატივა ლურჯი ეკონომიკის მხარდასაჭერად. ქსელებმა უნდა დაეხმარონ საზღვაო კლასტერებს, რომ გახდნენ უფრო კომპეტენტური სტაბილური პლატფორმის შექმნით და განავითარონ შესაძლებლობები საზღვაო კლასტერებისთვის, რათა გაერთიანდნენ ერთი მიზნისთვის, ისწავლონ, იმოქმედონ და ითანამშრომლონ. მაგალითად: საზღვაო კლასტერების ქსელებმა უნდა შექმნან გზები კოლაბორაციული კვლევისათვის, ჯვარედინ სექტორული კლასტერის ინფორმაციისა და საუკეთესო პრაქტიკის გაზიარებისათვის. მათ შეუძლიათ მოახდინონ ფოკუსირება ისეთ გლობალურ პრობლემებზე, როგორცაა, დაბინძურება ან რეგიონალური პრობლემები, მაგალითად, გეოგრაფიული მდგომარეობის პასუხისმგებლიანი გამოყენება.

რეკომენდაცია 3. განვითარებად ქვეყნებში კლასტერების შექმნა/განვითარების მხარდაჭერა – ეს შეიძლება მოიცავდეს მუშაობას სხვა ქვეყანასთან, რათა მიიღო საერთაშორისო მხარდაჭერა კლასტერული ფორმირებების შესაქმნელად, ბუნებრივი რესურსებისა და სანაპირო ეკოსისტემის დაცვის მიზნით, ასევე საზღვაო და ზოგადად სატრანსპორტო რესურსების რაციონალური განვითარების კუთხით.

მთავარი მიზანი კლასტერული ორგანიზაციის ჩამოყალიბებისა არ მდგომარეობს მხოლოდ ინიცირებაში, ის ასევე გულისხმობს ზუსტი სტრუქტურის შექმნას რომელიც საშუალებას მოგვცემს მოვახდინოთ კლასტერული პრობლემების გადაჭრის გზების ძიებას, გამჭვირვალობის, კომუნიკაციისა და წამყვანი ინსტიტუტების გამოცდილების საშუალებით.

თავი 3. კლასტერების ფორმირების შესაძლებლობები და პერსპექტივა საქართველოში

3.1. საქართველოს პოტენციური ევრაზიულ დერეფანში და ტვირთბრუნვის თანამედროვე ტენდენციები

21-ე საუკუნეში მსოფლიო გლობალიზაციური პროცესების მასშტაბი სულ უფრო და უფრო იზრდება, რამაც გამოიწვია მსოფლიო განვითარების სურათის რადიკალური ცვლილება და მოიცვა საზოგადოებრივი ცხოვრების თითქმის ყველა ასპექტი - ეკონომიკური, სოციალური, პოლიტიკური და კულტურული სფერო. გლობალიზაციური პროცესების ფონზე მსოფლიო სულ უფრო მეტად მიისწრაფვის ეკონომიკური ინტეგრაციისაკენ. ასეთ ვითარებაში, საერთაშორისო სისტემის სახე იცვლება, პოლიტიკური თუ სამხედრო ძლიერების მნიშვნელობას ენაცვლება ეკონომიკური და ფინანსური სიძლიერე. ეკონომიკური სიძლიერის განმაპირობებელია პროდუქციის გასაღების ბაზარზე ეფექტური შეღწევა და დამკვიდრება, ქვეყნებს შორის ხელსაყრელი სავაჭრო ურთიერთობების ჩამოყალიბება. ამ ფაქტორების განვითარებისათვის საჭიროა კავშირები, რაც ხარისხიანი სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის გარეშე წარმოდგენილია (სიდამონიძე 2018).

აბრეშუმის გზის პერიოდიდან დღევანდელ ევრაზიულ სატრანსპორტო დერეფანამდე, საქართველო ყოველთვის წარმოადგენდა მნიშვნელოვან ციხესიმაგრეს, რომელიც ატარებდა სატრანზიტო ფუნქციის უმნიშვნელოვანეს დატვირთვას. სწორედ საქართველო, მდებარე ევროპისა და აზიის გზაჯვარედინზე, წარმოადგენს ქვეყანას, რომელიც იღებს და აკავშირებს ევროპასა და აზიას. ამჟამად სწორედ საქართველოდან გადის ყველაზე მოსახერხებელი, უსწრაფესი და მთავარი გზა შუა აზიიდან და ჩინეთიდან ევროპაში.

სატრანსპორტო უსაფრთხოებამ მთლიანად შეცვალა ქვეყნის ეკონომიკური ხედვა. საქართველო მდებარეობს სამხრეთ კავკასიის რეგიონში, აქვს შესაძლებლობა პირდაპირი გზით გავიდეს და დაამყაროს კონტაქტი დსთ-ს ქვეყნებთან, პერსიის ყურის

არაბული სახელმწიფოების თანამშრომლობის საბჭოსთან, ევროპულ ბაზართან და ეს ყოველივე, კი მოიცავს მილიარდზე მეტ მომხმარებელთა ჯგუფს, რაც ზოგადად მსოფლიო ბაზრის უზარმაზარ წილს წარმოადგენს. შესაბამისად, ქვეყნის დამოუკიდებელი სარკინიგზო სისტემა, მჭიდრო კავშირები მეზობელ სახელმწიფოებთან და გაუმჯობესებული საგზაო, საჰაერო და საპორტო სატრანსპორტო სისტემა აძლიერებს საქართველოს სატრანზიტო პოტენციალს.

საქართველოს გეოპოლიტიკური უპირატესობები დაკავშირებულია მის ეკონომიკურ და პოლიტიკურ როლთან სამხრეთ კავკასიაში, ინტეგრაციის მიმართულებებთან ევროკავშირთან, ურთიერთობებთან მეზობელ ქვეყნებთან და სატრანსპორტო დერეფნის გეოპოლიტიკურ მნიშვნელობასთან (**თოქმაზიშვილი 2017**).

საქართველოს დამოუკიდებლობის მიღების შემდგომ, ქვეყანა საკუთარი გეოეგრაფიული სივრცის, ისტორიული წარსულის, პოლიტიკური მნიშვნელობისა და ეკონომიკური შესაძლებლობებიდან გამომდინარე გახდა ახალი გეოეკონომიკური ცენტრი ევროპასა და აზიას შორის, რუსეთსა და ახლო აღმოსავლეთს შორის. შესაბამისად საქართველოს, როგორც ახალი გეოეკონომიკური მიზიდულობის ცენტრის მიმართ გაჩნდა მზარდი ინტერესი, როგორც რეგიონულ, ისე საერთაშორისო ასპარეზზე. ქვეყანის უმთავრეს გეოპოლიტიკურ ამოცანას ევროპულ სტრუქტურებში ინტეგრაცია წარმოადგენს და შესაბამისად, მნიშვნელოვანია სწორად ჩამოყალიბებული გეოეკონომიკური სტრატეგიის ფორმირება და მისი იმპლემენტაცია, რეგიონის ლოკალურ და საერთაშორისო მოკავშირეებთან შესაბამისი თანამშრომლობით. საქართველოს გეოეკონომიკურ პოზიციონირებაზე გავლენას ახდენენ: შიდა რეგიონული დონის მოთამაშეები (სომხეთი, აზერბაიჯანი); გარე რეგიონული დონის შემთხვევაში, რუსეთი, თურქეთი, ირანი, შუა აზიური ქვეყნები; ასევე ისეთი საერთაშორისო დონის მოთამაშეები, როგორებიც არიან ევროკავშირი, ამერიკის შეერთებული შტატები და ჩინეთი (**ციციშვილი 2015**).

ქვეყანაში გატარებული ეკონომიკური და ინფრასტრუქტურული რეფორმების შედეგად, საქართველოში მნიშვნელოვნად განვითარდა ტრანსპორტისა და ლოჯისტიკის სექტორი. ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაციის, საბაჟო პროცედურების

გამარტივებისა და ეკონომიკის ძირითად სექტორებში მომსახურების ლიბერალიზაციის შედეგად ამალდა ქვეყნის სატრანზიტო და ლოჯისტიკური პოტენციალი, რაც უზრუნველყოფს უკეთეს საერთაშორისო კავშირს გლობალურ ბაზრებთან. ქვეყნის გრძელვადიანი ეკონომიკური განვითარებისთვის მნიშვნელოვანია საქართველოს, როგორც რეგიონალური ჰაბის პოტენციალის რეალიზებისთვის - ქვეყნის ინფრასტრუქტურული, სატრანსპორტო, ლოჯისტიკური, საკომუნიკაციო, ენერჯეტიკული, ტექნოლოგიური, საგანმანათლებლო და საფინანსო ჰაბის სისტემების განვითარება. სწორედ ამ მიზანს ითვალისწინებს 2021-2024 წლების სამთავრობო პროგრამა. შესაბამისად, ტრანსპორტისა და ლოჯისტიკის ინდუსტრია საქართველოს სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების მამოძრავებელ ძალას წარმოადგენს. სატვირთო გადაზიდვების ხელშეწყობასთან ერთად პრიორიტეტული საკითხია სამგზავრო გადაყვანების განვითარება. სატრანსპორტო ქსელის გაუმჯობესება, სატრანსპორტო მომსახურების და უსაფრთხოების დონის ამაღლება უაღრესად მნიშვნელოვანია მობილობის საჭიროებების დაკმაყოფილებისა და საქართველოს ტურისტული პოტენციალის გაძლიერებისათვის (სეს 2021).

საქართველოს, როგორც ლოჯისტიკური ჰაბის პოტენციალის რეალიზებისათვის აუცილებელია ქვეყანაში უწყვეტი სატრანსპორტო სისტემის უზრუნველყოფა, როგორც ტრანსპორტის თითოეული სახეობის ეფექტური სატრანსპორტო სისტემის შექმნით, ისე ტრანსპორტის სხვადასხვა სახეობებს შორის არსებული ურთიერთმოქმედების გათვალისწინებითაც. აღნიშნულის არსებობა კი, ტვირთების კონტეინერიზაციის შესაძლებლობამ განაპირობა. კერძოდ, უკანასკნელი 25 წლის განმავლობაში ნავსადგურების, განსაკუთრებით საკონტეინერო ნავსადგურების განვითარება, სტრატეგიული ინტერესის საგანს წარმოადგენდა, რადგან მოგეხსენებათ, არსებობს პირდაპირი კავშირი საგარეო ვაჭრობისა და საკონტეინერო ნავსადგურების მოცულობებს შორის.

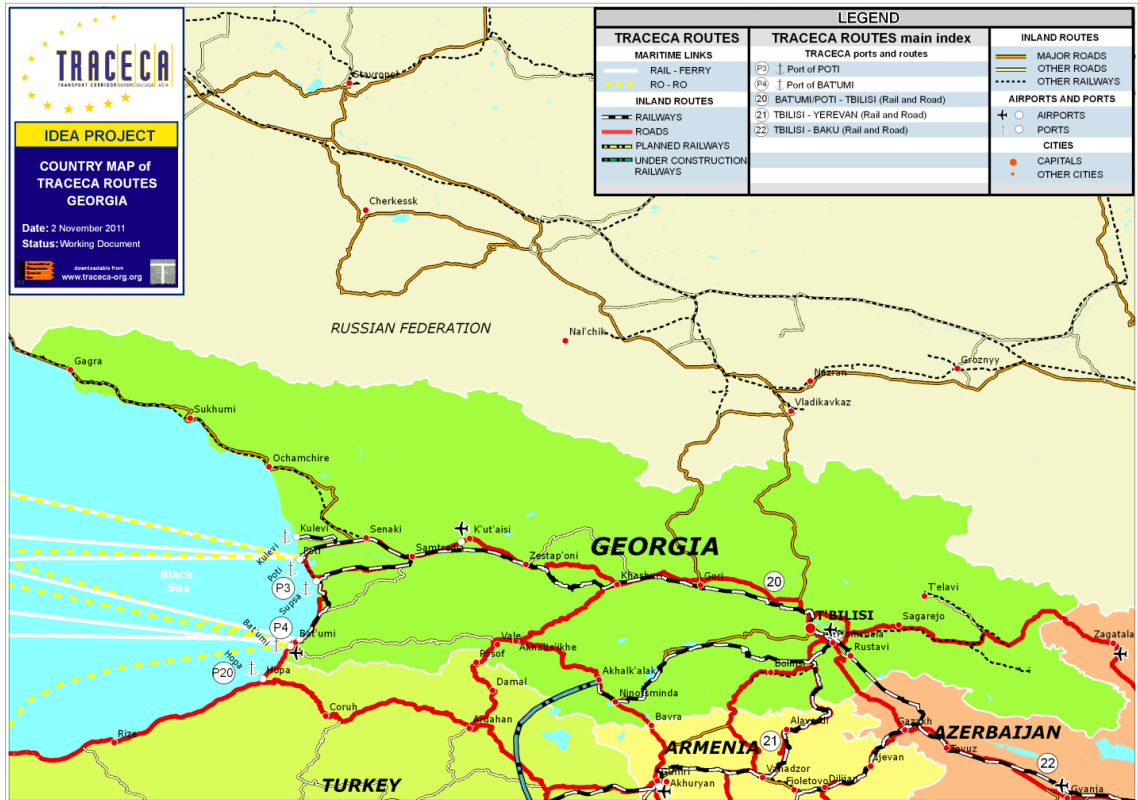
გლობალიზაციის პირობებში, დამოუკიდებელი საქართველოს გეოეკონომიკური როლი, როგორც დასავლეთისა და აღმოსავლეთის, ჩრდილოეთისა და სამხრეთის მნიშვნელოვანი დამაკავშირებელი სატრანზიტო არტერიისა, კიდევუ ფრო აქტუალური

ხდება და ისეთი დიდი ქვეყნების გეოეკონომიკურ ინტერესებში ჯდება, როგორებიცაა: აშშ, ევროკავშირის წევრი სახელმწიფოები, რუსეთი, თურქეთი, ირანი და ჩინეთი. ეს სატრანზიტო არტერია მნიშვნელოვანია, ასევე, სომხეთის, აზერბაიჯანისა და შუა აზიის ქვეყნების ეკონომიკური ინტერესებისთვისაც. ამდენად, საკუთარმა გეოეკონომიკურმა პოზიციონირებამ საქართველო გლობალურ ინტერესთა სფეროში მოაქცია.

აღნიშნულ ჭრილში მნიშვნელოვან განხილვის საგანს წარმოადგენს აზია-ევროპის საკონტინენტო ვაჭრობის განხილვა და მასში შუა დერეფნის როლის - საქართველოს გამიჯვნა.

საქართველოს სატრანზიტო დერეფანი ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის შემადგენელი ნაწილია. ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფანი, მათ შორის საქართველოს მონაკვეთი, გატარებული პროდუქციის სახეობისა და ტრანსპორტირების ფორმების მიხედვით ორ ძირითად კომპონენტს მოიცავს: TRACECA-ს (სქემა 3.1.1.) დერეფანს და ღმოსავლეთ-დასავლეთის ენერგეტიკულ დერეფანს. 1993 წელს ქ. ბრიუსელში ევროკომისიის მიერ მოწვეულ კონფერენციაზე მიღებულ იქნა დეკლარაცია, რომლის საფუძველზეც სამხრეთ კავკასიისა და ცენტრალური აზიის რეგიონის ქვეყნებისთვის შემუშავებულ იქნა რეგიონული პროგრამა - TRACECA1 - და მის უმთავრეს მიზნად ტრანსპორტის ტრადიციული სახეობების - რკინიგზის, საავტომობილო გზების, საზღვაო პორტების, ტერმინალების მშენებლობა, რეკონსტრუქცია, მოდერნიზაცია და ევროპა-კავკასია აზიის სატრანსპორტო დერეფნის ევროპულ დერეფანთან მიერთება განისაზღვრა. TRACECA-ს პროგრამამ მალე შეიძინა დინამიზმი და მასთა ნერთად, საერთაშორისო აღიარებაც (USAID 2017).

TRACECA ხელს უწყობს რეგიონული სატრანსპორტო დიალოგის გაძლიერებას და ეფექტური და საიმედო საერთაშორისო ევრო-აზიური სატრანსპორტო კავშირების უზრუნველყოფას, რაც თავის მრივ ემსახურება ეკონომიკის აქტიურ განვითარებას.



სქემა 3.1.1. TRACECA-ს მარშრუტი - საქართველო

წყარო: Manvelidze...2021: Manvelidze R., Japaridze S., “Some Basixs of Forming Marine-Transportation Clusters in Georgia”, Economics and business, Issn 1987-5789, 2021, vol. 13, N 3, pg. 127-140, მოძიებულია 20 თებერვალი, 2022, http://eb.tsu.ge/uploads/images/untitled8.pdf-manvelidze_6228a3d86d688.pdf

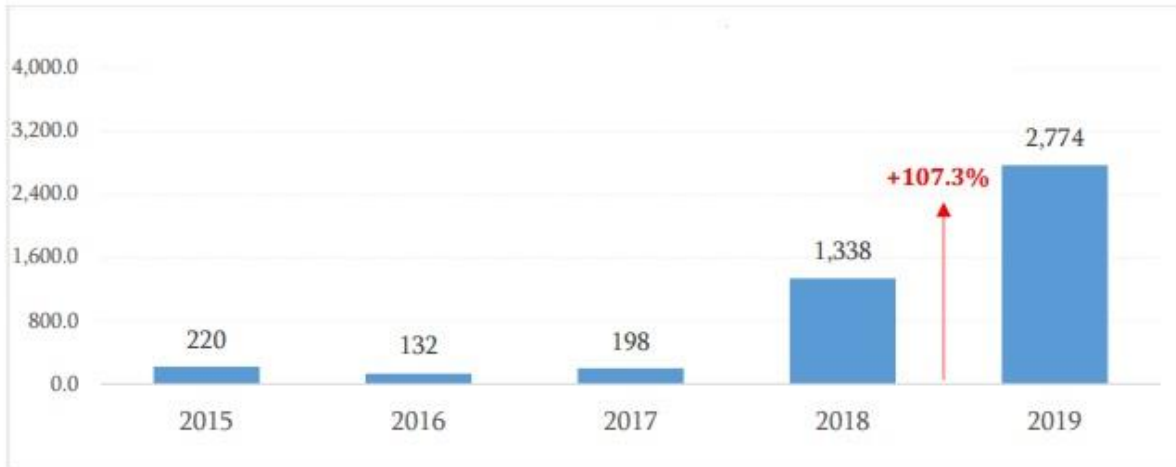
საქართველოს სტრატეგიული გეოპოლიტიკური მდებარეობა განაპირობებს მეზობელი ქვეყნების, ისევე როგორც ევროპის და აღმოსავლეთ აზიის ქვეყნების ინტერესს გამოიყენონ საქართველო სატრანზიტო რეგიონად ამასთან, სარკინიგზო ტრანსპორტი ერთ-ერთი ყველაზე უსაფრთხო, ეკოლოგიურად სუფთა და სწრაფი გადაზიდვის საშუალებაა. საქართველოს რკინიგზა რამდენიმე დერეფნის განვითარების ორგანიზაციის წევრია. მნიშვნელოვან ახალ ინიციატივებს წარმოადგენს შუა და სამხრეთ დასავლეთის დერეფნები. ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტი - „შუადერეფანი“ ითვალისწინებს ჩინეთიდან ევროპისა და უკუმიმართულებით ტვირთების გადაზიდვას ყაზახეთის, აზერბაიჯანისა და საქართველოს გავლით. სამხრეთ-დასავლეთ დერეფანს დიდი პოტენციალი აქვს საქართველოსთვის, რადგან ის აკავშირებს სპარსეთის ზღვის ქვეყნებს და ინდოეთს

ევროკავშირის ქვეყნებთან საქართველოს გავლით. თუმცა, ირანის არასტაბილური პოლიტიკური ურთიერთობები დასავლეთის ქვეყნებთან სამხრეთ დასავლეთ დერეფნის განვითარებას შედარებით გრძელვადიან პერსპექტივადა ქცევს.

2013 წლის 7 ნოემბერს, ხელი მოეწერა „ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტის განვითარების საკოორდინაციო კომიტეტის დაფუძნების შესახებ“ შეთანხმებას. ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტის განვითარების საკოორდინაციო კომიტეტი 2017 წლის 11 იანვარს გარდაიქმნა არაკომერციულ იურიდიულ პირად ასოციაციის ფორმით, რომლის სათაო ოფისი ქ. ასტანაშია. 2017 წლის 27-29 სექტემბერს, ქალაქ ოდესაში, ჩატარდა ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტის ასოციაციის წევრების სხდომა, სადაც გადაწყდა ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტის სახელი შეცვლილიყო შუა დერეფნით „Middle Corridor“. ჩინეთიდან შუა დერეფნის გავლით პირველი სარკინიგზო-საკონტეინერო გადაზიდვა განხორციელდა 2015 წელს. გადაზიდვები ძირითადად ხორციელდება ჩინეთის შემდეგი ქალაქებიდან: ურუმჩი, სიანი და ლიანიუნგანგი, რომელთაგანაც ურუმჩი და ლიენუნგანი წარმოადგენენ ბათუმთან დამეგობრებულ ქალაქებს, რაც გულისხმობს პარტნორული ურთიერთობების განვითარებას ქალაქის დონეზე, საერთო პროექტების განხორციელებასა და გამოცდილების გაზიარებას.

აღსანიშნავია, რომ შუა დერეფნის გავლით, ჩინეთიდან საქართველოსა და ევროპის მიმართულებით საკონტეინერო გადაზიდვების რაოდენობაში დაფიქსირებულია მკვეთრი ზრდა, კერძოდ, 2019 წელს შეადგინა 2,774 TEU, რაც 2018 წელთან შედარებით 107.3%-ით მეტია. ამასთან, აღსანიშნავია, ის ფაქტიც, რომ ჩეხეთის მიმართულებითაც განხორციელდა გადაზიდვა, კერძოდ, პირველი საკონტეინერო ბლოკმატარებელი გავიდა ჩინეთის ქ. სიანიდან და წარმატებით ჩავიდა საქართველოსა და თურქეთის, კერძოდ, ბაქო-თბილისი ყარსის სარკინიგზო მონაკვეთის გავლით ქ. პრალაში. აღსანიშნავია, რომ მიუხედავად COVID-19 პანდემიის გავრცელებით წარმოქმნილი მსოფლიო გამოწვევებისა და ტრანსპორტის და ვაჭრობის სფეროში არსებული შეფერხებებისა, მზარდი ტენდენცია მიმდინარე 2020 წელსაც დაფიქსირდა.

კერძოდ, 2020 წლის იანვარ - ივლისის პერიოდში აღნიშნული მარშრუტით გადაიზიდა 1,785 TEU, რაც 2019 წლის ანალოგიურ პერიოდთან შედარებით 81,6 %-ითმეტია (983 TEU)(სეს 2021).



დიაგრამა 3.1.1. 2015-2019 წლებში შუა დერეფნის გავლით ჩინეთი საქართველოსა და ევროპის მიმართულებით საკონტეინერო გადაზიდვები (TEU)

წყარო: სეს 2021: საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს „საქართველოს 2021-2030 წლების ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის ეროვნული სტრატეგია, მოძიებულია 25 აპრილი, 2021; http://www.economy.ge/uploads/files/2017/transport/2020/logistics_strategy_2021_2030.pdf

დიაგრამაზე ნაჩვენებია ჩინეთიდან შუა დერეფნის გავლით გადაზიდული კონტეინერების რაოდენობა. გადაზიდვების ზრდის მაღალი მაჩვენებლების ანალიზის საფუძველზე შეგვიძლია ყურადღება გავამახვილოთ საქართველოს სარკინიგზო დერეფნის ისეთ დადებით ტენდენციებზე, როგორცაა:

- საქართველოს დანახვა საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვების ბაზრის მიერ, როგორც სატრანზიტო ქვეყანა;
- საქართველოზე გამავალი დერეფნით ხდება ისეთი ახალი ტვირთების გადაზიდვა, რომელიც სხვა არცერთი სატრანსპორტო საშუალებით არ გადაიზიდებოდა;
- იკვეთება დამატებითი ტვირთნაკადების მოზიდვის პერსპექტივები.

საქართველოს, როგორც ამ დერეფნის ერთ-ერთ მნიშვნელოვან მონაწილეს, შეუძლია, გადამწყვეტი როლი ითამაშოს შუა დერეფნის ეფექტიანობის ზრდაში.

მიუხედავად იმისა, რომ ბოლო ხანებში შუა დერეფანში გარკვეული აქტიურობა შეიმჩნევა, რაც დაკავშირებულია ჩინეთი-ყაზახეთის საზღვრიდან საქართველოს მიმართულებით საკონტეინერო ბლოკმატარებლების გააქტიურებასთან, აღნიშნული კორიდორის წილი ჩინეთი/ ცენტრალური აზია – ევროპის გადაზიდვებში ჯერ კიდევ უმნიშვნელოა. შუა დერეფნის კონკურენტუნარიანობის ძირითად ხელისშემშლელ პირობას მისი სიძვირე და არასანდოობა წარმოადგენს. მაგალითად, საქართველოს ლოგისტიკის ასოციაციის მონაცემებით, საკონტეინერო სარკინიგზო გადაზიდვებში შუა აზიიდან ევროპის მიმართულებით შუა დერეფანი 22 პროცენტით ძვირია და 50 პროცენტით ხანგრძლივი, ვიდრე EAEC-ის მარშრუტი. შუა დერეფნის უმთავრეს გამოწვევას კასპიის ზღვაზე საბორნე მომსახურების სიძვირე, ასევე საქართველოს შავი ზღვის პორტების დაბალეფექტიანობა და არასანდოობა წარმოადგენს. მაგალითად, ბოლო სამ წელიწადში უამინდობის გამო, საქართველოს პორტები წელიწადში საშუალოდ 70 დღის განმავლობაში დაკეტილი იყო, რამაც დერეფნის სანდოობაზე მეტად ნეგატიური გავლენა იქონია და გარკვეულწილად ხელი შეუწყო ტვირთის გადამისამართებას სხვა სატრანსპორტო დერეფნებში (დობორჯგინიძე 2019).

შუა დერეფნის მიერ კონკურენტუნარიანობის გაზრდის მიზნით მიზანშეწონილად მიგვაჩნია:

1. დერეფნის საზღვაო კავშირის (Sea connectivity) გაუმჯობესება, რაშიც, ვფიქრობთ, ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის მშენებლობა ნიშნელოვან წვლილს შეიტანს. იმ შემთხვევაში, თუ არ გაუმჯობესდა საპორტო ოპერაციების ეფექტიანობა და არ შემცირდ ამომსახურების ტარიფები, დერეფანს გაუჭირდება კონკურენცია გაუწიოს არამარტო ჩრდილოეთის მარშრუტს (EAEC), არამედ სამხრეთის მარშრუტსაც აღმოსავლეთ აზიიდან ცენტრალურ აზიამდე, ირანის გავლით.

2. შავი ზღვის პორტების მსგავსად, საჭიროა კასპიის ზღვის პორტებში ინფრასტრუქტურული ღონისძიებების განხორციელება, რაც პორტების გამტარუნარიანობასა და ხარჯთ-ეფექტიანობის ზრდაზე იქნება მიმართული. ასევე, მნიშვნელოვანია კასპიის ზღვაზე საბორნე და საკონტეინერო მომსახურების

გაუმჯობესება, რისი მიღწევა როგორც ტარიფების, ასევე სატრანზიტო დროის შემცირებით იქნება შესაძლებელი.

3. ინტერმოდალური სერვისის გაუმჯობესება - ერთ-ერთი ეფექტური მექანიზმია შუა დერეფნის ქვეყნებში ინტერმოდალური სატრანსპორტო გადაზიდვების ბაზრების ლიბერალიზაცია, რაც ხელს შეუწყობს აღნიშნულ გადაზიდვებში კერძო საერთაშორისო ოპერატორების ჩართვას. აღნიშნული საშუალებას მისცემს სახელმწიფო რკინიგზის კომპანიებს, მოიზიდონ დამატებითი ინვესტიციები ინტერმოდალურ ინფრასტრუქტურაში და რაც ყველაზე მნიშვნელოვანია, საერთაშორისო ნოუ-ჰაუ, რომელიც აუცილებელია ოპერირების ეფექტიანობის გაუმჯობესებისთვის. ასევე მნიშვნელოვანია, რომ კერძო ოპერატორებს საშუალება მიეცეს, დამოუკიდებლად განსაზღვრონ საკუთარი სატარიფო პოლიტიკა იმისათვის, რომ, ოპერირების ეფექტიანობის გაუმჯობესების პარალელურად, ტარიფების შემცირება და დერეფანში დამატებითი ტვირთების მოზიდვა შეძლონ;

4. სავაჭრო ბარიერების აღმოფხვრა - დერეფნის სანდოობა არამხოლოდ ინფრასტრუქტურისა და მომსახურების ხარისხზეა დამოკიდებული, არამედ საზღვრის კვეთისა და ვაჭრობის ხელშეწყობასთან დაკავშირებულ ბარიერებზეც. ასეთი ბარიერები ჯერ კიდევ მრავლად არსებობს, განსაკუთრებით კასპიის ზღვის აუზის ქვეყნებში, რაც გადაზიდვების ფასისა და დროის არაპროგნოზირებადობას განაპირობებს. ამიტომ, აუცილებელია შუა დერეფნის ქვეყნების მთავრობებს შორის ურთიერთთანამშრომლობის კიდევ უფრო გაღრმავება და ამ გზით ზემოაღნიშნული ბარიერების აღმოფხვრა;

5. სტრატეგიული პარტნიორობის განვითარება - საერთაშორისო პრაქტიკა გვანახებს, რომ სატრანსპორტო დერეფნების ეფექტიანი ფუნქციონირებისთვის აუცილებელია პორტებს, რკინიგზებს, ლოჯისტიკურ სერვის-პროვაიდერებსა და ექსპედიტორებს შორის სტრატეგიული პარტნიორობებისა და ალიანსების განვითარება. დღეს, კონკურენტუნარიანი სატრანსპორტო დერეფნები ფუნქციონირებს, როგორც ერთიანი ლოჯისტიკური ქსელი. ხშირ შემთხვევაში კონკურენტი კომპანიებიც ერთიანდებიან ერთი ალიანსის ქვეშ იმისათვის, რომ გააუმჯობესონ დერეფნის კონკურენტუნარიანობა და მოიზიდონ დერეფანში დამატებითი ტვირთები;

6. საჭიროა ტრანსპორტსა და ლოჯისტიკაში ადეკვატური ადამიანური კაპიტალის განვითარება და მართვის საერთაშორისო პრაქტიკის დანერგვა, რომელიც საშუალებას მოგვცემს, სრულად ავითვისოთ ის პოტენციალი, რაც ახალ ტექნოლოგიებს ლოჯისტიკაში გააჩნიათ (დობორჯგინიძე 2019).

საქართველოს სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სექტორი მოიცავს საზღვაო, სარკინიგზო, საგზაო-საავტომობილო და საჰაერო სისტემებს, რომლებსაც შესაბამისი დატვირთვა გააჩნიათ საქართველოს, როგორც სატრანზიტო ქვეყნის პოტენციალის წარმოჩენაში (USAID 2017).

საქართველოში არსებული ლოჯისტიკური მომსახურების ხარისხი ჩამორჩება ლოჯისტიკასთან მჭიდროდ დაკავშირებულ ისეთ სექტორებს, როგორებიცაა საცალო ვაჭრობა და დისტრიბუცია. მიუხედავად ბაზარზე უცხური საერთაშორისო კონტრაგენტების შემოსვლისა და ხარისხიან მომსახურებაზე გაზრდილი მოთხოვნისა, ქართული ლოჯისტიკის სექტორის ძირითად საქმიანობად რჩება ტრადიციული, ე.წ. „მეორე მხარის ლოჯისტიკა“ (2PL), კერძოდ კი, ისეთი სერვისები, როგორებიცაა ტვირთების გადაზიდვა და მარტივი სასაწყობო ოპერაციები. საქართველოში მოქმედი მწარმოებლებისა და საცალო მოვაჭრეების უმეტესობა არ იყენებს მასშტაბზე დაფუძნებულ და სპეციალიზირებულ მომსახურებას, რომელსაც „მესამე მხარის ლოჯისტიკა“ (3PL) უზრუნველყოფს. განუვითარებელი ლოჯისტიკური გარე მომსახურების შესყიდვის ერთ-ერთი მთავარი მიზეზია 3PL მომსახურების მიმწოდებლების ნაკლებობა, ასევე, კომპანიებში გარე მომსახურების შესყიდვის პროექტების მართვის შეზღუდული ცოდნა და უნარ-ჩვევები. საქართველოსთვის, როგორც რეგიონალური ლოჯისტიკური ჰაბისთვის ერთ-ერთ ძირითად გამოწვევას წარმოადგენს ადგილობრივ და რეგიონალურ მიწოდების ჯაჭვებში დამატებული ღირებულების მომსახურებების (VAS) ინტეგრაცია, რაც საქართველოს საშუალებას მისცემს ტრანზიტული გადაზიდვებიდან უფრო მეტი ეკონომიკური სარგებელის მიღებას.

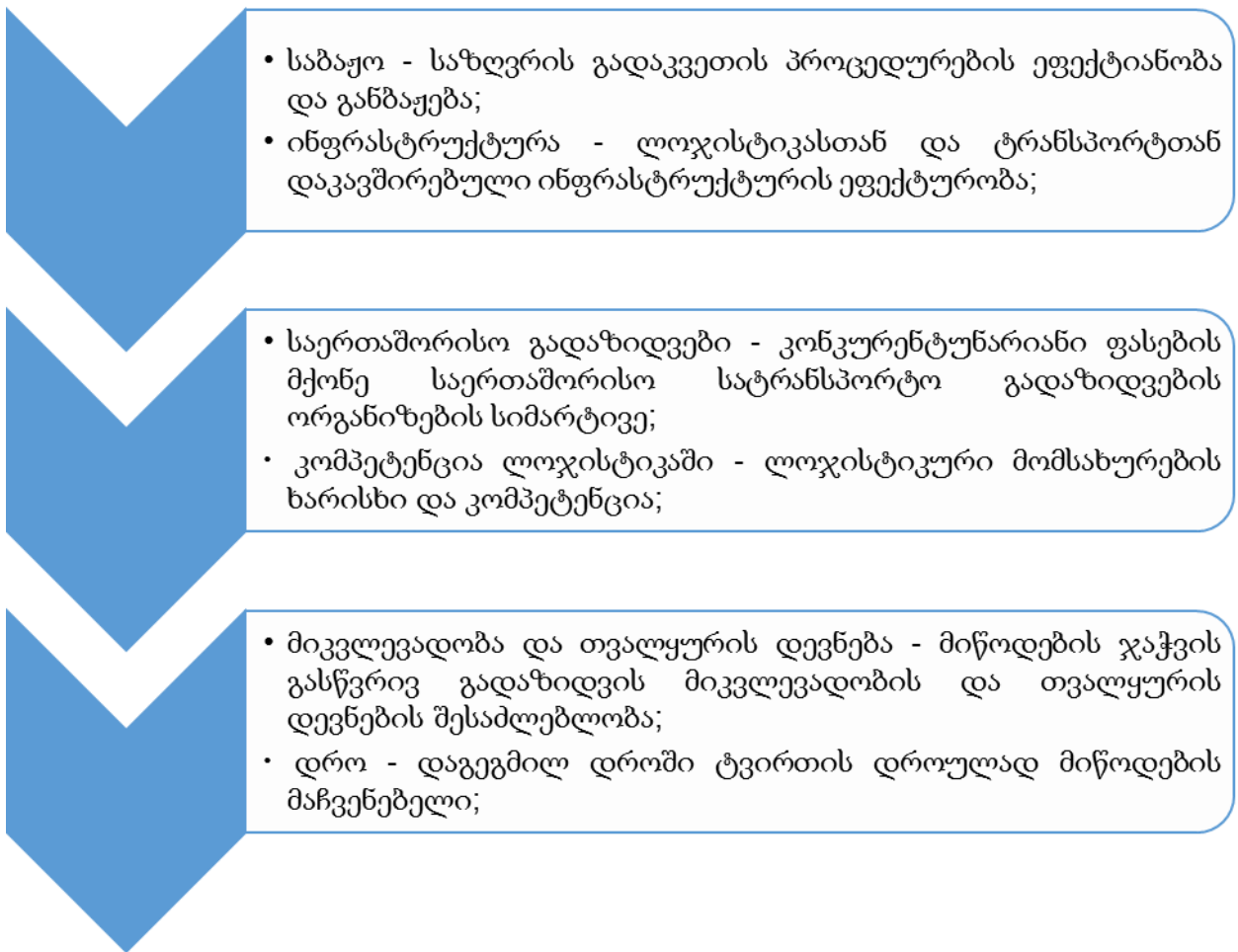
ქართული კომპანიების ლოჯისტიკური ხარჯები მთლიანი ხარჯების საშუალოდ 15-20%-ს შეადგენს, რაც მნიშვნელოვნად აღემატება საერთაშორისო პრაქტიკაში

არსებულ ნიშნულს. მაგალითად, ევროკავშირის ქვეყნებში სამომხმარებლო საქონლის წარმოების საშუალო ლოჯისტიკური ხარჯები მიღებული შემოსავლების 5%-ს შეადგენს, საავტომობილო მრეწველობაში - 4%-ს, ხოლო ელექტროაპარატურის წარმოებაში - 6%-ს. გადაზიდვების და დისტრიბუციის გაზრდილ ხარჯებს საქართველოში განაპირობებს კონსოლიდაციისა და დეკონსოლიდაციის ოპერაციების დეფიციტი, ლოჯისტიკური აქტივების დაბალი მწარმოებლობა და ასევე მაღალი სასაწყობო დანახარჯები, რაც მიწოდების ჯაჭვის მართვის არადაამკმაყოფილებელი პრაქტიკის შედეგია (სეს 2021).

კონკურენტუნარიანი მომსახურების შეთავაზებისა და გლობალური მიწოდების ჯაჭვში ინტეგრირების მიზნით, საქართველოსთვის აუცილებელია დანერგოს მიწოდების ჯაჭვის მართვის საუკეთესო საერთაშორისო მეთოდები, რასაც პრობლემას უქმნის აღნიშნულ სფეროში არსებული არასაკმარისი ცოდნა. აღნიშნულს ასევე თან ერთვის კოორდინაციის ნაკლებობა შეკვეთის და მუშავების, მარაგების მართვის, დასაწყობებისა და განაწილების კუთხით.

საქართველოში ლოჯისტიკის სექტორის განვითარების საჭიროებაზე მიანიშნებს მსოფლიო ბანკის ლოჯისტიკის ინდექსიც (LPI), სადაც ბოლო მონაცემებით, საქართველო 160 ქვეყანას შორის 119-ე ადგილს იკავებს. LPI წარმოადგენს შეფასების ექვსი კრიტერიუმის მქონე საერთაშორისო რეიტინგს, რომელიც მოიცავს ქვეყნების ლოჯისტიკის ეფექტურობის ყველაზე მნიშვნელოვან საკითხებს, რომლებიც წარმოდგენილია სქემა 3.1.2.

ზემოაღნიშნული ლოჯისტიკის ინდექსი ასახავს მომსახურების საერთაშორისო მიმწოდებლებისა და ბიზნეს ოპერატორების ხედვას, თუ როგორ არიან ქვეყნები ინტეგრირებული გლობალური ლოჯისტიკის ქსელში მათი ძირითადი სავაჭრო „კარიბჭეების“ საშუალებით. ამიტომ, ის ასახავს არამხოლოდ ქვეყნის მასშტაბით მომხდარ ცვლილებებს, არამედ ქვეყნის ფარგლებს გარეთ ხელმისაწვდომობასთან დაკავშირებულ პრობლემებსაც. მაგალითად, საზღვრის გადაკვეთის საკითხები მეზობელი ქვეყნების სასაზღვრო-გამშვებ პუნქტებში (სეს 2021).



სქემა 3.1.2. ქვეყნის ლოჯისტიკის ეფექტურობის განმსაზღვრელი ფაქტორები

წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს მიერ გამოქვეყნებული ინფორმაციის საფუძველზე.

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს, საქართველოს 2021-2030 წლების ლოჯისტიკის ეროვნულ სტრატეგიაში იდენტიფიცირებულია ლოჯისტიკაში განათლების განვითარების კუთხით არსებული შემდეგი ძირითადი გამოწვევები:

1. სატრანსპორტო გადაზიდვებში და ლოჯისტიკის მიმართულებით საგანმანათლებლო ბაზარზე არსებული სტანდარტები არ შეესაბამება საერთაშორისო სტანდარტებს. შესაბამისად, არსებული პროგრამების უმეტესობა არ პასუხობს არც საერთაშორისო და არც ადგილობრივი ბაზრის მოთხოვნებს;

2. ლოჯისტიკა წარმოადგენს მაღალტექნოლოგიურ დარგს. შესაბამისად, საგანმანათლებლო ინსტიტუტებს, რომლებიც ჩართული არიან ლოჯისტიკის

სექტორში, ესაჭიროებათ მაღალი დონის ლაბორატორიული ინფრასტრუქტურა და ტექნიკური აღჭურვილობა, რომელიც უმნიშვნელოვანესია ხარისხიანის წავლებისთვის. ამჟამად, ვერცერთი საგანმანათლებლო დაწესებულება (მათ შორის სტუ) ვერ უზრუნველყოფს შესაბამის მაღალტექნოლოგიურ მატერიალურ-ტექნიკურ ბაზას;

3. ლოჯისტიკის სექტორში არსებულ აკადემიურ პერსონალს არ გააჩნია შესაბამისი კვალიფიკაცია იმისათვის, რომ წარმართოს სწავლების პროცესი მაღალი სტანდარტებით. სტუ-ს გერმანულენოვან პროგრამასაც კი გააჩნია მდგრადობის შენარჩუნების პრობლემა, მას შემდეგ, რაც მას შეუწყდება დაფინანსება გერმანიის მხრიდან (DAAD). იმის გამო, რომ არ არსებობს აკადემიური კადრების გადამზადებისთვის შესაბამისი ფინანსური სახსრები, ძნელი ხდება სწავლის ხარისხის შენარჩუნება მომავალში.

4. გარდ აუმაღლესი განათლებისა, საქართველოში არსებობს მოკლევადიანი გადამზადების კურსების დეფიციტი. აღნიშნული მნიშვნელოვანია იმისათვის, რომ მოხდეს დარგში დასაქმებული პროფესიონალების მუდმივი გადამზადება და მათი კვალიფიკაციის ამაღლება.

5. ასევე, დეფიციტს წარმოადგენს კვალიფიციური პროფესიული გადამზადების პროგრამები. დაბალია კერძო სექტორის ჩართულობა, როგორც პროფესიული ისე უმაღლესი განათლების მიმართულებით. როდესაც ევროპულ ქვეყნებში არსებობს კერძო სექტორის უშუალო ჩართულობის საუკეთესო პრაქტიკა ადეკვატური საგანმანათლებლო პროგრამების განვითარების, სტუდენტების პრაქტიკების და დუალური სწავლების კუთხით, საქართველოში მოქმედი კომპანიები პრაქტიკულად არ მონაწილეობენ აღნიშნულ პროცესში თუ არ ჩავთვით სს „საქართველოს რკინიგზის“ მონაწილეობით და ინტელექტუალურ-ფინანსური მხარდაჭერით შექმნილ სარკინიგზო ტრანსპორტის კოლეჯს, რომელსაც გააჩნია ამ მიმართულებით შესაბამისი პროგრამების აკრედიტაცია.

6. სატრანსპორტო დარგების მიმართულებით არსებობს სერიოზული დეფიციტი კვალიფიციური სპეციალისტების მხრივ. მიუხედავად სახელმწიფოს და კერძო სექტორის მხრიდან გაწეული ძალისხმევისა, გამოწვევად რჩება საავტომობილო,

საზღვაო, სამოქალაქო ავიაციისა და სარკინიგზო მიმართულებით საჭირო სპეციალისტების და შესაბამისი საკვალიფიკაციო კურსების საჭირო რაოდენობის არსებობა (სეს 2021).

სატრანსპორტო დერეფნით ტვირთების გადაზიდვების ზრდასთან ერთად იზრდება მისი მნიშვნელობა, მაგრამ ალტერნატიული გზების არსებობა, რომლებიც დაკავშირებული ერთი მხრივ, აზია-რუსეთი ევროკავშირის ვექტორთან, ხოლო მეორეს მხრივ, აზია-ირანი-თურქეთი-ევროკავშირის, ან აზერბაიჯანი თურქეთი-ევროკავშირის ვექტორთან, საქართველოს მდებარეობას გეოპოლიტიკურად კონკურენტულ მნიშვნელობას ანიჭებს. საქართველოს, როგორც კონფლიქტური ტერიტორიების არენა და მისი წინააღმდეგობები რუსეთთან მეტყველებს რეგიონის განვითარების რთულ ხასიათზე, რაც მნიშვნელოვნად აფერხებს სატრანსპორტო დერეფნის განვითარებას ჩრდილოეთიდან სამხრეთით რუსეთი-სომხეთი-ირანის მიმართულებით. აღმოსავლეთიდან დასავლეთის, აზია-ევროპის დამაკავშირებელი სატრანსპორტო ხიდის ფუნქციით, კი საქართველო ევროკავშირისათვის მნიშვნელოვან სახელმწიფოს წარმოადგენს. საქართველო არის ერთადერთი ქვეყანა ევრაზიაში, რომელიც ძალიან ახლოს მივიდა ევროკავშირის რეგიონებთან და ჩაერთო მის ინტეგრაციულ პროცესებში. ეს განმტკიცებულია ასოცირების შესახებ შეთანხმებისა (AA) და მისი ნაწილის - DCFTA მოთხოვნების შესაბამისად. ამით იგი უზრუნველყოფს თავის ეკონომიკურ განვითარებას, პოლიტიკურ სტაბილურობას და სატრანსპორტო დერეფნის გეოპოლიტიკურ და რეგიონულ იდენტიფიკაციას (თოქმაზიშვილი 2017).

საქართველოს სატრანზიტო ჰაბის განხილვის ჭრილში მნიშვნელოვანია განვიხილოთ სატრანსპორტო სისტემაში არსებული რიგი გამოწვევი და პრობლემები. განსაკუთრებულ ყურადღებას იმსახურებს საქართველოს საზღვაო ნავსადგურები, კერძოდ ოთხი საზღვაო ნავსადგური, რომლებიც კერძო კომპანიების საკუთრებაში ან მმართველობაშია. ფოთისა და ბათუმის ნავსადგურებში ყველა სახის ტვირთის გადამუშავება ხდება (მშრალი, საკონტეინერო, თხევადი). ყულევის ნავსადგურში შესაძლებელია LPG, ნედლი ნავთობის დანავთობპროდუქტების გადამუშავება, ხოლო სუფსის ნავსადგურში - ნედლი ნავთობი დანავთობპროდუქტები. აღნიშნულ

ნავსადგურებში ტვირთების ნაკადის დიდი ნაწილი ტრანზიტულია. მშრალ ნაყარ და თხევად ტვირთებზე უარყოფით გავლენას ახდენს მეზობელ ქვეყნებში ეკონომიკური აქტივობის შემცირება. ტვირთების ნაკადზე ასევე გავლენას ახდენდა (რაც ეხლა გაცილებით შემცირებულია), ნავსადგურების ხშირი დახურვა უამინდობის გამო, ასევე, ტვირთების სხვა ნავსადგურებზე /მარშრუტებზე/დერეფნებზე გადამისამართება. კერძო მმართველების მიერ განხორციელებული ინვესტიციების მიუხედავად, ფოთისა და ბათუმის ნავსადგურებს მნიშვნელოვანი საოპერაციო შეზღუდვები გააჩნიათ მათი კონფიგურაციის გამო. ფოთისა და ყულევის ნავსადგურებს ასევე გააჩნიათ სიღრმეებთან (მოსილვასთან) დაკავშირებული პრობლემები, რომლებიც მკვეთრად ზღუდავს ნავსადგურის ხელმისაწვდომობას და საშუალებას არ აძლევს საზღვაო გადამზიდავებს გამოიყენონ უფრო დიდი წყალწყვის გემები. აღნიშნული პრობლემის გამო ნავსადგურების ოპერატორები იძულებულნი არიან მუდმივ რეჟიმში აწარმოონ ნავსადგურში შემოსასვლელი არხების სიღრმის კონტროლი და დაღრმავებითი სამუშაოების განხორციელება, რაც მნიშვნელოვან ხარჯებთან არის დაკავშირებული.

მოუხერხებელი სახმელეთო წვდომა ბათუმისა და ფოთის ნავსადგურების ერთ-ერთი მთავარი გამოწვევა იყო, თუმცა, ბოლო წლებში აქტიურად დაიწყო მუშაობა ამ გამოწვევის აღმოსაფხვრელად. ბათუმის ნავსადგურის მიმდებარე ტერიტორიაზე საცობების განმუხტვის მიზნით, 2018 წლის ივლისში, დასრულდა ქალაქის შესასვლელში ოთხზოლიანი ერთ კილომეტრიანი ესტაკადის მშენებლობა. ესტაკადამ განაცალკევა ბათუმის საკონტეინერო ტერმინალის და ქალაქში შესასვლელი გზები, შესაბამისად, მოხდა საცობების განმუხტვა. ინვესტიციები განხორციელდა ბათუმის ნავსადგურში კონტეინერების გადამუშავების წარმადობის გასაზრდელად, განცალკევდა ბორნების და საკონტეინერო სივრცეები და ასევე დაემატა საწყობი. ფოთში საავტომობილო ტრანსპორტი მობილიზებულია ნავმისადგომებთან, საიდანაც კონტეინერები გემებიდან გადმოტვირთვის შემდეგ, ნავმისადგომიდან მოშორებით მდებარე საკონტეინერო ტერმინალებში გადააქვთ. ამასთან, სატვირთო ავტომობილების უმეტესი ნაწილი, რომელთა მეშვეობითაც კონტეინერები ორივე მიმართულებით გადააქვთ მოძველებული და არასაიმედოა. ასევე, არასახარბიელოა ნავსადგურიდან

დაშორებულ ტერმინალებთან მისასვლელი გზების და ტერმინალების აღჭურვილობის ხარისხი, რაც აფერხებს კონტეინერების დამუშავებას და მნიშვნელოვნად ზრდის ბორანის სატვირთო ოპერაციების ხანგრძლივობას, რომელიც ძალიან ნეგატიურად მოქმედებს ნავსადგურის კონკურენტუნარიანობაზე. შესაბამისად, ნავსადგურის პროდუქტიულობის გაზრდის მიზნით, გასაუმჯობესებელია სანავსადგურო სისტემა (სეს 2021).

საავტომობილო გზების ქსელი საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის საყრდენს წარმოადგენს. ის ასევე მნიშვნელოვან როლს თამაშობს სამხრეთ კავკასიასა და ცენტრალურ აზიაში მდებარე ზღვაზე გასასვლელის არმქონე ქვეყნების ერთმანეთთან დაკავშირებაში. აღმოსავლეთ-დასავლეთის ავტომაგისტრალი, ისევე როგორც ჩრდილოეთის და სამხრეთის მიმართულება წარმოადგენს ძირითად ღერძს, რომელიც ქვეყნის ყველა რეგიონთან და ქალაქთან წვდომის საშუალებას იძლევა. შესაბამისად, ავტომაგისტრალის მშენებლობა საქართველოს მთავრობის პრიორიტეტს წარმოადგენს. როგორც ცხრილიდანაც (ცხრილი 3.1.1.) ჩანს, ბოლო წლების განმავლობაში საერთაშორისო სატვირთო საავტომობილო გადაზიდვების ტაბილურად მზარდი დინამიკით ხასიათდება. 2019 წელს საავტომობილო ტრანსპორტით დაახლოებით 10,7 მლნ ტონა ტვირთი გადაიზიდა, რაც გასული წლის მაჩვენებელთან შედარებით 16,8%-ით მეტია. ზრდის ტენდენცია შენარჩუნებულია 2020 წელშიც.

რეჟიმი	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019/6	2020/6
საქართველოს ექსპორტი	692.0	910.6	968.9	1,430.8	1,253.7	1,513.0	723.9	619.5
ზრდა წინა წელთან შედარებით	-	31.6%	6.4%	47.7%	-12.4%	20.7%	-	-14.4%
საქართველოს იმპორტი	2,975.8	2,952.1	3,299.0	3,705.0	3,894.7	4,376.6	1,871.7	1,972.9
ზრდა წინა წელთან შედარებით	-	-0.8%	11.8%	12.3%	5.1%	12.4%	-	5.4%
საქართველოს ტრანზიტი	2,638.3	2,708.4	2,886.1	3,628.5	3,992.5	4,783.2	2,209.5	2,509.2
ზრდა წინა წელთან შედარებით	-	2.7%	6.6%	25.7%	10.0%	19.8%	-	13.6%
სულ	6,306.1	6,571.1	7,154.0	8,764.3	9,141.0	10,672.7	4,805.1	5,101.6
ზრდა წინა წელთან შედარებით	-	4.2%	8.9%	22.5%	4.3%	16.8%	-	6.2%

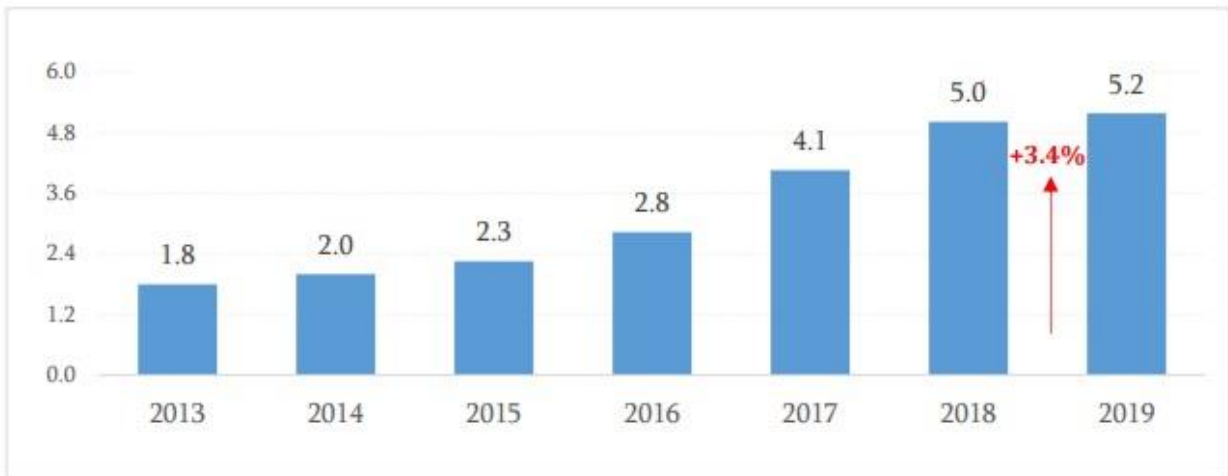
ცხრილი 3.1.1. სატვირთო ავტოსატრანსპორტო საშუალებებით გადაზიდული ტვირთების რაოდენობა

წყარო: სეს 2021: საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს „საქართველოს 2021-2030 წლების ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის ეროვნული სტრატეგია, მოძიებულია 25 აპრილი, 2021; http://www.economy.ge/uploads/files/2017/transport/2020/logistics_strategy_2021_2030.pdf

ავტოსატრანსპორტის სფეროში აუცილებელია მოხდეს საგზაო ქსელების განვითარება და საგზაო უსაფრთხოების დონის გაუმჯობესება. საქართველოს, როგორც მაღალი სატრანზიტო სტატუსის მქონე ქვეყნის ფუნქციონირებაში მნიშვნელოვან როლს ასრულებს საქართველოს ავიაცია, რომელმაც დამოუკიდებლად ფუნქციონირება 1993 წლიდან დაიწყო, 1994 წელს საქართველო გახდა სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის სრულუფლებიანი წევრი.

ამჟამად, საქართველოში ფუნქციონირებს სამი საერთაშორისო (თბილისი, ქუთაისი, ბათუმი) და ოთხი ადგილობრივი დანიშნულების აეროპორტი (მესტია, ამბროლაური, თელავი და ნატახტარი), რომელთაგან ორი (თელავი, ნატახტარი) კერძო საკუთრებაშია, დანარჩენს კი ფლობს სახელმწიფო კომპანია შპს „საქართველოს

აეროპორტების გაერთიანება“ . თბილისის და ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტებს კონცესიური (ბათუმის შემთხვევაში იჯარის და წილის მართვის) ხელშეკრულების საფუძველზე 2027 წლამდე მართავს „ტავ ურბან საქართველო“, ხოლო ქუთაისის აეროპორტს მართავს შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება. სამივე აეროპორტი მოდერნიზებულ იქნა გასული ათწლეულის განმავლობაში. თბილისის აეროპორტს პრაქტიკულად ნებისმიერი გაბარიტების თვითმფრინავის მიღება შეუძლია.



დიაგრამა 3.1.2. 2013-2019 წ.წ. მგზავრთა

ნაკადების სტატისტიკა საქართველოს საერთაშორისო აეროპორტებში

წყარო: საგ: საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება., მოძიებულია 20 მარტი, 2021; <http://airports.ge/>

2019 წლის მონაცემებით, საქართველოს საერთაშორისო აეროპორტების მიერ გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობამ 5.2 მლნ. შეადგინა, რაც გასული წლის ანალოგიურ პერიოდთან შედარებით 3.4%-ით მეტია. 2020 წლის იანვარ-ივნისის პერიოდში გადაყვანილი იქნა 0.7 მლნ. მგზავრი, რაც 2019 წლის ანალოგიურ პერიოდთან შედარებით 71.0%-ით ნაკლებია (2.5 მლნ. მგზავრი), რაც ბუნებრივია მსოფლიოში გავრცელებული პანდემიის ფონზე. აღსანიშნავია, რომ სამოქალაქო ავიაცია 2020 წელს ურთულესი გამოწვევების წინაშე დადგა. კოვიდ-19 შეზღუდვების შედეგად, მთელი მსოფლიოს მასშტაბით სამოქალაქო ავიაციის ინდუსტრიამ უდიდესი ფინანსური ზარალი განიცადა, საჰაერო ტრანსპორტის საერთაშორისო ასოციაციის (International Air Transport Association - IATA) მონაცემებით ეს ციფრი 84.3 მილიარდ

ამერიკულ დოლარს შეადგენს, დაიკარგა მილიონობით სამუშაო ადგილი. რაც შეეხება საჰაერო სატვირთო გადაზიდვებს, თბილისის საერთაშორისო აეროპორტი ერთადერთი აეროპორტია საქართველოში სადაც ტვირთის გადამუშავება ხდება. ტვირთის უმეტესი ნაწილი იმპორტული საყოფაცხოვრებო და პირადი ნივთებია. 2020 წელს საჰაერო სატვირთო გადაზიდვებზე უარყოფითად იმოქმედა COVID-19-ის გავრცელების აღკვეთის გამო დაწესებულმა სამგზავრო გადაყვანებზე შეზღუდვებმა, რადგან სამგზავრო საჰაერო ხომალდებთანაც ხდება გარკვეული რაოდენობის ტვირთის გადაზიდვა. შესაბამისად, აღნიშნული ვირუსის გავრცელებით გამოწვეული კრიზისის დაძლევა წარმოადგენს მნიშვნელოვან გამოწვევას საჰაერო სატვირთო გადაზიდვების სექტორისთვისაც. საავიაციო სატვირთო გადაზიდვების ჩამოყალიბებას ხელი უნდა შეუწყოს მზარდმა ელექტრონულმა კომერციამ, მაღალი ღირებულების ტვირთების იმპორტმა და მაღალი ღირებულების სასოფლო-სამეურნეო პროდუქციის ექსპორტმა. ამასთან, ბაქოს საერთაშორისო აეროპორტი კონკურენციას უწევს, თბილისის საერთაშორისო აეროპორტს, ვინაიდან, იგი (ბაქო) საჰაერო სატვირთო გადაზიდვების რეგიონული ჰაბია, რაც გამოწვეულია იაფი საავიაციო საწვავით, საჰაერო ტვირთების შედარებით დიდი ბაზრით და ეროვნული სატვირთო გადამზიდავი კომპანიის არსებობით (სეს 2021).

თანამედროვე ლოჯისტიკური ინფრასტრუქტურის განვითარება საქართველოს მდგრადი განვითარების აუცილებელი წინაპირობაა. ლოჯისტიკის და ლოჯისტიკასთან დაკავშირებული ოპერაციების კლასტერიზაცია გამოიწვევს ოპერაციების მრავალფუნქციურობასა და მეტ პროდუქტიულობას. საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს განცხადებით, საქართველოს მთავრობის ამოცანაა, აქტიურად შეუწყოს ხელი ლოჯისტიკური ოპერაციების კლასტერიზაციას კერძო ინვესტორებთან თანამშრომლობით ლოჯისტიკური ცენტრების განვითარების მეშვეობით, რაც გულიხმობს:

- გრძელვადიანი განვითარების ან/და ლოჯისტიკური კლასტერების გაფართოების მიზნით ხელსაყრელი ლოკაციების შერჩევას;

- ობიექტის საავტომობილო და სარკინიგზო კავშირით ასევე ძირითადი კომუნიკაციებით უზრუნველყოფას;
- ლოჯისტიკურ სერვისებთან მჭიდროდ დაკავშირებული დარგების მოზიდვის მიზნით კლასტერების ფარგლებში სამრეწველო ზონების ჩამოყალიბებას; - ინვესტიციების და ლოჯისტიკის ოპერატორების მოზიდვის მიზნით საგადასახადო შეღავათების დაწესებას;
- საერთაშორისო ფორუმებზე საქართველოს სატრანზიტო და ლოჯისტიკური პოტენციალის წარმოჩენას, დარგში ინვესტიციების მოზიდვის მიზნით.

3.2. აჭარის სატრანსპორტო სისტემის სტრუქტურული სრულყოფის მექანიზმები

ეკონომიკურ მეცნიერებაში დადგენილია, რომ ტრანსპორტი ერთიმეორესთან აკავშირებს სამრეწველო საწარმოებს და ნედლეულის წყაროებს, ქვეყნის სხვადასხვა რეგიონების ქალაქების ეკონომიკას, წარმოებას, ბაზარს. ტრანსპორტი წარმოადგენს მსოფლიო მეურნეობის და ბაზრის საერთაშორისო ეკონომიკური განვითარების საფუძველს, მათი განვითარების აუცილებელ პირობას (გრძელიშვილი...2018).

მიზანშეწონილად მიგვაჩნია სატრანსპორტო სისტემა წარმოვიდგინოთ, როგორც სხვადასხვა სახის ტრანსპორტის ერთობლიობა, რომლებიც ეფექტურად ურთიერთქმედებენ ერთმანეთთან, საკუთრების ფორმის, უწყებრივი დაქვემდებარების მიუხედავად და უზრუნველყოფს სხვადასხვა სახის საქმიანობას დაკავშირებულს ტვირთბრუნვის, დასაწყობებასთან და აგრეთვე საქონლისა და მგზავრების გადაადგილების უზრუნველყოფასთან, ყოველივე კი ემსახურება სატრანსპორტო მომსახურებაზე არსებული მოთხოვნის დაკმაყოფილებას. სატრანსპორტო სისტემის მთავარი ამოცანაა უზრუნველყოს გზების და საკომუნიკაციო ხაზების მუშაობის ეფექტურობა დაუსაფრთხო ტრანსპორტირების განხორციელება, საიმედოობის, ფასისა და გეოგრაფიული ხელმისაწვდომობის გათვალისწინებით. საინტერესოა განვიხილოთ სატრანსპორტო სისტემების სხვადასხვა ტიპები, რომლებიც ერთმანეთთან დაკავშირებულები არიან მათი საქმიანობის მასშტაბის მიხედვით.

მსოფლიო სატრანსპორტო სისტემა - ეს არის სისტემა, რომელიც თავის მხრივ ახდენს ცალკეული ქვეყნების სატრანსპორტო სისტემების ერთიან მთლიანობაში გაერთიანებას. მისი ფორმირებისა და განვითარების მთავარი მიმართულება გახდა მსოფლიო ვაჭრობა და სხვა პროცესები, რომელთა ერთობლიობამც საბოლოო ჯამში მოახდინა გლობალიზაციის განვითარების სტიმულირება. რა თქმა უნდა, მსოფლიო სისტემის ფუნქციონირება შეუძლებელი იქნება ნაკლებად ვრცელი სისტემების არსებობის გარეშე, ისეთების როგორიცაა:

1. რეგიონალური სატრანსპორტო სისტემა - ამ ტიპის სისტემის შექმნის მიზანია ქვეყნებს შორის თანამშრომლობის უზრუნველყოფა, რომელიც გაერთიანებულია ეკონომიკური ურთიერთობების განმტკიცებით. ასეთი ასოციაციების მაგალითებია ბრიტანეთის ერთა თანამეგობრობა, ევრაზიის ეკონომიკური კავშირის საბაჟო კავშირი და სხვ.

2. ეროვნული სატრანსპორტო სისტემა - წარმოადგენს სხვადასხვა სახის ტრანსპორტის ურთიერთქმედებასა და სატრანსპორტო პროცესების განხორციელებასკონკრეტული ქვეყნის მასშტაბით. როგორც წესი, მისი მართვა ხორციელდება ქვეყნის გარკვეული სატრანსპორტო უწყებების მიერ (მათი რიცხვი შეიძლება განსხვავდებოდეს კონკრეტული სახელმწიფოს პოლიტიკის შესაბამისად).მისი საქმიანობის სფერო ძირითადად ვრცელდება მთიანად სახელმწიფოს ტერიტორიაზე და პასუხისმგებელია შიდა ტვირთისა და სამგზავრო ნაკადების განხორციელებაზე. თუმცა, კონკრეტულად ქვეყნაში არსებულ ადჭურვილობებზე და კონტროლის რეგულირების მექანიზმებზე არის დამოკიდებული ამა თუ იმ ქვეყნის შესაძლებლობა უზრუნველყოს პროდუქციის ექსპორტ-იმპორტი, მონაწილეობა მიიღოს უცხოელი მოქალაქეების უსაფრთხო გადაადგილებაში რეგიონში ტურისტებისა და კვალიფიციური მუშა ხელის მოზიდვის მიზნით.

3. ზონალური სატრანსპორტო სისტემა - ეს სისტემა ფუნქციონირებს და ვითარდება გარკვეული სახელმწიფოს გარკვეულ ტერიტორიაზე, მისი ყველაზე ეფექტური გამოყენების მიზნით.

4. კორპორატიული სატრანსპორტო სისტემა - იქმნება სხვადასხვა სპეციალიზაციის მქონე საწარმოების მიერ (როგორც სატრანსპორტო, ისე არასატრანსპორტო).

მაგრამ, მიუხედავად საქმიანობის სხვადასხვაობისა, სატრანსპორტო სისტემებს სხვადასხვა სახის ტრანსპორტი ემსახურება, რომლებიც იყოფა საერთო მოხმარების ტრანსპორტად (მაგისტრალური ტრანსპორტი) და არა საერთო მოხმარების ტრანსპორტად, რაც გამოსახულია სქემა 3.2.1-ის სახით.

საერთო მოხმარების ტრანსპორტი (მაგისტრალური ტრანსპორტი)	არა საერთო მოხმარების ტრანსპორტი
სარკინიგზო	დარგობრივი ეკონომიკის სატრანსპორტო საშუალება
საზღვაო	
შიდა წყლის	მომსახურებისა და მართვის სფეროს სატრანსპორტო საშუალება
საავტომობილო	
საჰაერო	დასახლებული პუნქტების სატრანსპორტო საშუალება (ინდივიდუალური და მუნიციპალური)
მილსადენი	

სქემა 3.2.1. სატრანსპორტო საშუალებები

წყარო: PL 2021: Popular Logistics., მოძიებულია 25 მარტი, 2021; <http://popular-logistics.ru/ts>

საერთო მოხმარების ტრანსპორტი მიზნად ისახავს საქონლისა და მგზავრების გადაზიდვას გარკვეული საფასურის შესაბამისად და აგრეთვე მწარმოებლებისგან მომხმარებლებამდე პროდუქციის ტრანსპორტირებას. მაგისტრალური სატრანსპორტო საშუალების ერთ-ერთ მაგალითს კი წარმოადგენს საზოგადოებრივი ტრანსპორტი. არა საერთო მოხმარების ტრანსპორტი კი მოიცავს მაგისტრალური ტრანსპორტის ტიპებს, მაგრამ ის განსხვავდება გამოყენების სფეროების მიხედვით. შესაბამისად, ჩვენ განვიხილეთ და წარმოვადგინეთ ტრანსპორტის სახეობები მათი უპირატესობებისა და უარყოფითი მხარეების გათვალისწინებით (სქემა 3.2.2.).

სატრანსპორტო	დადებითი მხარე	უარყოფითი მხარე
--------------	----------------	-----------------

საშუალება		
სარკინიგზო	<ul style="list-style-type: none"> • საკმაოდ მაღალი გამატარიანობისა და გადაზიდვის შესაძლებლობა; • კლიმატური პირობებისა და მიწოდების დროის მიმართ დამოუკიდებლობა; • მიწოდების მაღალი სიჩქარე მიუხედავად შორი მანძილისა; • შედარებით დაბალი ფასი მომსახურებაზე; • განხორციელებული გადაზიდვების სიხშირე და რეგულარობა; • დიდი ტევადობის ტვირთები გადაზიდვის შესაძლებლობა შორ მანძილზე; • ეკოლოგიური ტრანსპორტი 	<ul style="list-style-type: none"> • სადგურის მშენებლობისა და დანდგარების მაღალი თვითღირებულება; • ტვირთის დაკარგვის, მოპარვისა და გაფუჭების საშიშროება; • გაყიდვის საბოლოო წერტილამდე დაბალი ხელმისაწვდომობა; • გადამზიდების ნაკლებობა;
საზღვაო	<ul style="list-style-type: none"> • გადაზიდვების შესაძლებლობა კონტიტებს შორის; • ერთ-ერთი ყველაზე იაფი ტვირთის მიწოდების 	<ul style="list-style-type: none"> • გეოგრაფიულ და კლიმატურ პირობებზე დამოკიდებულება; • გემების, პორტებისა და შესაბამისი დანდგარების

	<p>საშუალება;</p> <ul style="list-style-type: none"> • საკმაოდ მაღალი გამატარიანობისა და გადაზიდვის შესაძლებლობა; 	<p>მშენებლობის მაღალი თვითღირებულება;</p> <ul style="list-style-type: none"> • მიწოდების დაბალი სიჩქარე; • საჭიროებს განვითარებული ინფრასტრუქტურის არსებობას
საავტომობილო	<ul style="list-style-type: none"> • მიწოდების სისწრაფე; • ხელმისაწვდომობა; • ტვირთის მიწოდება მცირე ნაწილით • გადასაზიდი ტვირთის მაღალი დაცულობა • მომსახურების მაღალი სპექტრი 	<ul style="list-style-type: none"> • ტვირთტევადობის სიმცირე; • გეოგრაფიულ და კლიმატურ პირობებზე დამოკიდებულება; • არაეკოლოგიურობა • დიდ მანძილზე ტვირთის მიწოდების საფასურის სიძვირე
საჰაერო	<ul style="list-style-type: none"> • ტვირთის მიწოდების ყველაზე სწრაფი საშუალება • გადასაზიდი ტვირთის დაცულობის ყველაზე მაღალი დონე 	<ul style="list-style-type: none"> • ყველაზე ძვირი საფასური მომსახურებაზე; • აეროპორტების, საჰაერო ხომალდებისა და შესაბამისი დანდგარების მშენებლობის მაღალი თვითღირებულება; • ამინდზე დამოკიდებულობა • ტვირთის მიწოდების ადგილების

		შეზღუდულობა
მილსადენი	<ul style="list-style-type: none"> • ტვირთის მიწოდების ყველაზე იაფი საშუალება • მაღალი გამტარუნარიანობა • გადასაზიდი ტვირთის საიმედოობა და უსაფრთხოება • მსენებლობისას და მომსახურებისას არ საჭიროებს დიდ კაპიტალდაბანდებებს 	<ul style="list-style-type: none"> • მხოლოდ კონკრეტული საქონლის (ნავთობი და ნავთობპროდუქტები, გაზი, ემულსიური ნედლეული) გადაზიდვის შესაძლებლობა; • მცირე რაოდენობის ტვირთის მიწოდების შეზღუდულობა

სქემა 3.2.2. სატრანსპორტო საშუალებების რანჟირება

წყარო: შედგენილი ავტორის მიერ **PL 2021**-ის წყაროს საფუძველზე

გამართული სატრანსპორტო სისტემა რეგიონულ და საერთაშორისო დონეზე მიუთითებს მისი გლობალიზაციის პროცესში ჩართულობაზე და ქვეყნის ეკონომიკური და პოლიტიკური ცხოვრების ჰარმონიზაციის პროცესზე. საქართველოს თავისი მდებარეობიდან გამომდინარე, სადაც სტრატეგიული დანიშნულების ტვირთების ტრანსპორტირება ხორციელდება, მნიშვნელოვანია საერთაშორისო სტანდარტების შესაბამისი სატრანსპორტო დარგების კოორდინირებული ფუნქციონირების დაგეგმვა/განხორციელება.

ტრანსპორტის სფეროს მართვისა და რეგულირების შესახებ საქართველოს კანონის შესაბამისად, კი სატრანსპორტო სისტემა არის საავტომობილო, სპეციალური, საზღვაო/სამდინარო ტრანსპორტისა და სამოქალაქო ავიაციის სფეროს სატრანსპორტო საწარმოთა, ხელოვნურ სატრანსპორტო ნაგებობათა, შესაბამისი ინფრასტრუქტურის სატრანსპორტო ქსელისა და მათი მართვის სისტემათა ერთობლიობა, სადაც სატრანსპორტო პროცესში მოისაზრება ღონისძიებათა კომპლექსი, რომელიც უზრუნველყოფს მგზავრების გადაყვანასა და ტვირთების გადაზიდვას, აგრეთვე

საავიაციო სამუშაოების შესასრულებლად მომხმარებელთა მოთხოვნის დაკმაყოფილებას (სპ 2014).

საქართველოს ტერიტორიაზე ტრანსპორტის სფეროში ერთიან სახელმწიფო პოლიტიკას შეიმუშავენ და ახორციელებს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო და მასში შემავალი საჯარო სამართლის იურიდიული პირები – სახმელეთო ტრანსპორტის, საზღვაო ტრანსპორტისა და სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოები, რომელთა საქმიანობის ზედამხედველობასა და კონტროლს ახორციელებს სამინისტრო. აღნიშნული სააგენტოს უფლებამოსილებები ვრცელდება მხოლოდ შესაბამის დარგში.

საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის განვითარების თვალსაზრისით მიზანშეწონილად მიგვაჩნია საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს მიერ გამოყოფილი სტრატეგიული პრიორიტეტები:

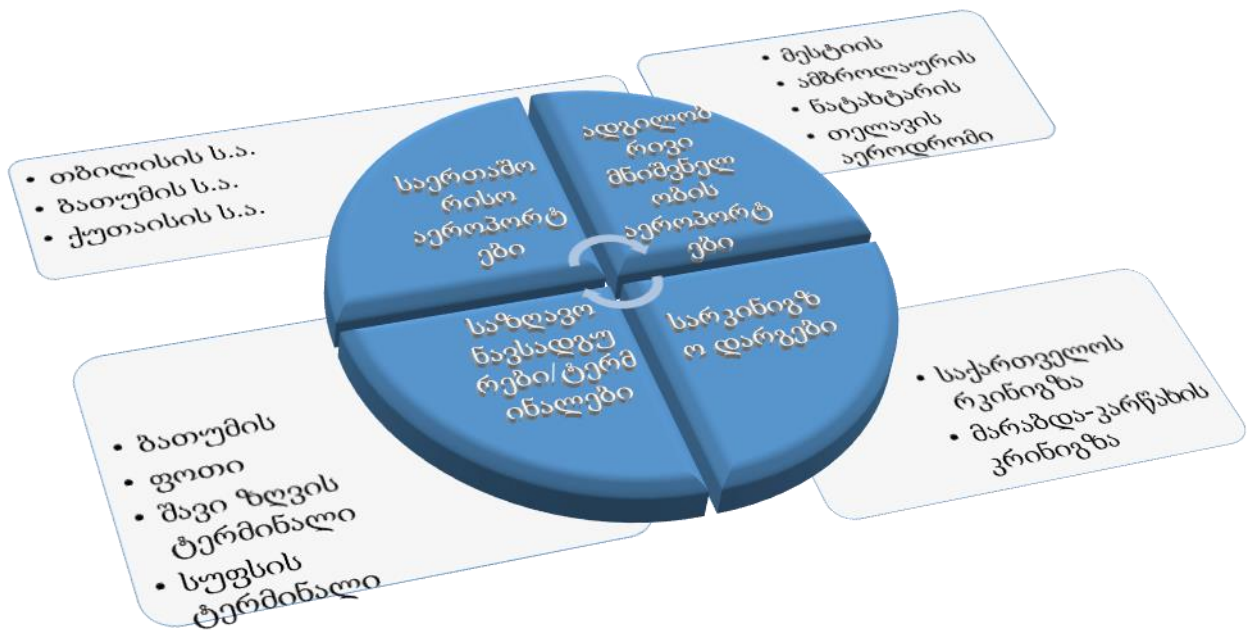
✓ ქვეყნის სატრანზიტო პოტენციალის განვითარება;
✓ საქართველოს ინტეგრაცია საერთაშორისო სატრანსპორტო სისტემებში;
✓ სამართლებრივი ბაზის ჰარმონიზაცია ევროპის კანონმდებლობასთან;
✓ საქართველოს და საერთაშორისო ორგანიზაციებს შორის ურთიერთობების გაღრმავება და სახელმწიფოთაშორისო შეთანხმებების განხორციელება;
✓ უსაფრთხოების პოლიტიკის გაუმჯობესება;
✓ მულტიმოდალური გადაზიდვების განვითარებისთვის სამართლებრივი საფუძვლების შემუშავება;
✓ საქართველოს საზღვაო დარგის კონკურენტუნარიანობის ამაღლება;
✓ მეზღვაურთა განათლებისა და სერტიფიცირების სისტემის გაუმჯობესება და დროშის სახელმწიფო ვალდებულებათა სათანადო შესრულება

სქემა 3.2.3. საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის განვითარების სტრატეგიული პრიორიტეტები

წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ **სემგს**: საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს ელექტრონული გვერდი (მოძიებულია - 26.02.2020) <http://www.economy.ge/>-ის ინფორმაციის საფუძველზე

ვფიქრობთ, სწორად გაწერილ პრიორიტეტების შესაბამისად შედგენილი სამოქმედო გეგმა, რომელიც მიმართულია ქვეყნის სატრანსპორტო სისტემის სრულყოფასა და განვითარებაზე, ხელს შეუწყობს ჩვენი ქვეყნის მიმართულებით დამატებითი ტვირთნაკადების მოზიდვას, რაც საბოლოო ჯამში გამოიწვევს ქვეყნის სატრანსპორტოს სისტემების მუშაობის ეფექტურობის ამაღლებას.

საქართველოს ტრანსპორტი, ისევე როგორც თითქმის ყველა ქვეყნის სატრანსპორტო სისტემა მოიცავს საჰაერო, საზღავო, სარკინიგზო და საავტომობილო დარგებს (სქემა 3.2.4).



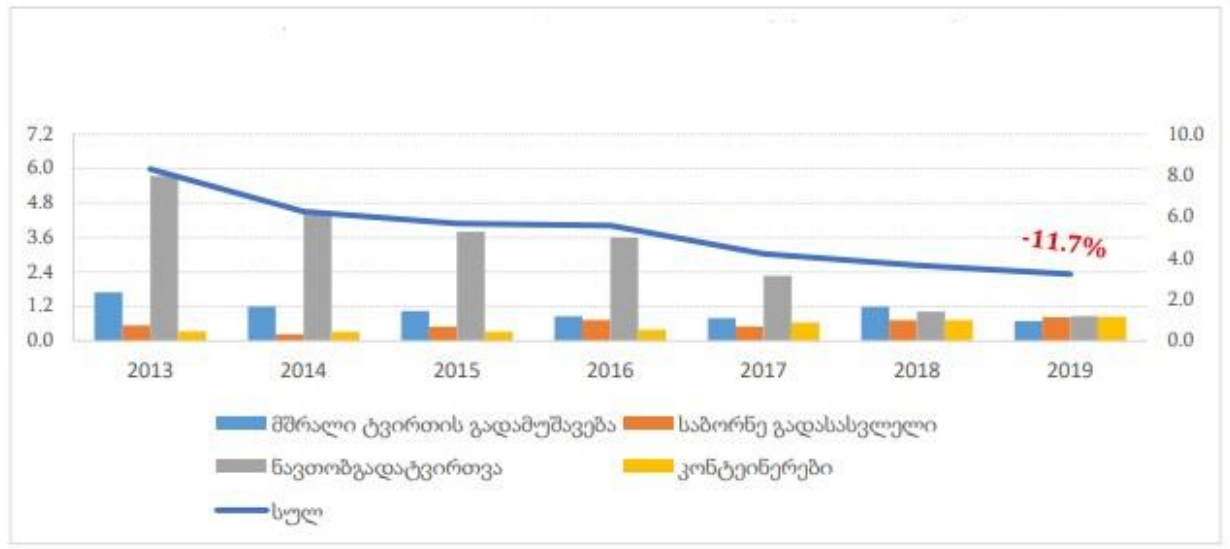
სქემა 3.2.4. საქართველოს ძირითადი სატრანსპორტო სისტემები

წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ **სემგს:** საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს ელექტრონული გვერდი (მოძიებულია - 26.02.2020) <http://www.economy.ge/>-ის ინფორმაციის საფუძველზე.

აჭარის რეგიონი, კონკრეტულად კი ბათუმი წარმოადგენს საქართველოს უმნიშვნელოვანეს სატრანსპორტო და ტურისტულ ცენტრს, რომელიც თავისი უნიკალური ადგილმდებარეობიდან გამომდინარე ავითარებს მჭიდრო ეკონომიკურ ურთიერთობებს მეზობელ ქვეყნებთან, რაც იძლევა ქალაქის, როგორც საზღავო

კურორტის, ასევე საქართველოს საზღვაო და სახმელეთო კარიბჭის მზარდი ფუნქციის მყარ საფუძველს.

ბათუმის პორტი უძველესი და ასევე ნავთობის ტრანსპორტირების ყველაზე მნიშვნელოვანი პორტია კავკასიის რეგიონში. საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს მიერ განხორციელებული კვლევის შესაბამისად, 2019 წელსწელს ბათუმის ნავსადგურმა მთლიანობაში 3.2 მლნ. ტონა ტვირთი გადაამუშავა.



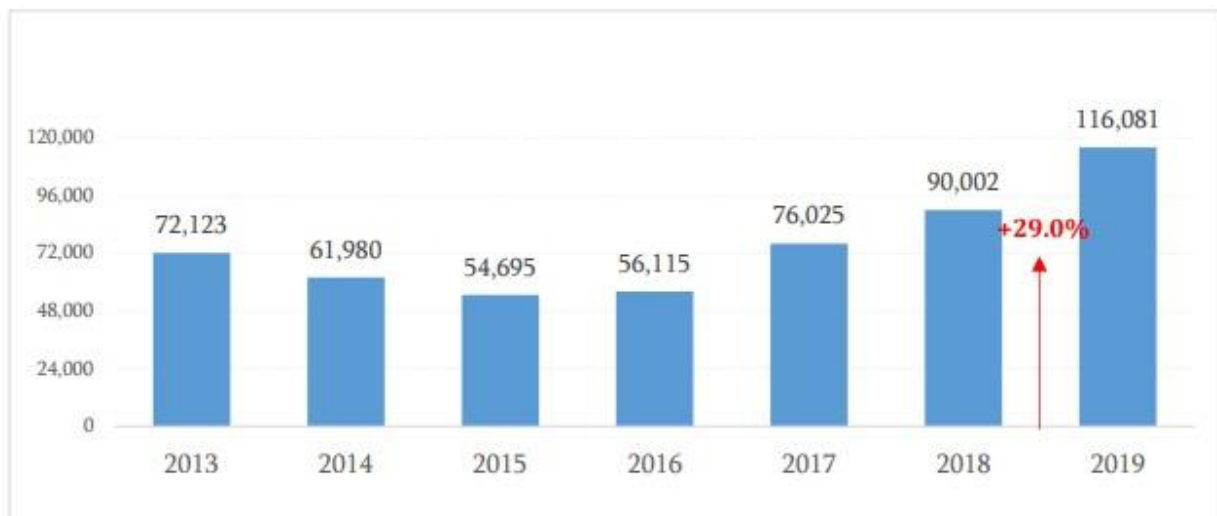
დიაგრამა 3.2.1. 2013-2019 წლებში ბათუმის საზღვაო ნავსადგურში გადამუშავებული ტვირთების რაოდენობა (მლნ. ტონა)

წყარო: სეს 2021: საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს „საქართველოს 2021-2030 წლების ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის ეროვნული სტრატეგია, მოძიებულია 25 აპრილი, 2021; http://www.economy.ge/uploads/files/2017/transport/2020/logistics_strategy_2021_2030.pdf

დიაგრამის მონაცემები ნათლად მიგვითითებს, რომ 2013-2019 წლების განმავლობაში ბათუმის ნავსადგურში მთლიანობაში შემცირდა გადაზიდული ტვირთების მოცულობა და კლება ძირითადად ნავთობპროდუქტების შემცირების ხარჯზე განხორციელდა.

ზრდის ტენდენცია 2019 წელს დაფიქსირდა საკონტეინერო (29.0%) და საბორნე (14.6%) გადაზიდვებში. ხოლო, 2020 წლის ანვარ-ივნისის პერიოდში გადამუშავდა 1.7 მლნ. ტონა, რაც 2019 წლის ანალოგიურ პერიოდთან შედარებით 11.0%-ით მეტია (1.6

მლნ. ტონა). მატება აღინიშნება აგრეთვე გადამუშავებული კონტეინერების რაოდენობაშიც, კერძოდ, 2020 წლის იანვარ-ივნისის პერიოდში ბათუმის საზღვაო ნავსადგურში გადამუშავდა 60,761 TEU, რაც 2019 წლის ანალოგიურ პერიოდთან შედარებით 38.4%-ით მეტია (43,890 TEU) (სეს 2021).



დიაგრამა 3.2.2. 2013-2019 წლებში ბათუმის საზღვაო ნავსადგურის მიერ გადამუშავებული კონტეინერების რაოდენობა (TEU)

წყარო: სეს 2021: საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს „საქართველოს 2021-2030 წლების ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის ეროვნული სტრატეგია, მოძიებულია 25 აპრილი, 2021; http://www.economy.ge/uploads/files/2017/transport/2020/logistics_strategy_2021_2030.pdf

გამტარუნარიანობის ათვისების მხრივ, 2013 წლის მონაცემებით მშრალი ტვირთების ტერმინალის გამტარუნარიანობა 85%-ით იყო ათვისებული, თუმცა ბოლო პერიოდში აღინიშნა შემცირება და 2019-ში აღნიშნული ტერმინალი 35%-ით დაიტვირთა. ბათუმის საზღვაო ნავსადგურის საბორნე ტერმინალის გამტარუნარიანობის 100%-ით დაიტვირთა აღინიშნებოდა 2019 წელს, ხოლო რაც შეეხება საკონტეინერო გადაზიდვებს, 2019 წლისათვის მოხდა გამტარუნარიანობის 58%-მდე ათვისება.

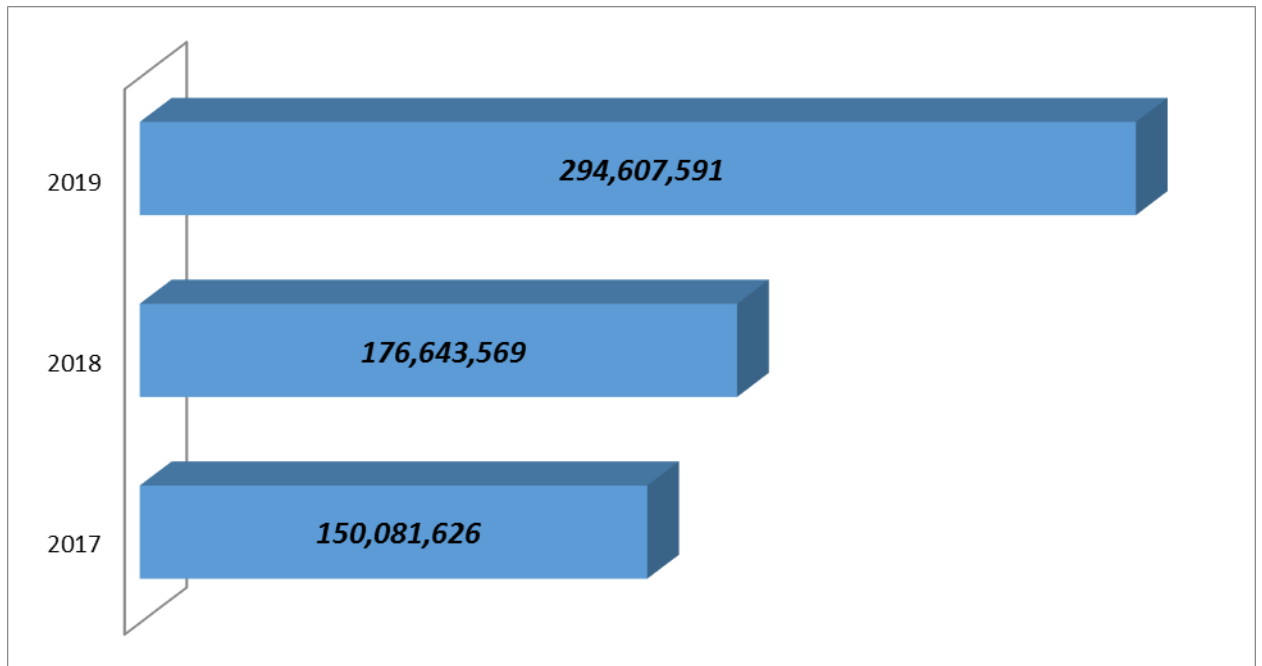
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
მშრალი ტვირთების ტვირთბრუნვა, ათ. ტონა	1 721	1 203	1 046	862	795	1189	694.5	913
ნავთობის და ნავთობპროდუქტების ტვირთბრუნვა, მლნ. ტონა	5.8	4.5	3.9	3.4	2.1	1.0	0.9	1.2
გადატვირთული კონტეინერები, TEU	72123	61980	54695	55781	76025	90002	116081	103302
გემთბრუნვა, ერთეული	714	585	570	663	527	584	578	589

ცხრილი 3.2.1. ბათუმის საზღვაო ნავსადგურში გადამუშავებული ტვირთების სტატისტიკა

წყარო: ბათუმის პორტი: ბათუმის პორტის ელექტრონული გვერდი (მოძიებულია - 15.02.2020): <http://www.batumiport.com/>

ქვეყნის სატრანსპორტო სისტემის ეფექტურობის საყრდენს როგორც ადრე აღვნიშნეთ, წარმოადგენს გამართული საგზაო ქსელის, ანუ საავტომობილო სატრანსპორტო სისტემის არსებობა. აჭარის რეგიონში გამავალი საავტომობილო გზატკეცილი უზრუნველყოფს ბათუმის დაკავშირებას საქართველოს ყველაზე მნიშვნელოვან ეკონომიკურ-პოლიტიკურ ცენტრებთან, აჭარის შიდა რაიონებთან და ასევე ჩვენს მეზობელ თურქეთთან. უმნიშვნელოვანეს წარმოადგენს არსებული ინფრასტრუქტურის გამართლობა და მუდმივი რეაბილიტაცია, ასევე ახალი შემოვლითი გზების მშენებლობა საერთაშორისო სტანდარტების დაცვითა და დონორი ორგანიზაციების ჩართულობით.

აჭარის ავტონომიური რესპუბლიკის ფინანსთა და ეკონომიკის სამინისტროს მიერ მოწოდებული სტატისტიკური ინფორმაციის საფუძველზე შეგვიძლია ვიხილოთ აჭარის ავტონომიურ რესპუბლიკაში საინვესტიციო-ინფრასტრუქტურულ პროექტებზე რესპუბლიკური და სახელმწიფო ბიუჯეტიდან გამოყოფილი თანხები, რომელიც რეგიონში საგზაო ინფრასტრუქტურის მშენებლობა-რეაბილიტაციას ემსახურება.



დიაგრამა 3.2.3. საგზაო ინფრასტრუქტურის მშენებლობა-რეაბილიტაციაზე გახარჯული ფინანსური სახსრების სტატისტიკა

წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ აჭარის არ ფინანსთა და ეკონომიკის სამინისტროდან მიღებული ინფორმაციის საფუძველზე

აჭარის ავტონომიური რესპუბლიკის ტერიტორიაზე საავტომობილო გზების მშენებლობა-რეაბილიტაციის პროექტების განხორციელებაზე ზედამხედველობა-კონტროლს ახორციელებს აჭარის ავტონომიური რესპუბლიკის ფინანსთა და ეკონომიკის სამინისტროს საქვეუწყებო დაწესებულება - საავტომობილო გზების დეპარტამენტი და ასევე საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო კომპეტენციების ფარგლებში. აღნიშნული სააგენტოს საქმიანობის ძირითად პრიორიტეტულ მიმართულებას 2022 წლისათვის რეგიონში საავტომობილო გზების რეაბილიტაცია, ხელოვნური ნაგებობების მშენებლობა-რეაბილიტაცია და ასევე საგზაო ინფრასტრუქტურის მოვლა-შენახვა წარმოადგენს.

N	პრიორიტეტი	ქმედითი ინდიკატორი	დაახლოებითი ხარჯი
1	გზების რეაბილიტაცია	30 მიმართულებით 60 კმ.მდე სიგრძის	33 785 000 ლარი

		ასფალტობეტონის საფარის მოწყობა	
2	ხელოვნური ნაგებობების მშენებლობა - რეაბილიტაცია	250-მდე ხელოვნური ნაგებობის მოწყობა	12 000 000 ლარი
3	საგზაო ინფრასტრუქტურის მოვლა-შენახვა	14 000 კვ.მ. ორმული შეკეთება, 1000 მეტრი სიგრძის წყალგამტარი მილების მოწყობა, 1000 კმ. გზის მოხრეშვა- მოშანდაკება, 120 კმ-მდე სიგრძის ბეტონის საფარის მოწყობა, 1000 საგზაო- საინფორმაციო ნიშნის დამზადება და მოწყობა	- 18 000 000 ლარი

სქემა 3.2.5. საავტომობილო გზების დეპარტამენტის პრიორიტეტული მიმართულებები 2022 წლისათვის.

წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ აგს 2021: აჭარის ავტონომიური რესპუბლიკის ფინანსთა და ეკონომიკის სამინისტროს საქვეუწყებო დაწესებულება - საავტომობილო გზების დეპარტამენტი „2022 წლის პრიორიტეტების პრეზენტაცია“, მოძიებულია 11 მაისი, 2021;

<http://adjara.gov.ge/uploads/Docs/ae1dcb09335047b7820711bd76b7.pdf>-ის საფუძველზე

ვფიქრობთ, ჩვენი სამთავრობო უწყებების მხრიდან, ქვეყნის განვითარების ერთ-ერთ პრიორიტეტულ მიმართულებად სატრანსპორტო სისტემის სრულყოფა (ავტომაგისტრალების მშენებლობა-რეაბილიტაცია, შიდა გზების მშენებლობა-რეაბილიტაცია) და ევრო სტანდარტებთან შესაბამისობაში მოყვანა გაზრდის ჩვენი რეგიონის მნიშვნელობას მსოფლიო ლოჯისტიკურ რუქაზე.

რეგიონში სატრანსპორტო სისტემის უმნიშვნელოვანეს რგოლს ასევე წარმოადგენს ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტი, რომელსაც იჯარისა და წილის მართვის ხელშეკრულების საფუძველზე 2027 წლამდე მართავს „ტავ ურბან საქართველო“ საქართველო. ქალაქი ბათუმი წარმოადგენს საქართველოს ერთ-ერთ ძირითად ტურისტულ მიმართულებას, შესაბამისად, ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტი ფუნქციონირებს მკვეთრი სეზონური პიკით ზაფხულში. აეროპორტს არ გააჩნია ტვირთების გადამუშავებისათვის საჭირო აღჭურვილობა. ამჟამად მიმდინარეობს ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტის გაფართოებითი სამუშაოები, რის შედეგადაც, სამგზავრო ტერმინალი წლიურად 1.2 მილიონი მგზავრის მომსახურებას შეძლებს, რაც კიდევ ერთხელ გაზრდის ბათუმის, როგორც ლოჯისტიკური ცენტრის სტატუს მგზავრთა უსაფრთხო გადაყვანის კუთხით.

ცალსახად აუცილებელია აღვნიშნოთ, თუ რა გამოწვევებს წინაშე აღმოჩნდა სამოქალაქო ავიაცია 2020 წელს პანდემია კოვიდ-19 -ით გამოწვეული შეზღუდვების შესაბამისად. საქართველომ, ისე როგორც მთელი მსოფლიოს მასშტაბით სამოქალაქო ავიაციის ინდუსტრიამ უდიდესი ფინანსური ზარალი განიცადა და რაც ყველაზე მნიშვნელოვანია, პანდემიამ გამოიწვია მძიმე სოციალური ფონის შექმნა, რაც დაკავშირებული იყო მილიონობით სამუშაო ადგილების შემცირებასთან.

სრულყოფილი სატრანსპორტო სისტემა, მდგრადი ურბანიზაცია წარმოადგენს ქალაქის, რეგიონის განვითარების ერთ-ერთ მნიშვნელოვან ფაქტორს. რადგან სწორედ ის არის ეკონომიკური ზრდის, მოსახლეობის ცხოვრების დონის, სიღარიბის შემცირებისა და ადამიანური კაპიტალის განვითარების უმნიშვნელოვანესი ბერკეტი, რაც თავის მხრივ მსოფლიო ბაზარზე წარმოაჩნეს განვითარებულ, მოდერნიზირებულ ქალაქებს, რომლებიც მსოფლიო ეკონომიკის მთავარ მამოძრავებელ ძალად გვევლინებიან. ქალაქებში მოსახლეობის ცხოვრების დონის განმასზღვრელ ერთ-ერთ ფაქტორად შეიძლება განვიხილოთ გამართული სატრანსპორტო სისტემა: რამდენად უსაფრთხო სატრანსპორტო საშალებას იყენებს მოსახლეობა, რამდენად სწრაფად, უსაფრთხოდ და კომფორტულად გადაადგილდებიან ისინი ქალაქში და ქალაქთან დაკავშირებულ პუნქტებში, რამდენად ხელმისაწვდომია მოსახლეობისათვის

არსებული სატრანსპორტო საშუალებები ღირებულების მიხედვით და ასევე ლოჯისტიკურად ხელსაყრელი ადგილმდებარეობის მიხედვით. ასევე, ურბინზაციის პირობებში აუცილებელია თანამედროვე ქალაქების წინაშე წარმოჩენილ გამოწვევებზე, ისეთებზე როგორცაა ჰაერის ხარისხი, სათანადო საცხოვრისი, მწვანე სივრცეები და ურბანულ მობილობა, სათბურის აირების ემისიის შემცირება და კლიმატის ცვლილებისადმი ადაპტაცია გამკლავება. თანამედროვე რეალობაში, ბათუმი საერთაშორისო ქალაქების „ბაზარზე“(ან ნუსხაში) თავის დამკვიდრებას ცდილობს, როგორც თანამედროვე, განვითარებაზე ორიენტირებული, ცოცხალი, ტრადიციული, მაგრამ ინოვაციური. აღნიშნულს კი ხელს უწყობს ინოვაციურ და მომავალზე ორიენტირებულ პროექტებში ჩართულობა და საერთაშორისო დონორებთან წარმატებული კოლაბორაცია. კერძოდ, საჭიროდ მიგვაჩნია სატრანსპორტო სისტემის განხილვისას განსაკუთრებული ყურადღება გავამახვილოთ ბათუმის ჩართულობაზე EBRD-ის მწვანე ქალაქების ინიციატივაში, რომლის მეშვეობითაც ქალაქმა 4 მილიონიანი საგრანტო და სასესხო პროექტის ფარგლებში შეიძინა 6 ელექტრომობილი თავისი დასამუხტი სადგურით, რომელიც აკმაყოფილებს ყველა საერთაშორისო მოთხოვნასა და სტანდარტებს. ასევე, ბათუმს გააჩნია “ბათუმიველოს,, ველოსიპედების გაზიარების სქემა, და შესაბამისი ინფრასტრუქტურა, რაც საზოგადოებაში ჯანსაღი ცხოვრების წესის პოპულარიზებას უწყობს ხელს და აუმჯობესებს მოსახლეობის მობილობის კომფორტს, ხელს უწყობს საზოგადოებრივი ტრანსპორტის პოპულარიზებას და ამით გავლენას ახდენს მომწამვლელი აირების დონის შემცირებაზე.

ვფიქრობთ, განსაკუთრებულ ყურადღებას იმსახურებს UNDP-სა და ქ. ბათუმის მუნიციპალიტეტის მერის პროექტი, „მწვანე ქალაქები: ინტეგრირებული მდგრადი ტრანსპორტი ბათუმისა და აჭარისთვის“, რომელიც გულისხმობს მუნიციპალური პარკინგის ახალ სტრატეგიას, ურბანული ტრანსპორტისათვის მდგრადი კორიდორების შექმნას, საზოგადოებრივი ტრანსპორტის ოპტიმიზაციის განვითარებას, ველოსიპედების სისტემის გაუმჯობესებასა და ტრანსპორტის მოდელირების პროგრამულ უზრუნველყოფას.

მიგვაჩნია, რომ ყოველივე ზემოაღნიშნული, მიმზიდველს ხდის ქალაქს არა მხოლოდ როგორც ტვრთბრუნვის ლოჯისტიკურად გამართული და სტრატეგიული ცენტრი, არამედ, როგორც უსაფრთხო და ჯანსაღი ქალაქი, როგორც ადგილობრივი მოსახლეობისათვის, ისე ქალაქის სტუმრებისათვისაც.

3.3. რეგიონში კლასტერების ფორმირების შესაძლებლობა და პერპექტივა

გლობალიზაციის პირობებში, მსოფლიო ეკონომიკური განვითარება ხასიათდება ქვეყნებს შორის კავშირების გაძლიერებით საქონლის, მომსახურებისა და კაპიტალის ტრანსსასაზღვრო ნაკადების მოცულობების ზრდითა და მრავალფეროვნებით. მაღალი ტექნოლოგიების სფეროს განვითარების დონის ამაღლებამ ხელი შეუწყო მსოფლიოში არსებულ ორგანიზაციებსა და ფიზიკურ პირებს შორის ურთიერთობების გამყარებას, არამარტო ეკონომიკური ურთიერთობებით, არამედ სოციალური და პოლიტიკური ურთიერთდამოკიდებულებით.

ჩვენთვის ცნობილია, რომ მოწინავე ქვეყნების ეკონომიკაში კონკურენცია ცოდნისა და უნარ-ჩვევების გამოყენების ეფექტიანობას ეფუძნება. ამ თვალსაზრისით, კი კლასტრების მნიშვნელობა შეუფასებელია, რადგან სწორედ ისინი ასრულებენ ფუნდამენტურ როლს ცოდნის დაგროვების, ინოვაციების დანერგვის, უნარ-ჩვევების დაგროვებისა და გაუმჯობესების კუთხით.

მსოფლიოში გლობალიზაციის პროცესის გაღრმავებასთან ერთად იზრდება კლასტერული პოლიტიკის მნიშვნელობაც. განვითარებული კომუნიკაციებისა და სატრანსპორტო საშუალებების წყალობით, ფირმები აწარმოებენ წარმოებისათვის უიაფეს და საქონლისა და მომსახურების გაყიდვისათვის ყველაზე უფრო მომგებიანი ადგილების ძიებას. ასეთ პირობებში ფირმის მიერ კონკურენტული უპირატესობების შექმნისათვის ბიზნესთან პირდაპირი კავშირის არმქონე ეროვნული ინსტიტუტები გადამწყვეტ მნიშვნელობას იძენს. ეს შეიძლება იყოს ტექნიკური სკოლები, სპეციალიზებული ინფრასტრუქტურა, უნივერსიტეტის სამეცნიერო-კვლევითი

განყოფილებები, მრეწველობის ან სხვა დარგის ასოციაციები. გლობალიზაციის წყალობით, გამჭვირვალე ეროვნული საზღვრები კლასტერების მნიშვნელობას აძლიერებს, რადგან კონკურენციის არეალი ფართოვდება. ეს მოვლენა კლასტერებს გაძლიერების საშუალებას აძლევს, ხოლო არაეფექტიანი კლასტერების პოზიციები სუსტდება. გლობალიზაცია კონკურენტული უპირატესობის ბევრ ტრადიციულ წყაროს ანადგურებს, რომელთა გამოყენება ნებისმიერ ფირმას იოლად შეუძლია. ასეთი წყაროებია იაფი მუშახელი, ნედლეული, ძირითადი ტექნოლოგიები. ამრიგად, პარადოქსია, მაგრამ ფაქტია, რომ კლასტერის მიერ შექმნილი ეროვნული უპირატესობები უფრო მნიშვნელოვანია გლობალური კონკურენციის პირობებში (სეფაშვილი 2015).

თანამედროვე მსოფლიოს დინამიურობა ყველაზე კარგად აისახება იმ ქვეყნებზე, რომლებსაც არ გააჩნიათ, ან სათანადო დონეზე არა აქვთ ეკონომიკისა და პოლიტიკის სფეროს მდგრადი განვითარების ეფექტური მექანიზმები. სწორედ ქვეყნის შიდა პოლიტიკა წარმოადგენს მნიშვნელოვან ფაქტორს, რომელიც განსაზღვრავს იმ სარგებლის რაოდენობას და სახეს, რომელსაც ქვეყანა ღებულობს გლობალიზაციის პროცესებიდან, რაც დღევანდელ დღეს წარმოადგენს ყველაზე აქტუალურ საკითხს.

მე-20 საუკუნის ბოლო და 21-ე საუკუნის დასაწყისი, ხასიათდება საპორტო რეგიონების განვითარების პროცესის აქტიურ ფაზაში გადასვლით. მკვეთრად იზრდება პოტენციალის ათვისების ინტენსივობა, უმჯობესდება სანაპირო ზონის ფუნქციები, იქმნება ტერიტორიულ-სამრეწველო წარმონაქმნები და ამავე დროს, სხვადასხვა სახის საპორტო-სამრეწველო კომპლექსები, რომლებსაც გააჩნიათ მკაფიოდ გამოხატული სატრანსპორტო-სარესურსო, ან სატრანსპორტო-საწარმოო სპეციალიზაცია.

ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, მნიშვნელოვანია ეკონომიკური პოლიტიკის განვითარების ერთ-ერთი ყველაზე პრიორიტეტული მიმართულების დროული განხილვა, რომელიც მიმართულია ქვეყნის კონკურენტუნარიანობის ამაღლებისკენ, კერძოდ, კი კლასტერული ფორმირებების შექმნის შესაძლებლობებისა და მისი განვითარების პერსპექტივების განხილვა, კონკრეტულად, კი საქართველოს საზღვაო-სატრანსპორტო სისტემაში აჭარის რეგიონის მაგალითზე.

როგორც წესი, კლასტერული პოლიტიკა განიხილება, როგორც ცალკეული ფირმებისა და საწარმოების მხარდამჭერი პოლიტიკა, რომელიც კონკრეტული რეგიონის/დარგის განვითარების საშუალებას იძლევა. ზოგადად, კლასტერი (ინგლ. Cluster), იქმნება ცალკეული ელემენტების გაერთიანებით ერთ სფეროში, რომელიც დატვირთულია კონკრეტული ფუნქციებით, ან წარმოების განსაზღვრული მიზნის რეალიზების საშუალებით.

ჩვენს მიერ განხილული მსოფლიო კლასტერული მოდელების მაგალითების საფუძველზე შეგვიძლია ცალსახად აღვნიშნოთ, რომ კლასტერული ფორმირებები აერთიანებს ერთდროულად როგორც კონკურენციას, ისევე თანამშრომლობას. კლასტერში გაერთიანებული კომპანიები მათ საშუალებას აძლევენ გაზარდონ თავიანთი კონკურენტუნარიანობა, შემდეგი გზით:

- კლასტერები ზრდის კომპანიის წარმოებას, რაც გამოიხატება ერთ გეოგრაფიულ ზონაში მომუშავე კომპანიების უპირატესობით;
- კლასტერები, რომელთა საქმიანობაც მიმართულია მაღალტექნოლოგიური, ინოვაციური პროექტებისკენ, მნიშვნელოვან ეკონომიკური ზრდას კონკურენტებთან შედარებით აღწევენ უფრო სწრაფად;

კლასტერი ახდენს ახალი ორგანიზაციის შექმნის სტიმულირებას, რომელიც მომავალში ხდება იმავე კლასტერის მონაწილე და ამით უფრო აძლიერებს მას.

ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, ცალსახად მიგვაჩნია, რომ ტერიტორიების დონეზე შექმნილი კლასტერი სამომავლოდ ხელს უწყობს მოსახლეობის დასაქმების დონის ამაღლებას, ანაზღაურების დონის აწევას, მდგრადი და კონკურენტუნარიანი რეგიონული წარმოების განვითარებას და ასევე, იძლევა ტერიტორიის ეკონომიკური განვითარების დივერსიფიკაციის საფუძველს.

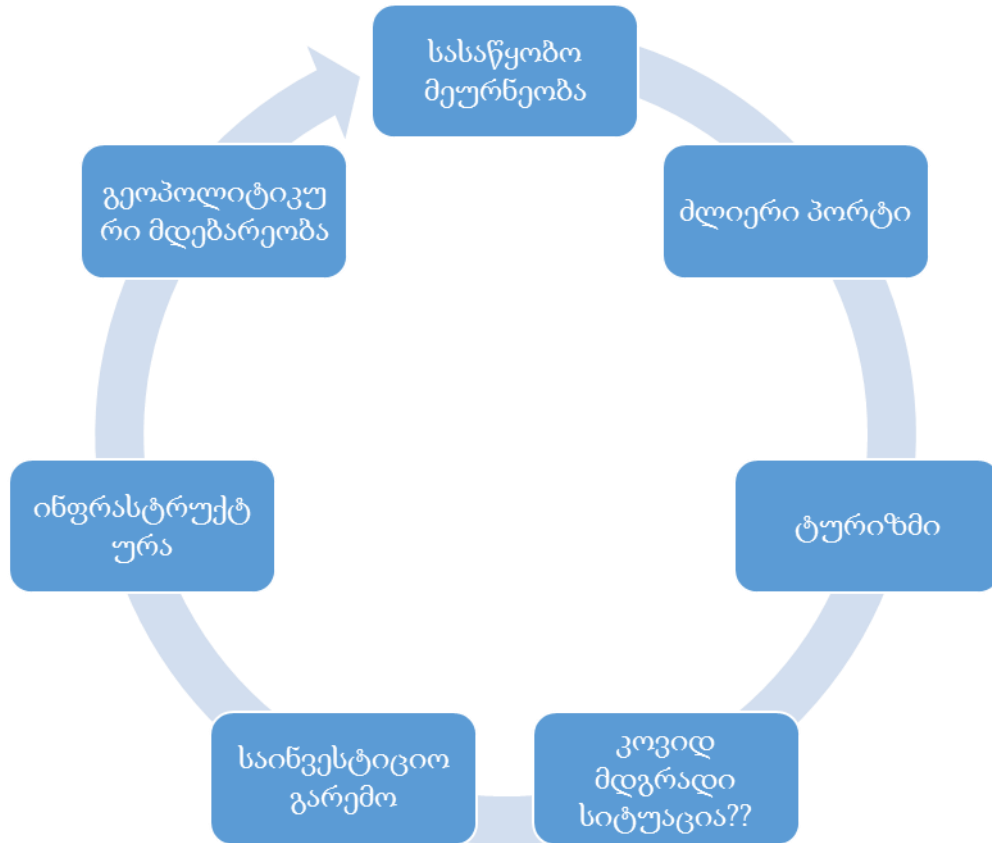
როგორც მოგეხსნებათ, საქართველოს პორტებისა და მასთან დაკავშირებული სატრანსპორტო სისტემების განვითარება, დღევანდელ დღეს წარმოადგენს პრიორიტეტულ და მნიშვნელოვან საკვანძოს, რომელიც უმნიშვნელოვანეს როლს ასრულებს მთლიანად ქვეყნის ეკონომიკის განვითარებაში. და შესაბამისად, ვფიქრობთ, რომ უკანასკნელ ათწლეულებში, საქართველოში მიმდინარე პროცესებმა,

მისმა ინტეგრაციამ და საერთაშორისო პროცესებში ჩართულობამ, ქვეყნის ხელსაყრელმა გეოპოლიტიკურმა მდებარეობამ, რომელიც გულისხმობს უძველეს სატრანსპორტო გზაჯვარედინზე მის არსებობას, აქტუალური გახადა აჭარის რეგიონში კლასტერული ფორმირებების ჩამოყალიბება, რაც მჭიდროდ არის დაკავშირებული ქვეყნის მსოფლიო ეკონომიკურ ურთიერთობებში ჩართვასთან. აქვე, ყურადსაღებია, ის გარემოება, რომ რეგიონს გააჩნია ისტორიული გამოცდილება, მის ტერიტორიაზე თავისუფალი ეკონომიკური ზონების არსებობისა, რაზეც მოწმობს ქ. ბათუმის „პორტო-ფრანკო“-დ გამოცხადება, 1878 წლის 29 ოქტომბერს. ეს კი თავის მხრივ კიდევ ერთი დამატებითი გარემოებაა რეგიონში კლასტერული ფორმირებების შექმნისა. ბათუმის საზღვაო ნავსადგომის შექმნის ისტორია პრაქტიკულად კავკასიის რეგიონის ლოჯისტიკური ცენტრის ფორმირების ისტორიაა, რომელმაც საქართველოს, როგორც ტრანზიტული ქვეყნის, როლი განსაზღვრა.

დღესდღეობით, ბათუმის პორტი ჩვენი სატრანსპორტო სისტემის, ასევე ევროპის სატრანსპორტო დერეფნის უმნიშვნელოვანესი კვანძი და საერთაშორისო მნიშვნელობის მსხვილი სატრანსპორტო ობიექტია რომელიც არის საქართველოს მთავარი საზღვაო კარიბჭე და მის სტაბილურ მდგომარეობაზე არსებითად არის დამოკიდებული არა მარტო აჭარის, არამედ მთლიანად საქართველოს ეკონომიკური განვითარება.

დღევანდელ რელობაში საზღვაო კლასტერების შექმნის პერსპექტიულობის დონის განსაზღვრა აღარ წარმოადგენს სადაო საკითხს, რადგან აღნიშნული ხელს შეუწყობს საპორტო საქმიანობაში მონაწილე ყველა სტრუქტურას შორის ურთიერთქმედებების პრობლემის გადაჭრას, იქნება ეს ადგილობრივი თვითმმართველობის ჩართულობა, თუ საზღვაო სფეროს სპეციალისტების გამოყენება.

აჭარის რეგიონში საზღვაო-სატრანსპორტო კლასტერის შექმნისათვის არსებობს ისეთი დადებითი მხარეები, როგორცაა: მძლავრი სასაწყობო მეურნეობა, ხელსაყრელი გეოპოლიტიკური მდებარეობა, მძლავრი პორტი და გამართული სტრანსპორტო ინფრასტრუქტურა, მიმზიდველი საინვესტიციო გარემო, ტურიზმის სხვადასხვა მიმართულებების განვითარება, რაც საბოლოო ჯამში ქმნის საზღვაო კლასტერების შექმნის საუკეთესო ბაზას.



სქემა 3.3.1. სატრანსპორტო კლასტერის არსებობის წინაპირობა

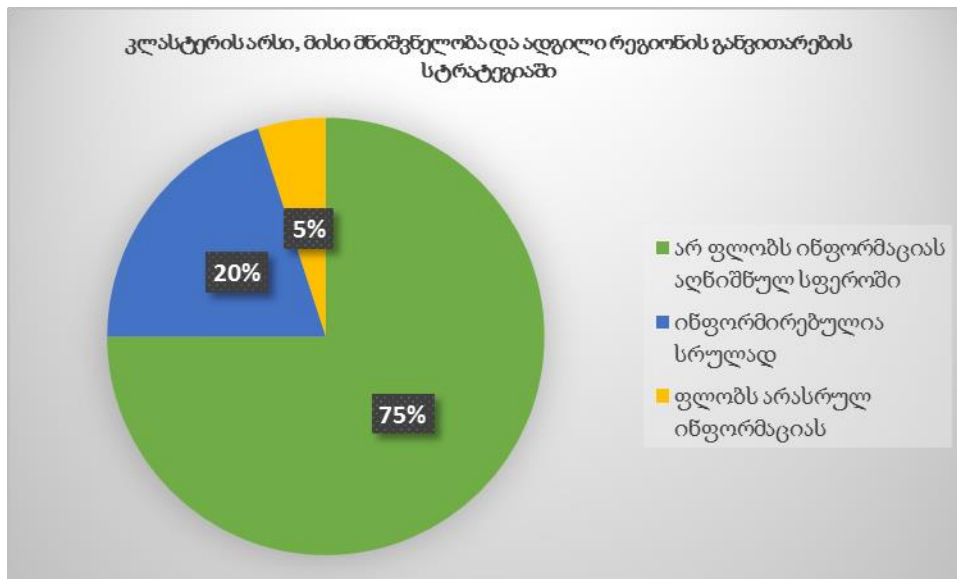
წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ.

თუმცა აქვე უნდა აღინიშნოს რეგიონის პოტენცილის მზადყოფნის დონის განსაზღვრა, განსაკუთრებით საზღვაო სატრანსპორტო სისტემაში. შესაბამისად, კვლევის პროცესში შესაბამისი კვლევითი მეთოდების გამოყენებით განხორციელდა რესპოდენტების შერჩევა მათი შემდგომი ინტერვიურებისათვის, რომლის უმნიშვნელოვანეს მიზანს წარმოადგენდა გადაწყვეტილების მიმღები ორგანოების, ჩართული კომპანიებისა და სფეროს სპეცილისტების დამოკიდებულების ჩვენება კლასტერული ფორმირებებისადმი და ასევე, რეგიონის პოტენცილის განსაზღვრა. კვლევის შედეგად გამოიკითხა 22 რესპოდენტი, რის შედეგადაც გამოიკვეთა უმნიშვნელოვანესი პრობლემები:

1. კლასტერის არსის შესახებ ნაკლები ინფორმირებულობა(დიაგრამა N 3.3.1). აქვე უნდა აღვნიშნოთ ის გარემოება, რომ პანდემია კოვიდ-19-მა საზოგადოებისათვის შედარებით მარტივად აღსაქმელი გახადა თვითონ ტერმინი „კლასტერი“, თუმცა

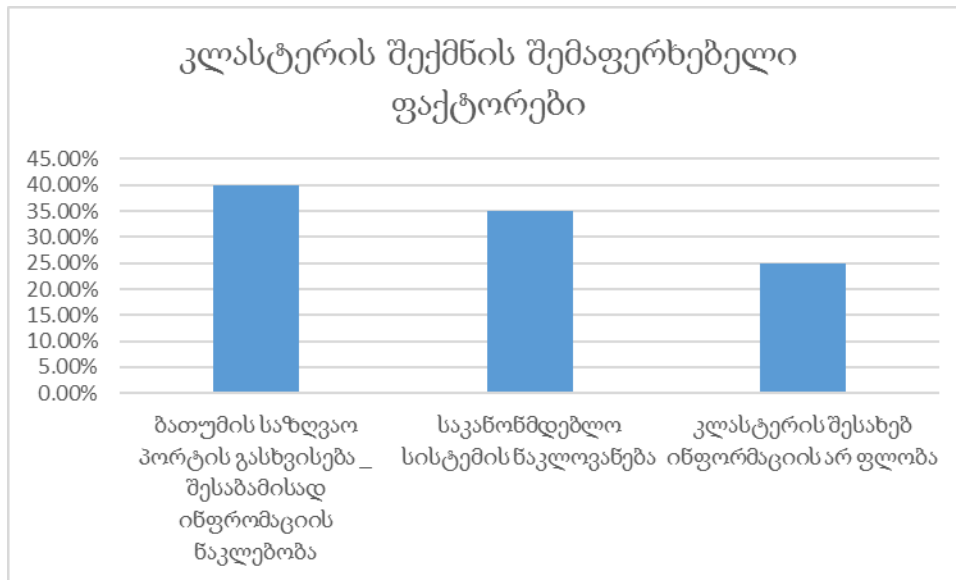
არსებითად სატრანსპორტო კლასტერის არის შესახებ ცნობიერების ამაღლება არ მოუხდენია;

2. საზღაო-სატრასპორტო სისტემის უმნიშვნელოვანესი ელემენტის პორტის გასხვისების საკითხი და ნაკლოვანებები საკანონმდებლო სისტემაში(დიაგრამა N 3.3.2).



დიაგრამა N 3.3.1. კლასტერის ინფორმაციული უზრუნველყოფის დონე

წყარო: წყარო: **Varshanidze...2021**: Varshanidze T., Japaridze S., Manvelidze L., “Opportunities for the Formation of Maritime transport clusters and its role in economic development”, Innovative Economics and Management, Vol. 8, N 2, 2021, pg. 72-81, მოძიებულია 25 ნოემბერი, 2021, <https://iem.ge/ojs/index.php/journal/article/view/58/45>



დიაგრამა N 3.3.2. კლასტერის შექმნის შემაფერხებელი ფაქტორები

წყარო: წყარო: **Varshanidze...2021**: Varshanidze T., Japaridze S., Manvelidze L., “Opportunities for the Formation of Maritime transport clusters and its role in economic development”, *Innovative Economics and Management*, Vol. 8, N 2, 2021, pg. 72-81, მოძიებულია 25 ნოემბერი, 2021, <https://iem.ge/ojs/index.php/journal/article/view/58/45>

კვლევის პირველადი შედეგებიდან გამომდინარე, ცხადია, რომ მიუხედავად რეგიონის პოტენცილისა და მზარდი განვითარებისა გამოიკვეთა პრობლემები, კერძოდ პორტი, რომელსაც ამჟამად მართავს ყაზახური კომპანია. ამ კონკრეტულ შემთხვევაში პრობლემად შეიძლება მივიჩნიოთ არა უცხოური მენეჯმენტი, რადგან თანამედროვე ეტაპზე უცხოური მენეჯმენტის მიერ მართული სახელმწიფო სტრატეგიული ობიექტი, რომელსაც გააჩნია შესაბამისი მაღალი დონის გამოცდილება ფართოდ აპრობირებული ფორმაა და ორიენტირებულია პორტის საქმიანობის განვითარების ხელშეწყობაზე, არამედ გასხვისების დოკუმენტი და მმართველი კომპანიისათვის ქვეყნის ინტერესებზე ორიენტირებული სოციალურ-ეკონომიკური მოთხოვნებისა და სახელმწიფო ხედვების უფრო მკაფიო გამიჯვნა. რადგან პორტი და მასთან დაკავშირებული სატრანსპორტო სისტემების განვითარება, დღევანდელ დღეს წარმოადგენს პრიორიტეტულ და მნიშვნელოვან საკუთხს. აქვე აუცილებელია გასხვისებული ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტის აღნიშვნაც, რადგანაც აეროპორტი და პორტი ორი უმნიშვნელოვანესი სტრატეგიული ობიექტია, რომელიც ძირითად და გადამწყვეტ ფაქტორს თამაშობს

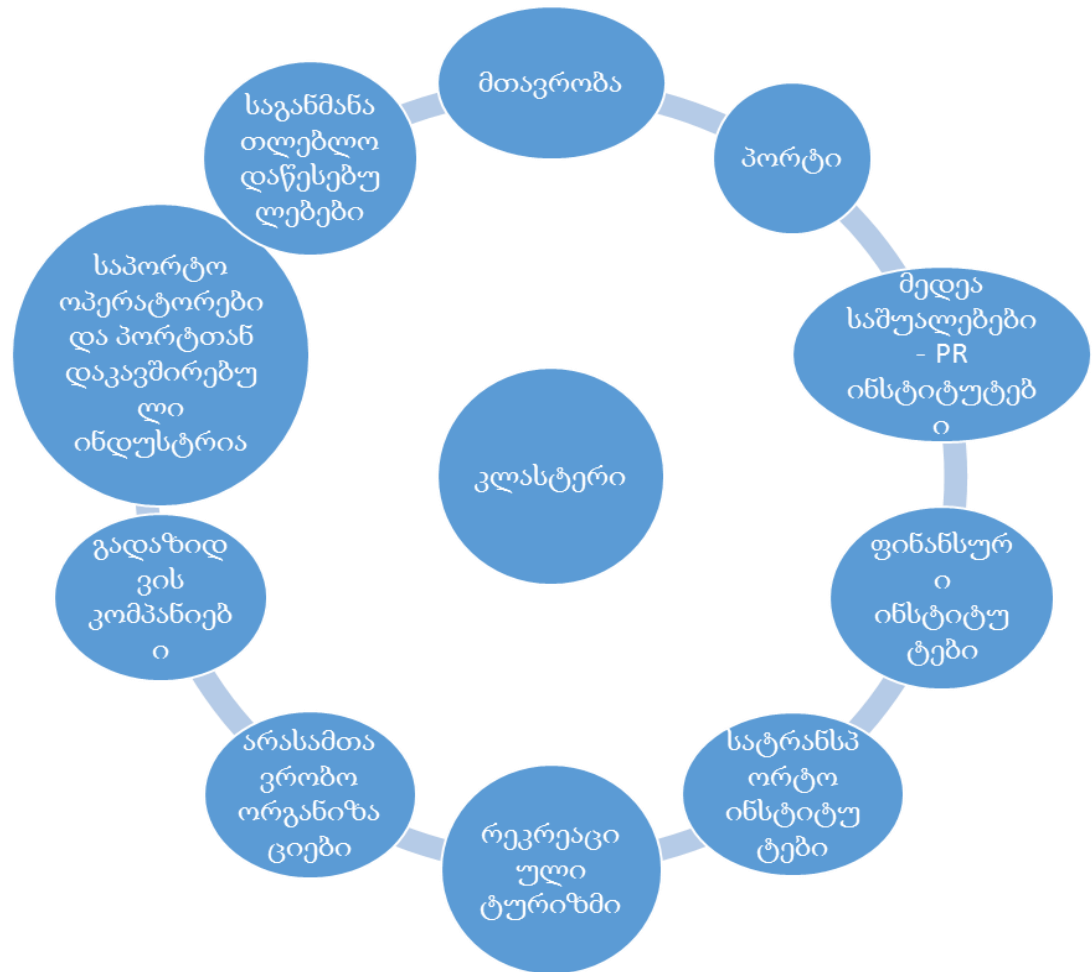
რეგიონში კლასტერის ფორმირების საკითხში და ზოგადად ქვეყნის ეკონომიკის განვითარებაში.

ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე მნიშვნელოვანია მოვახდინოთ პრობლემების იდენტიფიცირება და სამოქმედო გეგმის შემუშავება, რაც საშუალებას მოგვცემს მომავალში რეგიონის და სფეროს ეკონომიკური პოტენციალის ოპტიმალური გამოყენების საშუალებას. აღნიშნული მიზნის მისაღწევად, კი აუცილებელია გამოვიყენოთ არამარტო ზღვისპირა რეგიონის საწარმო-ფინანსური სექტორის ძალისხმევა, აუცილებელია მოხდეს მეცნიერული და საგანმანათლებლო ორგანიზაციების, სამეცნიერო-კვლევითი ინსტიტუტების პოტენციალის მაქსიმალური გამოყენება და ჩართულობა, რაც მნიშვნელოვნად ხელს შეუწყობს რეგიონის საზღვაო სფეროს და საზღვაო-სატრანსპორტო სისტემის განვითარებას.

ვფიქრობთ, დღევანდელ რეალობაში საზღვაო კლასტერების შექმნის პერსპექტიულობის დონის განსაზღვრა აღარ წარმოადგენს სადაო საკითხს, რადგან, აღნიშნული ხელს შეუწყობს საპორტო საქმიანობაში მონაწილე ყველა სტრუქტურას შორის ურთიერთქმედების პრობლემის გადაჭრას, იქნება ეს ადგილობრივი ხელისუფლების მოზიდვა და მისი ჩართულობა, თუ სხვა საზღვაო სფეროს სპეციალისტების გამოყენება.

ჩვენს მიერ განხორციელებული კვლევის შედეგად, მიზანშეწონილად მიგვაჩნია შემოგთავაზოთ რეგიონის კლასტერული განვითარების ჩვენეული ხედვა, კლასტერში ჩართული შესაბამისი ინსტიტუტებით, სადაც პრიორიტეტულს წარმოადგენს, როგორც ტვირთბრუნვა, ასევე მგზავრთა უსაფრთხო გადაყვანა და ტურიზმი. აღსაღნიშნავია, რომ კლასტერის ჩვენეული მოდელის შექმნას საფუძვლად უდევს ევროპული და მსოფლიო საზღვაო კლასტერული მოდელების გამოცდილება, კერძოდ კი ზემოაღნიშნული ფინეთის საზღვაო კლასტერი, რომლის ფუნქციონირების პირობებშიც ტვირთბრუნვის საერთო მაჩვენებლის 7-9%-იანი ზრდა დაფიქსირდა, ასევე ყურადსაღებია კლასტერში მთავრობის როლი, კვლევით ცენტრებთან მჭიდრო კავშირი და განხორციელებული საერთო ინიციატივები, რამაც საბოლოო ჯამში გაზარდა

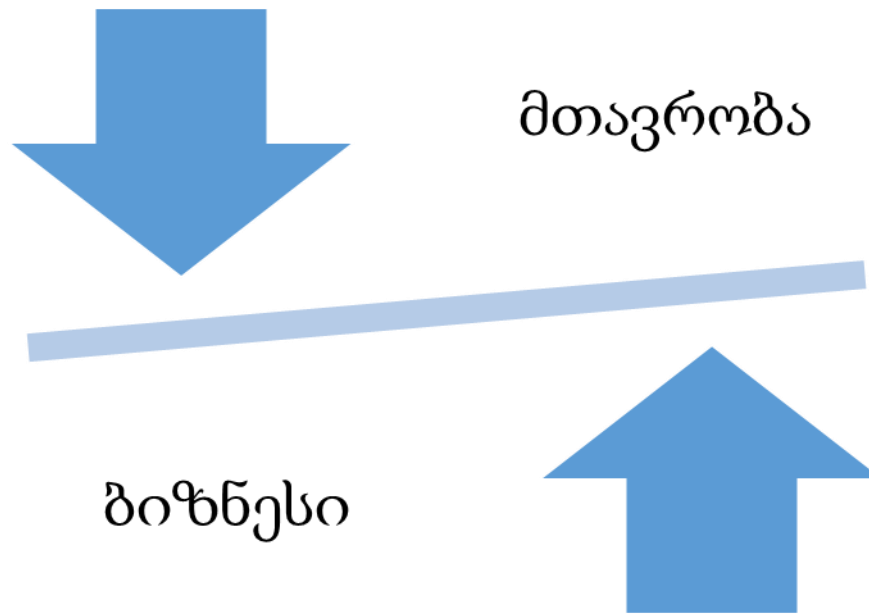
ფინეთის საზღავო კლასტერის კონკურენტუნარიანობა ევროპული საზღავო კლასტერების ბაზარზე.



სქემა 3.3.2. სატრანსპორტო კლასტერის მოდელი აჭარის მაგალითზე

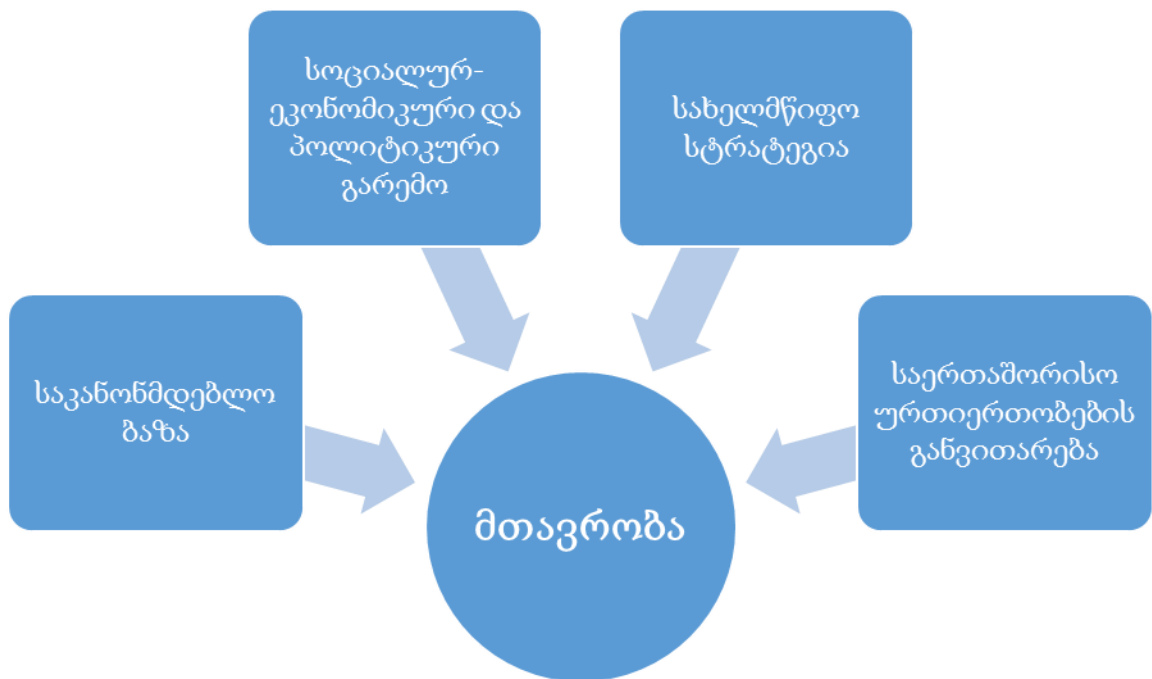
წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ

ჩვენი კლასტერის მოდელში ცენტრალურ როლს მთავრობა, ანუ საქართველოს სახელმწიფო შეასრულებს, როგორც ეკონომიკური ურთიერთობების განმსაზღვრელი კლასტერის წევრებს შორის. თუმცა უნდა აღნიშნოს, რომ ამ კონკრეტულ შემთხვევაში მთავრობა გამოდის არა როგორც მაკონტროლებელი ძალა, არამედ როგორც მოდერატორი და კლასტერში შესული სხვადასხვა ინსტიტუტების გამაერთიანებელი. აუცილებელია მოხდეს კლასტერის წარმატების განმსაზღვრელი ფაქტორის - ინოვაციურობის შექმნის საფუძველის შექმნა, რის საშუალებასაც გვაძლევს ცოდნის/განთლების, მთავრობისა და ბიზნესის როლების გამიჯვნა (სქემა 3.3.3).



სქემა 3.3.3. კლასტერში ფუნქციების გამოიჯვნა

წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ



სქემა 3.3.4. კლასტერში სამთავრობო ფუნქციები

წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ

ჩვენს მიერ ჩატარებული კვლევის შედეგად, განსაკუთრებული ყურადღება გვსურს გავამახვილოთ მთავრობის ფუნქციების იდენტიფიცირებაზე:

1. შესაბამისი საკანონმდებლო ბაზის შექმნა - გულისხმობს კლასტერის (სატრანსპორტო კლასტერის) განმარტების აუცილებლობის იდენტიფიცირებას საკანონმდებლო დონეზე;

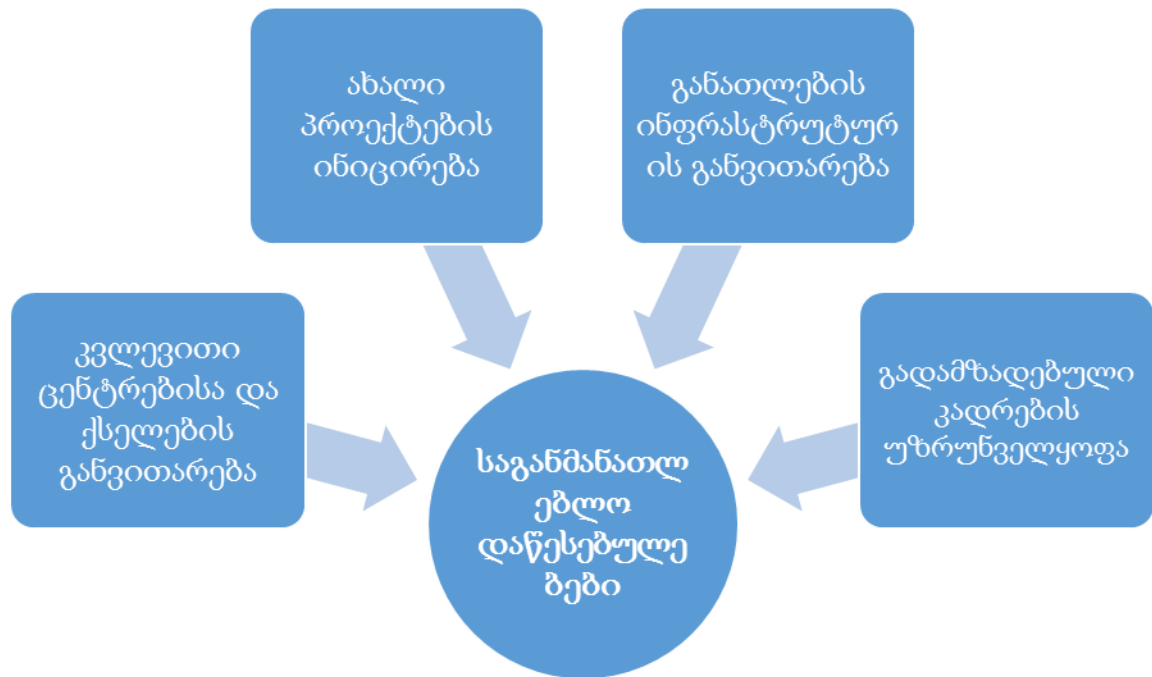
2. სოციალურ-ეკონომიკური და პოლიტიკური გარემო - უნდა აღინიშნოს, რომ პროექტის განხორციელება ხდება სამთავრობო ინიციატივებისა და პროექტების ფარგლებში, რომლის დაფინანსების წყაროსაც ხშირ შემთხვევაში წარმოადგენს საჯარო სექტორი. რეგიონში კი უნდა იყოს შექმნილი ყველა ის პირობა მსგავსი ინიციატივების განსახორციელებლად;

3. სახელმწიფო სტრატეგია - აუცილებელია მოხდეს კლასტერული პოლიტიკის გაწერა სახელმწიფო სტრატეგიის პრიორიტეტად და მისი შემუშავების სამოქმედო გეგმის განვითარება.

ჩვენეული კლასტერის მოდელში, მთავრობაში მოვიაზრებთ მას თავისი ცენტრალური და ადგილობრივი ინსტიტუტებით, რომლებსაც ძალუძთ განსაკუთრებული წვლილი შეიტანონ რეგიონის განვითარებაში ინვესტიციების მოზიდვით, ახალი ინოვაციური პროექტების განხორციელებით და შესაბამისი პასუხისმგებელი სააგენტოებისა და აგენტების განსაზღვრით.

მიგვაჩნია, რომ საგანმანათლებლო დაწესებულების როლი კლასტერის წარმატებით ფუნქციონირებაში მნიშვნელოვანია, რადგან უპირველეს ყოვლისა ისინი არიან პასუხისმგებელი წარმოების პროცესის წარმატებულობის განმასზღვრელ ერთ-ერთ უმნიშვნელოვანეს ფაქტორზე - კვალიფიციურ ადამიანურ რესურსზე. სწორედ საგანმანათლებლო სისტემისა და მათი ინფრასტრუქტურის გამართულობა, საერთაშორისო კავშირების დამყარება/საერთაშორისო გამოცდილების გაზიარება ხელს შეუწყობს კლასტერში კვალიფიციური კადრების მობილიზებას. აჭარის რეგიონში სატრანსპორტო კლასტერის ფორმირებაში განსაკუთრებულ როლს ასრულებს რეგიონში არსებული სახელმწიფო თუ კერძო უმაღლესი საგანმანათლებლო დაწესებულებები, ასევე პროფესიული გადამზადების კოლეჯები. განსაკუთრებულ ყურადღებას იმსახურებას ბათუმის სახელმწიფო საზღვაო აკადემია და საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სსიპ საზღვაო სატრანსპორტო სააგენტო და

მის მიერ დამყარებული საერთაშორისო ურთიერთობები და კავშირები, რაც ჩვენი მეზღვაურების და არა მარტო მათი, უსაფრთხოებისა და მაღალკვალიფიციურობის გარანტია.



სქემა 3.3.5. კლასტერში საგანმანათლებლო დაწესებულებების ფუნქციები

წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ

საზღვაო კლასტერების ევროპული და მსოფლიო მოდელების გამოცდილების შესწავლის საფუძველზე, ცალსახად მივიჩნევთ, რომ კლასტერები ვითარდება ისეთ რეგიონებში რომლებსაც გააჩნით, ან თუნდაც მიმართულნი არიან განავითარონ და შექმნან ძლიერი კვლევითი ცენტრები, უნივერსიტეტები საერთაშორისო გამოცდილებით და ასევე კვლევითი ლაბორატორიები, რაც თავის მხრივ წარმოადგენს კლასტერული პოლიტიკის დანერგვის ბაზისს. არ შეიძლება ამ მხრივ არ აღვნიშნოთ აჭარის რეგიონში, განსაკუთრებით კი ბათუმში არსებული უნივერსიტეტები, ინსტიტუტები, პროფესიული გადამზადების კოლეჯები თავიანთი კვლევითი ცენტრებით, რომლებიც საერთაშორისო დონეზე არსებული ყველა თანამედროვე გამოწვევებით ცდილობს დაიმკვიდროს საპატიო ადგილი მსოფლიო საგანმანათლებლო სივრცეში. განსაკუთრებულ ყურადღებას იმსახურებს წლების განმავლობაში ბათუმში არსებული შავი ზღვის ფლორისა და ფაუნის შემსწავლელი სამეცნიერო-კვლევითი

ცენტრი, რომლის მიზანს წარმოადგენს ქვეყნის საგანმანათლებლო სივრცეში შესაბამისი ადგილის დამკვიდრება, რაც გულისხმობს კლვევითი საქმიანობის განხორციელებას შავი ზღვის ფლორისა და ფაუნის შესწავლის კუთხით და რაც მნიშვნელოვანია სასწავლო-კლვევითი ბაზის გაუმჯობესებისა და მოცემულ სფეროში მოღვაწე სპეციალისტების კვალიფიკაციის ამაღლების ხელშეწყობისათვის.

მიზანშეწონილად მიგვაჩნია, რომ ჩვენს კლასტერში განსაკუთრებული ადგილი მივანიჭოთ ბაზარზე არსებულ საპორტო ოპერატორებსა და ზოგადად საზღვაო ინდუსტრიას, რომლებსაც ჩვენს კლასტერში განვიხილავთ არამხოლოდ როგორც კონკურენტებს, არამედ როგორც პარტნიორებს საერთაშორისო ბაზარზე. მანდელას ყურის კლასტერული მოდელის (სქემა 2.2.3) შექმნელები ამტკიცებდნენ, რომ კლასტერში გაერთიანებულ სუბიექტებს შეუძლიათ ერთობლივი ძალისხმევით შეიმუშავონ და შესთავაზონ კონკურენტული ფასი თავის საქონელსა თუ მოსახურებაზე და ამით კონკურენტულები გახდნენ მსოფლიო ბაზარზე, რითაც აღნიშნული კლასტერის დაკავშირება მოხდება სხვა საერთაშორისო ევროპულ კლასტერებთან, რაც პრიორიტეტად მიგვაჩნია ჩვენი კლასტერული მოდელის განვითარებისათვისაც.

ჩვენი სატრანსპორტო კლასტერული პოლიტიკის შემუშავების პროცესში, ყურადღების გამახვილება გვსურდა რეგიონში თანამედროვე სტანდარტებით აღჭურვილი გემების სადგომისა და გემთსარემონტო/გემთმშენებელი მეურნეობის განვითარების შესაძლებლობაზე, ბათუმისა და ფოთის პორტების ადრეული გამოცდილების გათვალისწინებით. რადგან, როგორც საზღვარგარეთული კლასტერების გამოცდილების კვლევებმა აჩვენა, კლასტერული პოლიტიკის დანერგვის ერთ-ერთ ხელშემწყობ ფაქტორად გვევლინება სწორედ რეგიონის არსებული გამოცდილება, ანუ კონკურენტული თანამშრომლობის ჩანასახოვანი ფორმების ხელსაყრელი წინამძღვრები.

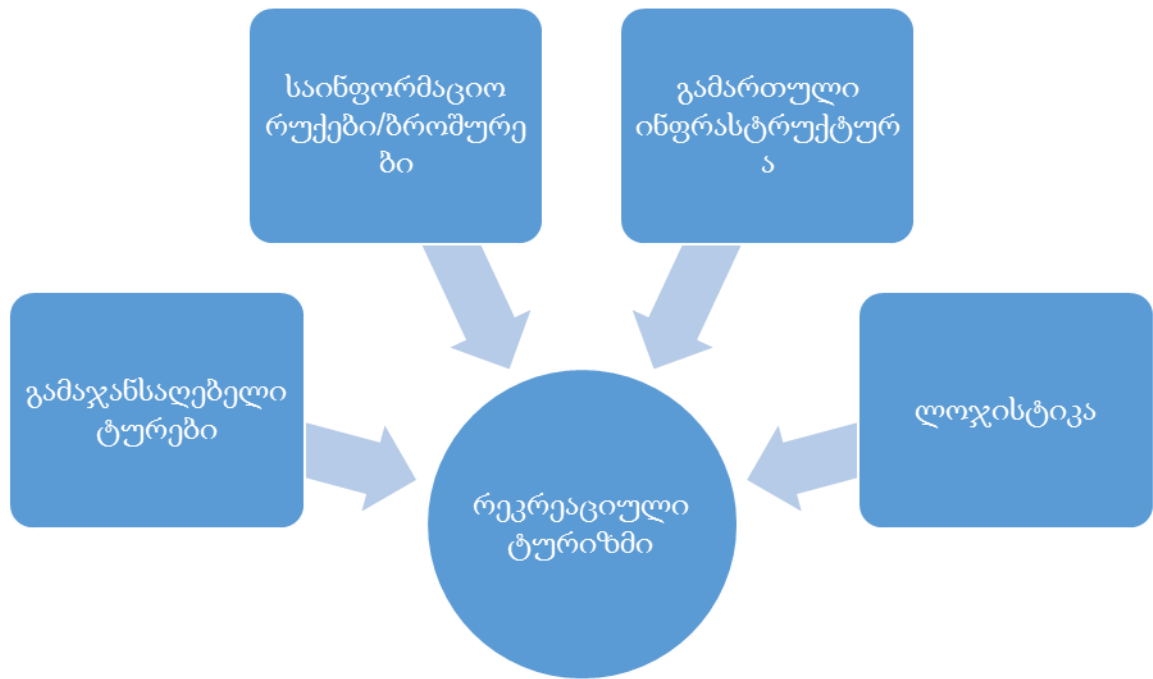
ჩვენს მიერ შემოთავაზებულ კლასტერულ მოდელში ასევე წარმოდგენილი გვაქვს რეკრეაციული ტურიზმის ბლოკი რომელიც ითვალისწინებს სხვადასხვა ტურისტული მომსახურებისა და ტურისტული მოთხოვნილებების საქონლის მიწოდებას ადამიანის კულტურული და სულიერი მოთხოვნილებების დაკმაყოფილების მიზნით, და თუ

განვიხილავთ 1980 წელს მანილაში მსოფლიო ტურიზმის კონფერენციაზე გაქდერებულ ტურიზმის განმარტებას, რომლის მიხედვითაც იგი არამარტო ეკონომიკური, არამედ ერთდროულად სოციალური, კულტურული, საგანმანათლებლო, ეკონომიკური და პოლიტიკური მოვლენების ერთობლიობას წარმოადგენს, ლოგიკურია მისი როგორც ერთ-ერთი ფუნდამენტური ბლოკის განხილვა სატრანსპორტო კლასტერის ფორმირების პროცესში.

სწორედ 1989 წლის ჰააგის დეკლარაციის პირველ პრინციპშია აღნიშნული და დიფერენცირებული ტურიზმი, როგორც მილიონობით ადამიანის ცხოვრების ყოველდღიურობა, კერძოდ:

- იგი მოიცავს ადამიანების თავისუფალ გადაადგილებას მათი საცხოვრებელი და სამუშაო ადგილებიდან, აგრეთვე მომსახურების სფეროს, რომელიც შექმნილია ამ გადაადგილების შედეგად წარმოშობილი მოთხოვნილებების დასაკმაყოფილებლად;
- იგი წარმოადგენს ადამიანთა ცხოვრებისა და თანამედროვე საზოგადოებისათვის უმნიშვნელოვანესი საქმიანობის სახეს, რომელიც ერების ცხოვრების ყველა სექტორის ინტერნაციონალიზაციის შედეგად გადაიქცა ცალკეული პირების მიერ თავისუფალი დროის გამოყენებისა და პიროვნებათაშორისი კავშირებისა და პოლიტიკური, ეკონომიკური და კულტურული კონტაქტების ძირითად საშუალებად;
- იგი უნდა იყოს ყოველი ადამიანის ზრუნვის საგანი, ერთდროულად არის თანამედროვე საზოგადოებაში ცხოვრების ხარისხის შედეგი და გადამწყვეტი ფაქტორი (**Бортник...2015**).

ვფიქრობთ, ტრანსპორტის განხილვისას შეუძლებელია ტურიზმის არ განხილვა, რადგან შეიძლება ვთქვათ ისინი ერთიმანეთის განვითარების წყაროთი საზრდოობს. ჩვენს კლასტერში რეკრეაციული ტურიზმი შემდეგი სქემის (3.3.6) სახით წარმოვადგინეთ.



სქემა 3.3.6. კლასტერში რეკრეაციული ტურიზმის ბლოკი

წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ

სქემაში წარმოდგენილი ტურიზმის ბლოკში განხილული თითოეული ელემენტი გულისხმობს გამართული სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის არსებობას, რომელიც ხელს შეუწყობს რეგიონში რეკრეაციული ტურიზმის განვითარებას და ქვეყნის იმიჯის წინწაწევას. რეკრეაციული ტურიზმი - ტურისტურ-რეკრეაციული რესურსების ხელმისაწვდომობა, ლოჯისტიკური მოხერხებულობა და ხელმისაწვდომ ფასთა პოლიტიკა ცალსახად მიზნულია და დაკავშირებულია არსებულ სატრანსპორტო სისტემაზე. შესაბამისად, რეგიონში სატრანსპორტო კლასტერის არსებობის პირობებში ერმნიშვნელოვანია რეკრეაციული ტურიზმის სფეროს განხილვა და მისი აღნიშნულ პროცესში ჩაბმა, როგორც ერთიანი სისტემის განუყოფელი ნაწილი.

ვფიქრობთ, კლასტერის წარმატებით ფუნქციონირებაში აუცილებელია ასევე არასამთავრობო და რეგიონში მოქმედი საერთაშორისო ორგანიზაციების ჩართულობაც, რომლებიც თავისი მუშაობის სპეციფიკიდან გამომდინარე ორიენტირებულები არიან თანამშრომლობასა და დახმარებებზე, განსაკუთრებით კი ახალი ინიციატივების ფარგლებში.

ცალსახად გვსურს აღვნიშნოთ, რომ თანმედროვე რეალობაში - საინფორმაციო ტექნოლოგიების განვითარების ეპოქაში - წარმოუდგენელია ნებისმიერი ახალი ინიციატივა შესაბამისი მედია საშუალებების ჩართულობის გარეშე, რომლებიც ბრენდის შექმნისა და მისი საერთაშორისო ბაზარზე პრომოციის ერთ-ერთი საუკეთესო საშუალებაა. საერთაშორისო ბაზარზე აღნიშნულის თვალსაჩინო მაგალითს წარმოადგენს დუბაის საზღვაო კლასტერი, დანიის ტექნოლოგიური კლასტერი, ევროპული საზღვაო კლასტერების გაერთიანება და სხვ. რაც უპირველეს ყოვლისა, მიმართულია და ემსახურება რეგიონის განვითარებას და მისი ცნობადობის ამაღლებას საერთაშორისო დონეზე.

ჩვენს მიერ განხორციელებული კვლევის შესაბამისად, გვსურს გამოვყოთ რეგიონში კლასტერის შექმნის შემდეგი კონკურენტული უპირატესობები:

- რეგიონში ტვირთბრუნვის ზრდა;
- ბიზნესისა და მთავრობის ხედვების კომპლექსურობა;
- საერთაშორისო კონკურენტუნარიანობის დონის ამაღლება;
- ახალი ინოვაციური ტექნოლოგიების დანერგვა;
- წარმოების ახალი მიმართულებების განვითარება (მეთევზეობა, გემთმშენებლობა).

ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, აუცილებელია კლასტერული პოლიტიკის მნიშვნელობის აღნიშვნა რეგიონის ეკონომიკის კონკურენტუნარიანობის განვითარების საკითხში, რომელიც ორიენტირებულია ეროვნული ეკონომიკური განვითარების ძირითადი პრობლემების მოგვარებაზე, კერძოდ:

1. კლასტერული პოლიტიკის განხორციელებისას, ძირითადად, აუცილებელი ხდება კონკურენტული ბაზრის ფორმირება და კონკურენციის შენარჩუნება, რაც კომპანიების კონკურენტუნარიანობის ამაღლების მთავარი მამოძრავებელი ძალაა;

2. კლასტერული პოლიტიკის დროს განსაკუთრებული ყურადღება ექცევა მიკროეკონომიკურ ასპექტებს. კლასტერული პოლიტიკისადმი მსგავსი მიდგომა საშუალებას იძლევა განვითარების ადგილობრივი სპეციფიკის სრულყოფილად გათვალისწინების საშუალებას და შესაძლებლობას მიზანმიმართული ეფექტური

პროგრამების დანერგვისა რეგიონის განვითარებისა და კომპანიების კონკურენტუნარიანობის დაჩქარების მიზნით;

3. კლასტერული პოლიტიკის გატარება ემყარება სახელმწიფო ხელისუფლებისა და ადგილობრივი თვითმმართველობის ორგანოების, სამეწარმეო, სამეცნიერო და საგანმანათლებლო დაწესებულებებს შორის მჭიდრო ურთიერთქმედებას, რაც მოახდენს კლასტერში მონაწილე სუბიექტების ურთიერთგაჯანსაღებას და მათი მუშაობის ეფექტურობის ზრდას;

4. კლასტერული პოლიტიკის დანერგვის მთავარ მასტიმულირებელ ეფექტს წარმოადგენს მცირე და საშუალო ბიზნესის სტიმულირებით მოახდინონ ინოვაციურობის, მწარმოებლურობის, კონკურენტუნარიანობის ზრდა.

აჭარის რეგიონის სატრანსპორტო კლასტერი ასევე წარმოგვიდგება როგორც საქართველოს სხვა ლოჯისტიკურ ცენტრების სრულყოფილი პარტნიორი და შექმნის ქვეყნის დონეზე სატრანსპორტო კლასტერის არსებობის წინაპირობას, რაც საქართველოს კიდევ უფრო დაახლოებს ევროპულ ოჯახთან. მოგვეცემა საშუალება გავერთანდეთ ევროპის საზღვაო კლასტერების ქსელში, მივიღოთ მონაწილეობა საზღვაო ინდუსტრიის განვითარების სამოქმედო გეგმის შემუშავებაში და ახალი ინოვაციური პროექტების განხორციელებაში.

ვფიქრობთ, რომ კლასტერული პოლიტიკის შემუშავებისა და განხორციელების პროცესში უცხო ქვეყნების გამოცდილების გათვალისწინებით, შეიძლება ითქვას, რომ რეგიონული კლასტერები წარმოადგენს ეკონომიკის ბირთვის წერტილოვანი ზრდის მაჩვენებელს, რომელიც ორიენტირებულია ინოვაციურ განვითარებაზე. ეკონომიკა, სადაც დანერგილია რეგიონალური კლასტერული პოლიტიკა აქვს ყველა შანსი, რათა გახდეს მიმზიდველი და კონკურენტუნარიანი ინვესტიცია.

კვლევის შედეგად ცალსახად შეგვიძლია აღვნიშნოთ, რომ რეგიონული სატრანსპორტო კლასტერი არის რეგიონალური ეკონომიკის განვითარების სტიმულირების ერთგვარი ინსტრუმენტი, რომელიც ქმნის ხელსაყრელ გარემოს მცირე, საშუალო და მცირე ბიზნესის განვითარებისათვის და ამასთან, მას აქვს გარკვეული მულტიპლიკატორული ეფექტი, რომელიც პოზიტიურ გავლენას ახდენს არამხოლოდ

სამრეწველო განვითარებაზე, არამედ, ასევე ხელსაყრელია კონკრეტულ რეგიონში მოსახლეობის ხარისხისა და ცხოვრების დონის გაუმჯობესების თვალსაზრისით.

დასკვნები და წინადადებები

ბოლო პერიოდში გაიზარდა ყურადღება ეკონომიკური სტაბილურობის მიღწევის საქმეში მიკროეკონომიკური პირობების მნიშვნელობის შესახებ, რამაც საზოგადოებაში გამოიწვია ისეთი ტერმინების შესახებ ცნობადობის ამაღლება და ინტერესის ზრდა როგორცაა „ინფორმაციული საზოგადოება“, „ეკონომიკაზე დაფუძნებული ცოდნა“, „გლობალიზაცია“, „კორონომიკა“ და ა.შ. აღნიშნულ კონტექსტში კლასტერმა მიიპყრო ფართო ყურადღება როგორც ინსტრუმენტმა, რომელიც საშუალებას მისცემს კერძო და საჯარო ინსტიტუტებს, საერთო მიზნისა და ხედვების განხორციელებისათვის, გადალახონ შიდა შეზღუდვები, სხვა ფორმებთან ძალისხმევისა და რესურსების, სამეცნიერო-კვლევითი ინსტიტუტებისა და ასევე სახელმწიფო სტატუსის საწარმოების გაერთიანებით.

1. დასაბუთებულია, რომ მსოფლიო პანდემიით გამოწვეული პროცესების ფონზე, მაშინ როდესაც ექსპერტთა აზრით მნიშვნელოვანია ქვეყნებმა მოახდინონ ადგილობრივი წარმოების სტიმულირება, მიწოდების გზების დივერსიფიკაცია და ყურადღების გამახვილება ამ საშუალებების კონცენტრაციაზე რეგიონულ დონეზე, არსებობს მზარდი ინტერესი კლასტერიზაციის სტრატეგიის რეალიზაციისათვის;

2. აჭარის ავტონომიურ რესპუბლიკაში საზღვაო კლასტერის შექმნისათვის არსებობს მნიშვნელოვანი საფუძვლები: მ.შ. ხელსაყრელი გეოპოლიტიკური მდებარეობა, მძლავრი პორტი და გამართული სტრანსპორტო ინფრასტრუქტურა, კომპლექსური სასაწყობო მეურნეობა, მიმზიდველი საინვესტიციო გარემო, ტურისტული ინდუსტრიის სხვადასხვა მიმართულებები, საკადრო პოტენციალი, ისტორიული ტრადიციები;

3. კლასტერებს შეუძლიათ ზემოქმედება მოახდინონ საჯარო სექტორის შეხედულებებზე ტერიტორიის ეფექტური მართვის კუთხით, გამოავლინონ ახალი ინვესტიციების მოზიდვის შესაძლებლობები და უზრუნველყონ, როგორც ცალკეული რეგიონის, ისე მთლიანად სახელმწიფოს ეკონომიკური განვითარება;

4. ეკონომიკური მოდერნიზაციის კლასტერული მიდგომა ხელს უწყობს რეგიონული ეკონომიკის განვითარებას, ზრდის კერძო და სახელმწიფო სექტორის რესურსების გამოყენების ეფექტურობას, ზრდის და აფართოებს რეგიონის საინვესტიციო შესაძლებლობებს.

5. დადასტურებულია, რომ საქართველოს გეოგრაფიული მდებარეობა იძლევა შესაძლებლობას შეასრულოს ერთ-ერთი წამყავნი როლი ვაჭრობასა და ტვირთების საერთაშორისო გადაზიდვაში, კარგად განვითარებული სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური ინფრასტრუქტურის მზარდი როლი ქვეყნის სატრანზიტო პოტენციალის ზრდისა და სატრანზიტო დერეფნის კონკურენტუნარიანობის ამაღლების საქმეში;

6. წარმოდგენილია საქართველოს სატრანსპორტო ჰაბის განვითარების სტრატეგიული პრიორიტეტები, რომელიც გულისხმობს ქვეყნის სატრანზიტო პოტენციალის განვითარებას, საქართველოს ინტეგრაციას საერთაშორისო სატრანსპორტო სისტემებში, სამართლებრივი ბაზის ჰარმონიზაციას ევროპის კანონმდებლობასთან, საქართველოს და საერთაშორისო ორგანიზაციებს შორის ურთიერთობების გაღრმავებას და სახელმწიფოთაშორისო შეთანხმებების განხორციელებას, საქართველოს საზღვაო დარგის კონკურენტუნარიანობის ამაღლებას, მეზღვაურთა განათლებისა და სერტიფიცირების სისტემის გაუმჯობესებას.

7. შემუშავებულია სახელმწიფო სტრუქტურების, ბიზნესისა და საფინანსო ინსტიტუტებისათვის შესაბამისი რეკომენდაციები და განსახორციელებელი ღონისძიებები:

- ხელი შეეწყოს საერთაშორისო სატრანსპორტო სისტემებში ინტეგრაციას და რეგიონული თანამშრომლობის გაღრმავებას;
- სატრანზიტო დერეფნის ერთიანი სახელმწიფო მართვის ეფექტიანი სისტემის დანერგვა;
- საერთაშორისო სატრანსპორტო სისტემის გრძელვადიანი სახელმწიფო დოკუმენტის-სტრატეგიის შემუშავება;

- მაღალი კონკურენციის დაძლევის მიზნით, სახელმწიფო სტრუქტურების მიერ კონკურენტულ უპირატესობათა იდენტიფიცირება და საბაჟო რეგულირების პროცედურების გაწერა;
- ცალკეული სატრანსპორტო სისტემის, განსაკუთრებით საზღვაო სანაოსნო სტრუქტურულ-ორგანიზაციული ფორმების სრულყოფა, მათ შორის, წინადადებების შემუშავება კლასტერის შესაქმნელად.

8. შუა დერეფნის ფუნქციონირების და მასში საქართველოს სატრანზიტო როლის კონკურენტუნარიანობის ამაღლების კონკრეტული მექანიზმები, რაც გულისხმობს პორტებში შესაბამისი ინფრასტრუქტურული ღონისძიებების განხორციელებას, დერეფნის საზღვაო კავშირისა (Sea connectivity) და ინტერმოდალური სერვისების გაუმჯობესებას, არსებული სავაჭრო ბარიერების აღმოსაფხვრელი ღონისძიებების განხორციელებას, საერთაშორისო არეალზე სტრატეგიული პარტნიორობის განვითარებასა და ტრანსპორტსა და ლოჯისტიკაში ადეკვატური ადამიანური კაპიტალის განვითარება/მართვის საერთაშორისო პრაქტიკის დანერგვას.

9. სწორედ საზღვაო-სატრანსპორტო კლასტერის ფორმირება აამაღლებს კონკურენტუნარიანობას და საქართველოს ჩართულობას საერთაშორისო ტვირთბრუნვაში, ურთიერთსარგებლიანობის პრინციპით დააკავშირებს ის ამ პროცესში ჩართულ და დაინტერესებულ სფეროებს, გაზრდის ინვესტიციების მოზიდვისა და ეფექტიანი მართვის, უცხოური გამოცდილების დანერგვის შესაძლებლობებს.

კლასტერი უზრუნველყოფს სატრანსპორტო სფეროების კოორდინირებულ ფუნქციონირებას, მათ მოდერნიზაციას და საკანონმდებლო ბაზის ჰარმონიზაციას საერთაშორისო სტანდარტების შესაბამისად.

10. შემუშავებული საზღვაო-სატრანსპორტო კლასტერის ფორმირების კონცეფცია პირველ რიგში გულისხმობს ბათუმის პორტთან, მის ტერმინალებთან და ინფრასტრუქტურასთან დაკავშირებული სუბიექტების არაფორმალურ და ნებაყოფლობით ჩართულობას. მისი მიზანია სატრანსპორტო ნაკადების მართვაში ჩართული პოტენციალის ინტეგრაცია და ოპტიმალური გამოყენება, ეფექტური

ფუნქციონირება, პროცესების ოპტიმალური მართვა, კავშირურთიერთობების გაფართოება და კონკურენტუნარიანობის ამაღლება.

მიგვაჩნია, რომ სახელმწიფო და რეგიონული სტრუქტურების, სატრანსპორტო ორგანიზაციების, ბიზნესის, სამეცნიერო-კვლევითი დაწესებულებების, საინვესტიციო კომპანიების, მედია საშუალებებისა და PR ინსტიტუტების პოტენციალის მიზანმიმართული და კოორდინირებული გამოყენება ქვეყნის გეოპოლიტიკური მდგომარეობის ეროვნული ინტერესების შესაბამისად დააჩქარებს კლასტერული კონცეფციის რეალიზაციას, ჩვენს მიერ შემუშავებული რეკომენდაციები და წინადადებები, კი ხელს შეუწყობს სატრანსპორტო სისტემის ორგანიზაციული სტრუქტურის სრულყოფას და საერთაშორისო ბაზარზე კონკურენტუნარიანობის ამაღლებას.

გამოყენებული ლიტერატურა

ნორმატიული აქტები და დებულებები:

1. აფს 2021: აჭარის ავტონომიური რესპუბლიკის ფინანსთა და ეკონომიკის სამინისტროს საქვეუწყებო დაწესებულება - საავტომობილო გზების დეპარტამენტი „2022 წლის პრიორიტეტების პრეზენტაცია“, მოძიებულია 11 მაისი, 2021; <http://adjara.gov.ge/uploads/Docs/ae1dcb09335047b7820711bd76b7.pdf>
2. ამ 2016: აჭარის ავტონომიური რესპუბლიკის მთავრობა „აჭარის არ 2016-2021 წლების სტრატეგიული განვითარების გეგმა“, პროექტი, 2016, მოძიებულია 15 მარტი, 2020; <http://adjara.gov.ge/uploads/Docs/acdb5711834a4d0e86f1f4f04e46.pdf>
3. ბმმ 2015: ბათუმის მუნიციპალიტეტის მერია, „ურთიერთგაგების მემორანდუმი ქალაქ ბათუმსა და ბათუმის პორტს, საქართველო და დუბლინის პორტს, ირლანდიას შორის“, 2015
4. ბმმ 2019: ბათუმის მუნიციპალიტეტის მერია „ბათუმის მწვანე ქალაქი სამოქმედო გეგმა“, მოძიებულია 10 აპრილი, 2021; [https://batumi.ge/ge/upload/GCAP%20Batumi%20%20Final%20\(GEO\)_V1.0%20\(4\).pdf](https://batumi.ge/ge/upload/GCAP%20Batumi%20%20Final%20(GEO)_V1.0%20(4).pdf)
5. ეპკც 2020: საქართველოს ეკონომიკური პოლიტიკის კვლევის ცენტრი, „COVID-19 -ეკონომიკური შედეგები მსოფლიოსა და საქართველოსთვის“, მოძიებულია 25 ივნისი, 2020; https://eprc.ge/uploads/brosh/COVID_fin-geo.pdf
6. სეს 2021: საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს „საქართველოს 2021-2030 წლების ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის ეროვნული სტრატეგია“, მოძიებულია 25 აპრილი, 2021; http://www.economy.ge/uploads/files/2017/transport/2020/logistics_strategy_2021_2030.pdf
7. სეს 2018: საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო, „საქართველოს შრომის ბაზრის ანალიზი“, 2018, მოძიებულია 20 მარტი, 2020; <http://www.lmis.gov.ge/Lmis/Lmis.Portal.Web/Handlers/GetFile.ashx?Type=UserReport&ID=30ad9f6d-7c9e-48f2-b90c-d56bc719d0bd>

8. სკ 2007: საქართველოს კანონი თავისუფალი ინდუსტრიული ზონების შესახებ., კონსოლიდირებული ვერსია (საბოლოო 2020)., მოძიებულია 20 ნოემბერი, 2020, <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/21994?publication=9>
9. სკ 1995: საქართველოს კანონი საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ., კონსოლიდირებული ვერსია (საბოლოო 2020)., მოძიებულია 20 ნოემბერი, 202, <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/28510?publication=35>
10. სპ 2020: საქართველოს პარლამეტის კვლევითი ცენტრი GPRC, „კორონავირუსის შესაძლო გავლენა მსოფლიო ეკონომიკაზე ქვეყნებისა და ეკონომიკის დარგების მიხედვით“, N 03/04, 2020, მოძიებულია 15 ივნისი, 2020; <http://www.parliament.ge/ge/ajax/downloadFile/136006/>
11. სპ 2014: საქართველოს პარლამენტი „ტრანსპორტის სფეროს მართვისა და რეგულირების შესახებ კანონი“, მოძიებულია 10 აპრილი, 2021; <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/23692?publication=9>
12. USAID 2017: ბიზნესისა და ეკონომიკის ცენტრი, „სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური დარგი საქართველოში: ძირითადი გამოწვევები და განვითარების პერსპექტივები“, აშშ-ს საერთაშორისო განვითარების სააგენტოს პროექტი „მმართველობაგანვითარებისათვის“ 2017, მოძიებულია 18 მარტი, 2020; https://pdf.usaid.gov/pdf_docs/PA00TH43.pdf

სახელმძღვანელოები და ჟურნალები:

13. აბუაშვილი...2016: აბუაშვილი ნ., ახვლედიანი დ., ფარცხალაძე ნ., „რეგიონთაშორისი და მუნიციპალიტეტთაშორისი თანამშრომლობა და კლასტერული განვითარების შესაძლებლობები“, საქართველოს საზოგადოებრივ საქმეთა ინსტიტუტი, რეგიონული განვითარების პროგრამა (GARF-RD), N2, 2016
14. ბარათაშვილი...2007: ბარათაშვილი ე., ნადარეიშვილი ნ., ზარანდია ჯ., ციმინტია კ., „კლასტერიზაციის თეორიული საფუძვლები და მათი დანერგვის წინაპირობები საქართველოში“, ჟურნალი „საქართველოს ეკონომიკა“, N 9(118), გვ. 73-76., 2007

15. **ბარათაშვილი...2012:** ბარათაშვილი ე., ფარესაშვილი ნ., აბრალავა თ., ბიზნესის მართვის კლასტერული პოლიტიკა., სახელმძღვანელო, 2012
16. **ბარათაშვილი...2011:** ბარათაშვილი ე., აბრალავა თ., „კლასტერი, როგორც კონკურენტუნარიანობის მართვის ინსტრუმენტი“, ჟურნალი „ეკონომიკა“, N1., 2011
17. **ბარათაშვილი...2019:** ბარათაშვილი ე., ბარათაშვილი ი., „კლასტერების მენეჯმენტი“, თბილისი, 2019
18. **გაგნიძე 2008:** გაგნიძე ი., „კლასტერების როლი საქართველოს ეკონომიკის განვითარებაში“, ჟურნალი „ეკონომიკა და ბიზნესი“, თბ., N 3., 2008
19. **გაგნიძე 2010:** გაგნიძე ი., „კლასტერების ინიციატივები ევროპაში და საქართველო“, ჟურნალი „ეკონომიკა და ბიზნესი“, თბილისი, 2010
20. **გეჩაია 2017:** გეჩაია ბ., „კლასტერები, როგორც აგრობიზნესის განვითარების ფაქტორი და მისი ჩამოყალიბების პირობები“, მოძიებულია 12.04.2020, <http://oaji.net/articles/2017/4783-1519239445.pdf>
21. **გეჩაია...2020:** გეჩაია ბ., წილოსანი ა., „ევრაზიის რეგიონის სატრანსპორტო დერეფნების, გლობალური განვითარების სტრატეგიების ინიციატივებისა და ეკონომიკური გაერთიანებების მიმოხილვა“, ჟურნალი „ინოვაციური ეკონომიკა და მართვა“, N 2., გვ. 95-103, 2020, მოძიებულია 25 მარტი, 2021, <http://iem.ge/ojs/index.php/journal/article/view/27/18>
22. **გერაძე 2020:** გერაძე რ., „კორონავირუსის ეკონომიკური შედეგები“, „ფორბსი საქართველო“, თებერვალი, 2020., მოძიებულია 22 მარტი, 2020; <https://forbes.ge/blog/462/koronavirusis-ekonomikuri-Sedegebi>
23. **გულედანი 2018:** გულედანი ლ., „რეგიონალური კლასტერის მოდელები და საქართველო (აშშ -ის მაგალითზე)“, მოძიებულია 20.04.2021, <http://geoeconomics.ge/?p=12204>
24. **გელაშვილი 2009:** გელაშვილი ს., „რეგიონის ეკონომიკური განვითარების კლასტერული მოდელი“, ჟურნალი „ეკონომიკა და ბიზნესი“, გვ. 89-98., 2009

25. გითოლენდია 2018: გითოლენდია გ., „საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის ევროპულ და საერთაშორისო სტანდარტებთან დაახლოებისა და შემდგომი თავსებადობის გზები“, ჟურნალი „ეკონომისტი“, N3., გვ. 52-59., 2018
26. გრძელიშვილი...2018: გრძელიშვილი ნ., გიგოლაშვილი ე., „რეგიონული კლასტერების ფორმირების ევროპული გამოცდილება“, გლობალიზაცია და ბიზნესი., N 5/2018, მოდიებულია 20 მარტი, 2021;
<https://www.eugb.ge/uploads/content/N5/5-15.pdf>
27. დათაშვილი...2016: დათაშვილი დ., გიორგაძე ნ., „რეგიონის ეკონომიკაში დარგობრივი კლასტერული სტრუქტურების ფორმირების თეორიული საფუძვლები“, სამეცნიერო ნაშრომების კრებული: რეფერირებადი და რეცენზირებადი სამეცნიერო პრაქტიკული ჟურნალი, N 7., გვ. 114-122., 2016
28. დობორჯგინიძე 2019: დობორჯგინიძე გ., „საქართველო, როგორც შუა დერეფნის საზღვაო კარიბჭე“, Forbes Georgia., თებერვალი 2019., მოდიებულია 4 მარტი, 2021;
<https://forbes.ge/saqarthvelo-rogorcs-shua-de/>
29. თოდუა...2004: თოდუა გ., სილაგაძე ა., „ეკონომიკურ მოძღვრებათა ისტორია“, თბილისი, გვ. 622., 2004
30. თოქმაზიშვილი 2017: თოქმაზიშვილი მ., „საქართველოზე გამავალი სატრანსპორტო დერეფნით ტვირთების გადაზიდვის ახალი გამოწვევები“, მოდიებულია 25 მარტი, 2021;
<http://eprints.tsu.ge/1272/1/New%20challenges%20for%20cargo%20trucking%20through%20Georgian%20transport%20corridor.pdf>
31. მახარაშვილი...2017: მახარაშვილი ი., ბერუაშვილი მ., ლაგვილავა თ., „სახელმწიფოს როლი ევროპული კლასტერების ჩამოყალიბებაში“, ჟურნალი „მსოფლიო ეკონომიკა“, N4., გვ. 281-284., 2017
32. პაპავა...2021: პაპავა ვ., ჭარაია ვ., „საქართველოს სახელმწიფო ვალის ზრდის პრობლემა covid-19-ის პანდემიით გამოწვეული ეკონომიკური კრიზისის პირობებში“, საქართველოს სტრატეგიისა და საერთაშორისო ურთიერთობების კვლევის ფონდი., გვ. 1-34., 2021

33. სამხარაძე...2016: სამხარაძე ნ., სომხიშვილი ე., „საქართველოს ეკონომიკის განვითარების კლასტერული გზა“, სამეცნიერო ნაშრომების კრებული: რეფერირებადი და რეცენზირებადი სამეცნიერო პრაქტიკული ჟურნალი, N 7., გვ. 22-27., 2016
34. სალდაძე 2020: სალდაძე მ., „კლასტერები-პოლიტიკა და სტრუქტურა ევოპაში“.,2020, მოძიებულია 30 სექტემბერი, 2020, <http://eugeorgia.info/ka/article/813/klasterebi---politika-da-struqtura-evropashi/>
35. სესაძე...2016: სესაძე ს., სესაძე ვ., „ეკონომიკის კლასტერული განვითარება სუნერგეტიკის თეორიის კონტექსტში“., ჟურნალი „ბიზნეს-ინჟინერინგი“, N3., გვ. 2015-2018., 2016
36. სეფაშვილი 2015: სეფაშვილი ე., „კლასტერების როლი ქვეყნის კონკურენტუნარიანობის ამაღლებაში“., მოძიებულია 25 აპრილი, 2021; <http://eprints.tsu.ge/837/1/The%20Role%20of%20Clusters%20in%20Rising%20the%20Global%20Competitiveness%20of%20the%20Country.pdf>
37. სომხიშვილი 2016: სომხიშვილი ე., „საქართველოს ეკონომიკის განვითარების კლასტერული გზა“, თბილისის ღია სასწავლო უნივერსიტეტის სამეცნიერო შრომების კრებული, N7, გვ. 133-140, 2016
38. სიღამონიძე 2018: სიღამონიძე დ., „საქართველოს რკინიგზა, როგორც სამხრეთ კავკასიური სატრანსპორტო დერეფნის ნაწილი“., ახალგაზრდა მკვლევართა ჟურნალი N7, დეკემბერი 2018
39. ფეიქრიშვილი 1998: ფეიქრიშვილი მ., „საქართველოში თავისუფალი ეკონომიკური ზონების შექმნის მნიშვნელობა საგარეო ვაჭრობის განვითარებაში“., გამ. მეცნიერება., გვ. 144, 1998
40. ქებურია 2020: ქებურია თ., „ეკონომიკური პოლიტიკა კრიზისის დროს: ინტერვიუები ეკონომიკის მკვლევარებთან“., EMC., მოძიებულია 3 იანვარი, 2021; <https://socialjustice.org.ge/ka/products/ekonomikuri-politika-krizisis-dros-interviuebi-ekonomikis-mkvlevrebtan>

41. ციციშვილი 2015: ციციშვილი გ., „საზღვაო სატრანსპორტო ლოჯისტიკური სისტემა“, ჟურნალი „ინტელექტი“, N 3(53), გვ. 89-90., 2015
42. ჭილაია 2017: ჭილაია ნ., „ლოჯისტიკური სისტემის ევოლუციის ეტაპები საქართველოს გამოციდილება“, ჟურნალი „ინოვაციური ეკონომიკა და მართვა“, N 4., გვ. 44-48., 2017, მოძიებულია 15 ივნისი, 2020, <https://nier.ge/images/Tchilaia.pdf>
43. ძაგნიძე 2012: ძაგნიძე ი., „ქვეყნების კონკურენტუნარიანობა და კლასტერები: ისტორია და თანამედროვეობა“, „უნივერსალი“, თბილისი, გვ. 204., 2012
44. ძიძიკაშვილი...2016: ძიძიკაშვილი ნ., კიკაბიძე კ., ნადარეიშვილი ნ., „სივრცითი მოწყობა და რეგიონული განვითარება“, სტრატეგიული ინიციატივების სააგენტო, რეგიონული განვითარების პროგრამა (GARF-RD), 2016
45. ჯაფარიძე 2017: ჯაფარიძე ს., „საზღვაო პოტენციალის გამოყენების ზოგიერთი სტრუქტურული საკითხი“, ჟურნალი „ინოვაციური ეკონომიკა და მართვა“, N 4., გვ. 34-39, 2017
46. ჯაფარიძე 2016: ჯაფარიძე ს., „კომპანიაში ადამიანური რესურსების მართვის სისტემის ზოგიერთი საკითხი“, ჟურნალი „ინოვაციური ეკონომიკა და მართვა“, N 3., გვ. 53-57, 2016
47. ჯოლია 2015: ჯოლია გ., „კრეატიული ეკონომიკა და განვითარება: შემოქმედება+ელექტრონიკა“, გვ. 278., თბილისი., 2015

უცხოური ლიტერატურა:

48. Asheim 2009: Asheim B. T., Coenen L., Moodysson J. The Life Science Cluster of Medicon Valley, Scandinavia // P. Jonathan, M. Gabriela (eds.). Clusters, Innovation and Entrepreneurship., 2009. Pg. 131—154.
49. Andersson...2004: Andersson T., Schwaag-Serger S., Sorvik J., Hansson E.W., “The Cluster Policies Whitbook”, IKED, 2004, Pg. 267

50. **Anand 2016:** Anand A., “4 Cluster Management tools to compare”, appdynamics, 2016, მოდიებულია 15 მაისი, 2019, <https://www.appdynamics.com/blog/product/4-cluster-management-tools-to-compare/>
51. **Appadurai 2020:** Appadurai A., “Coronavirus won’t kill globalization. But it will look different after the pandemic”., TIME., 2020, მოდიებულია 20 მარტი, 2021, <https://time.com/5838751/globalization-coronavirus/>
52. **Barry 2018:** Barry W. S., “Managing a transport business”, Routledge, pg. 210., 2018
53. **Burger 2010:** Burger P., Džupka P., Hudec O. et al. Preconditions of successful cross-border cluster in renewable energy sources // 1st Knowbridge Conference on Renewables. Miskolc, 2010. P. 8.
54. **Bergman...1999:** Bergman E.M., Feser E.J., “Industrial and Regional Clusters: Concepts and Comparative Applications”, Regional Research Institute, WVU, 199
55. **Blair...2009:** Blair J.P., Carrol M.C., “Local Economic Development: Analysis, Practice and Globalization”., second edition, Los Angeles, SAGE, 2009
56. **Bylok...2015:** Bylok F., Pabian A., Kuceba R., “Management of a Cluster as a network for cooperation between SMEs in Poland”., Routledge, pg. 171-181, 2015, მოდიებულია 15 მარტი, 2019, <https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/13215906.2016.1221357?needAccess=true>
57. **Czamanski...1979:** Czamanski S., Albas L., “Identification of Industrial Clusters and complexes: a comparison of methods and findings”., Urban Studies, 1979
58. **Czarniawska-Joerges...2016:** Czarniawska-Joerges B., Larsson R., “Swedish Management: Modern Project, Postmodern Implementation”., International Studies of management and Organization., pg. 13-27, 2016
59. **Cohen 2020:** Cohen S., “Post-pandemic globalization”., Columbia Climate School, 2020, მოდიებულია 25 ნოემბერი, 2020, <https://news.climate.columbia.edu/2020/08/10/post-pandemic-globalization/>

- 60. Davila 2011:** Dávila N. G. Simultaneous cooperation and competition for economic development: the case of Copenhagen capacity (Denmark) and invest in Skane (Sweden) to foster the Medicon valley cluster. Edinburgh, 2011
- 61. Dennis...2016:** Dennis R., Field A., “International Economics”., 9th edition., pg.832., 2016
- 62. ECM2008:** European Commission, “The Role of Maritime Clusters to enhance the strength and development of maritime sectors”, research methodology, 2008
- 63. ECRR 2008:** European Commission, “The Role of Maritime Clusters to enhance the strength and development of maritime sectors”, report on results, 2008
- 64. Gordon...2000:** Gordon I.R., Mccann P., “Industrial Clusters: complexes, agglomerations and/or Social Network”., Urban Studies, N 37, 2000
- 65. Humphrey...2000:** Humphrey J., Schmitz H., “Governance and upgrading: linking industrial clusters and global value chain research”, IDS Working Paper, 120, Institute of Development Studies, 2000
- 66. Japaridze 2020:** Japaridze S., “Possibilities of Creating Attractive Environment for Motivation of Automobile and Marine Transportable Systems in Ajara“, EUROASIA JOURNAL OF SOCIAL SCIENCES & HUMANITIES, Issn 2651-5261, 2020, Vol 7, მოძიებულია 12 მარტი, 2021, https://euroasiajournal.com/Makaleler/642685156_109-116.pdf
- 67. Manvelidze...2021:** Manvelidze R., Japaridze S., “Some Basixs of Forming Marine-Transportation Clusters in Georgia”, Economics and business, Issn 1987-5789, 2021, vol. 13, N 3, pg. 127-140, მოძიებულია 20 თებერვალი, 2022, http://eb.tsu.ge/uploads/images/untitled8.pdf-manvelidze_6228a3d86d688.pdf
- 68. Myles 2017:** Myles O., “Maritime Clusters and the Ocean Economy”, Routledge, pg. 273, 2017
- 69. Owen-Smith...2002:** Owen-Smith, J., Powell, W. W. Knowledge Networks in the BostonBiotechnologyCommunity. Paper presented at the Conference on Science as anInstitution and the Institutions of Science. Siena. 2002.
- 70. Pandit...2018:** Pandit N.R., Cook A. S., Wan F., Beaverstock J. V., Ghauri P.N., “The Economies and diseconomies of Industrial Clustering: Multinational Enterprises versus Uninational Enterprises”., Manajmanet International Review., pg. 935-967., 2018,

მომდებელია 28 აპრილი, 2020, <https://link.springer.com/content/pdf/10.1007/s11575-018-0363-1.pdf>

71. **Porter 1998:** Porter M. E. "Clusters and the New Economics of Competition"., Harvard Business Review 76, no. 6 pg. 77–90, November–December 1998
72. **Puig... 2020:** Puig F., Urzelai B., « Economic Clusters and Globalization », Routledge, pg. 220, 2020
73. **Prause 2014:** Prause G., “Sustainable development of logistics clusters in green transport corridors”., Jurnal od Security and Sustainability Issueas, Volume 4(1), pg. 59-68, 2014, მომდებელია 22 მარტი, 2021, https://www.researchgate.net/publication/280929839_Sustainable_development_of_logistics_clusters_in_Green_transport_corridors
74. **Review 2018:** Review of Maritime Transport, UNCTAD,2018
75. **Rodrigue...2013:** Rodrigue J.P., Comtois C., Slack B., « The Geography of transport Systems », Routledge, pg. 432, 2013
76. **Solvell 2008:** Solvel O., “Clusters: Balancing Evolutionary and Constructive Forces”., Ivory Tower Publisher, Stockholm., 2008
77. **Slaper...2017:** Slaper T., Ortuzar G., “Industry Clusters and Economic Development”., Indiana Business Review, pg. 7-9., Spring 2015
78. **Sword 2013 :** Swords J., “Michael Porter’s cluster theory as a local and regional development tool: the rise and fall of cluster policy in the UK”., Local Economy policy Unit., 2013, მომდებელია 22 აპრილი, 2020, <https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/0269094213475855?journalCode=leca>
79. **Tsakalerou 2015:** Tsakalerou M., “Cluster Management: From Economic agglomeration to leveraging innovation”., European scientific Journal, N 4., pg. 15-24, 2015, მომდებელია 22 აპრილი, 2020, <file:///C:/Users/Salome%20Jafaridze/Downloads/5138-Article%20Text-15156-1-10-20150306.pdf>
80. **Varshanidze...2021:** Varshanidze T., Japaridze S., Manvelidze L., “Opportunities for the Formation of Maritimr transport clusters and its role in economic development”.,

- Innovative Economics and Manajment, Vol. 8, N 2, 2021, pg. 72-81, მოძიებულია 25 ნოემბერი, 2021, <https://iem.ge/ojs/index.php/journal/article/view/58/45>
- 81. WOC 2018:** World ocean Council White Paper, “OCEAN/MARITIME CLUSTERS: Leadership and Collaboration for Ocean Sustainable Development and Implementing the Sustainable Development Goals”, 2018
- 82. Wijnolst 2006:** Wijnolst N., “Dynamic European Maritime Clusters”, IOS Press BV, Amsterdam, pg. 175, 2006
- 83. Zhao 2017:** Zhao L.L., “Cooperation, transportation and globalization: a critique of the role of maritime transport in Era of Deglobaliztaion”, SSRN., 2017
- 84. Zeuli 2017:** Zeuli K., “Building Strong Clusters for Strong Urban Economies: Insights for City Leaders from Four Case Studies in the U.S.”, june, 2017
- 85. Асаул...2004:** Асаул А., Воиноренко М.П., “Организация предпринимательской деятельности”, 2004
- 86. Афанасьев...2005:** Афанасьев М., Мясникова Л., “Мировая конкуренция и Кластеризация Экономики”, журнал “Вопросы Экономики”, N 4, стр. 75-87, 2005, მოძიებულია 25 მარტი, 2021, <https://www.vopreco.ru/jour/article/view/1429>
- 87. Бахшяян 2019:** Бахшяян Э.А., “Кластеры в современной экономике: сущность, характерные черты и генерируемые эффекты”, журнал “Теоретическая и прикладная экономика”, N1, 2019
- 88. Бортник...2015:** Бортник И., Гохберг Л., Клепач А., Рудник П., Шадрин А., Фомичев О., „ Кластерная Политика: Концентрация потенциала для достижения глобальной конкурентоспособности“, Москва, стр. 356, 2015, მოძიებულია 25 მარტი, 2021, <https://publications.hse.ru/mirror/pubs/share/folder/y7y3w4gu5r/direct/148470113.pdf>
- 89. Волков 2012:** Волков В., Малицкая ., “Кластер как инструмент повышения конкурентоспособности и инновационной активности регионов”, журнал “Самоуправление”, N10, 2012

90. **Вишневская 2007:** Вишневская М., "К вопросу о дефинициях понятия вопросу "Кластер"., მოძიებულია 12 აპრილი, 2020, https://lomonosov-msu.ru/archive/Lomonosov_2007/24/vishnevskaya@i.ua.doc.pdf
91. **Горшенева 2006:** Горшенева О., "Кластеры: сущность, виды, принципы организации и создания в регионах", Экономический Вестник, N4., 2006., მოძიებულია 12 აპრილი, 2020, <https://cyberleninka.ru/article/n/klastery-suschnost-vidy-printsipy-organizatsii-i-sozdaniya-v-regionah/viewer>
92. **Исланкина 2018:** Исланкина Е., "Кластерный подход в экономике: концептуальные основы, история и современность", მოძიებულია 12.08.2020, <https://www.hse.ru>
93. **Иванова 2012:** Иванова Е. В., "Региональные аспекты организации производства: О Сущности и видах кластеров в экономике", Журнал "Организатор производства", N3, 2012
94. **Калинина...2019:** Калинина А., Петрова Е., Лапина М., Рвачева А., "Анализ Зврубежного Опыта Реализации кластерной политики", журнал "Региональная Экономика", N 2, стр. 13-26., 2019, მოძიებულია 12 აპრილი, 2020, https://re.volsu.ru/2_Kalinina%20i%20dr..pmd.pdf
95. **Лебедева...2018:** Лебедева А.С., Рогавичене Л.И., "Инновационное развитие Рынка транспортных Услуг: кластерный подход"., Экономика и Бизнес., стр. 83-91, 2018
96. **Михайлов 2013:** Михайлов А.С., «Формирование международных кластеров в Балтийском регионе Балтийский регион», 2013
97. **Мешков 2020:** Мешков И., "Основные черты кластерной политики ЕС", журнал "Современная Европа", N 1, стр. 182-190, 2020, მოძიებულია 21 მარტი, 2021, <http://sov-europe.ru/images/pdf/2020/1-2020/17.pdf>
98. **Мэтхдиев 2018:** Мэтхдиев Э., "Евроазиатские транспортные коридоры и ЕАЭС"., Международная аналитика., N 2(24)., 2018 მოძიებულია 12 აპრილი, 2020, <https://www.interanalytics.org/jour/article/viewFile/204/161>
99. **Портер 2001:** Портер М., "Конкуренция", 2001, стр.785

100. **Савхизанова 2014:** Савхизанова С., “Роль кластера в развитии экономики региона и повышении его конкурентноспособности”. Региональная Экономика, N 15 (261), август, 2014., მოძიებულია 12.08.2020, <https://cyberleninka.ru/article/n/rol-klastera-v-razvitie-ekonomiki-regiona-i-povyshenie-egokonkurentosposobnosti/viewer>
101. **Фатеев 2012:** Фатеев В.С., “Кластеры, кластерный подход и его использование как инструмента регулирования развития национальной и региональной экономики”, Журнал ВЕСТНИК, N2, стр. 40-50, 2012
102. **Шейкин 2017:** Шейкин Д. А., «Кластерная политика регионального развития: лучшие зарубежные практики», журнал «Креативная экономика», N 7., стр. 749-758, 2017, მოძიებულია 20 თებერვალი, 2019, [file:///C:/Users/Salome%20Jafaridze/Downloads/%D0%A8%D0%B5%D0%B9%D0%BA%D0%B8%D0%BD%20%D0%94.%D0%90.%20\(2017\)%20%D0%9A%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%82%D0%B5%D1%80%D0%BD%D0%B0%D1%8F%20%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D0%B8%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B0%20%D1%80%D0%B5%D0%B3%D0%B8%D0%BE%D0%BD%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%BE%D0%B3%D0%BE%20%D1%80%D0%B0%D0%B7%D0%B2%D0%B8%D1%82%D0%B8%D1%8F%20%D0%BB%D1%83%D1%87%D1%88%D0%B8%D0%B5%20...%20%20-%20CREATIVEECONOMY.RU.pdf](file:///C:/Users/Salome%20Jafaridze/Downloads/%D0%A8%D0%B5%D0%B9%D0%BA%D0%B8%D0%BD%20%D0%94.%D0%90.%20(2017)%20%D0%9A%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%82%D0%B5%D1%80%D0%BD%D0%B0%D1%8F%20%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D0%B8%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B0%20%D1%80%D0%B5%D0%B3%D0%B8%D0%BE%D0%BD%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%BE%D0%B3%D0%BE%20%D1%80%D0%B0%D0%B7%D0%B2%D0%B8%D1%82%D0%B8%D1%8F%20%D0%BB%D1%83%D1%87%D1%88%D0%B8%D0%B5%20...%20%20-%20CREATIVEECONOMY.RU.pdf)

ელექტრონული რესურსები:

103. **ბათუმის პორტი:** ბათუმის პორტის ელექტრონული გვერდი (მოძიებულია - 15.02.2020): <http://www.batumiport.com/>
104. **სემგს:** საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს ელექტრონული გვერდი (მოძიებულია - 26.02.2020) <http://www.economy.ge/>
105. **ფორბსი საქართველო:** (ოქტომბერი, 2013). „საქართველოს პორტები“. მოძიებულია 10.08.2019: <https://forbes.ge/news/188/saqarTvelos-portebi>

106. გალთ ტარგეთი: გალთ ტარგეთის ოფიციალური ელექტრონული გვერდი (მოძიებულია - 20.06.2020): <https://galtandtaggart.com/upload/reports/26953.pdf>
107. ეკონომიკური თავისუფლების ინდექსი: (მოძიებულია - 11.11.2020): <https://www.heritage.org/index/country/georgia>
108. ალაგი: (ივლისი, 2020). „ალაგი საქართველო“. მოძიებულია 15 სექტემბერი, 2020, <https://alagi.ge/ka/2020/07/30/covid-19>
109. საგ: საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება., მოძიებულია 20 მარტი, 2021; <http://airports.ge/>
110. სსტს: საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტო., მოძიებულია 20 მარტი, 2021, https://mta.gov.ge/index.php?m=54&parent_id=53
111. ბკ 2020: ბიზნეს კლასტერები საქართველოში., მოძიებულია 20 მარტი., 2021; <https://gda.ge/pages/biznes-klasterebi>
112. ჯიჯავაძე 2020: ჯიჯავაძე თ., „პორტო ფრანკოს პერსპექტივები“, Forbes Georgia., 2020., მოძიებულია 20 მარტი 2021., <https://forbes.ge/porto-phrankos-perspeqtivebi/>
113. AC 2020: ოფიციალური ელექტრონული გვერდი. მოძიებულია 20.08.2020, <https://www.atlanticcouncil.org/>
114. EC: European Cluster collaboration, მოძიებულია - 10.09.2020, <https://www.clustercollaboration.eu/achievements/success-stories>
115. MC 2020: trans-caspian international transport route, ოფიციალური ელექტრონული გვერდი, მოძიებულია 10.09.2020, <https://middlecorridor.com/en>
116. LC 2017: Downstream Logistics in Pandemics, მოძიებულია - 12.09.2020, https://logcluster.org/sites/default/files/logistics_cluster_downstream_logistics_in_pandemics_2017.pdf
117. Dressler 2018 : Dressler A., “Using Industry Clusters to find the best business location in Europe”, მოძიებულია 10 მაისი, 2020, <https://www.linkedin.com/pulse/using-industry-clusters-find-best-business-location-europe-dressler>

118. **UM 2019:** Union for the Mediterranean, მოძიებულია 25.03.2021, <https://ufmsecretariat.org/wp-content/uploads/2019/12/Maritime-Clusters-in-the-Mediterranean-Region-Dec-2019.pdf>
119. **World Ocean Council:** The international Business Alliance for corporate Ocean Responsibility, მოძიებულია 01.31.2021, <http://www.blued-med-initiative.eu/wp-content/uploads/2018/03/Ocean-Maritime-Clusters-and-Sustainable-Development-WHITE-PAPER-FINAL-2018-logo.pdf>
120. **Traceca:** ოფიციალური ელექტრონული გვერდი (მოძიებულია 10.07.2021): <http://www.traceca-org.org/en/home/>
121. **PL 2021:** Popular Logistics., მოძიებულია 25 მარტი, 2021; <http://popular-logistics.ru/ts>
122. **PIA 2017:** Pirveli Information Agency., „საქართველოს სატრანზიტო პოტენციალი-პრობლემები და პერსპექტივები“, 2017., მოძიებულია 20 მარტი, 202, <https://old.pia.ge/post/152483-saqartvelos-satranzito-potenciali-problemebi-da-perspeqtivebi>