

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

ბიზნესის ადმინისტრირების დოქტორის აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად  
წარმოდგენილი დისერტაციის

ავტორეფერატი

ბათუმი - 2022

ნაშრომი შესრულებულია ბათუმის შოთა რუსთაველის სახელმწიფო უნივერსიტეტის ეკონომიკისა და ბიზნესის ფაკულტეტის ბიზნესის ადმინისტრირების, მენეჯმენტის და მარკეტინგის დარგობრივ დეპარტამენტში

**სამეცნიერო ხელმძღვანელები:**

**რეზო მანველიძე** - ეკონომიკურ მეცნიერებათა დოქტორი,  
ბათუმის შოთა რუსთაველის  
სახელმწიფო უნივერსიტეტის პროფესორი

**ჰაირეთინ გულზინი** - ეკონომიკურ მეცნიერებათა დოქტორი,  
სტამბულის აიდინ უნივერსიტეტის პროფესორი

**შემფასებლები:**

**ბადრი გეგზაია** - ეკონომიკის დოქტორი, ბათუმის  
ნავიგაციის სასწავლო უნივერსიტეტის პროფესორი;

**ბაგრატ დევაძე** - ეკონომიკის დოქტორი, ბათუმის სახელმწიფო  
საზღვაო აკადემიის ასოცირებული პროფესორი

**ირინა ვაშაყმაძე** - ეკონომიკის მეცნიერებათა კანდიდატი,  
ბათუმის შოთა რუსთაველის სახელმწიფო  
უნივერსიტეტის ასოცირებული პროფესორი

**დისერტაციის საჯარო განხილვა შედგება:** 2022 წლის 24 ივნისს, 14:00 საათზე, ბათუმის შოთა რუსთაველის სახელმწიფო უნივერსიტეტის ეკონომიკისა და ბიზნესის ფაკულტეტის სადისერტაციო საბჭოს მიერ შექმნილ სადისერტაციო კომისიის სხდომაზე.

**მისამართი:** ქ. ბათუმი, ნინოშვილის ქ. №35. აუდ. №430.

**სადისერტაციო საბჭოს მდივანი:**

ლეილა ცეცხლაძე, ბიზნესის მართვის დოქტორი, ასისტენტ პროფესორი

სადისერტაციო ნაშრომის გაცნობა შესაძლებელია ბათუმის შოთა რუსთაველის სახელმწიფო უნივერსიტეტის ილია ჭავჭავაძის ბიბლიოთეკაში (ქ.ბათუმი, ნინოშვილის №35).

## ნაშრომის ზოგადი დახასიათება

**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 სატრანსპორტო 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 გამოიყენა, რომელიც გულისხმობს კლასტერული ფორმირებების ევროპული და მსოფლიო გამოცდილების შესწავლას და შესაძლო პარალელების გავლენას.

**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 აქტივობები, 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, ე. ბარათაშვილი, ი. გაგნიძე, ბ. გეჩბაია, ს. გელაშვილი, ნ. გრძელიშვილი, დ. დათაშვილი, ე. სეფაშვილი, ი. ძაგნიძე, მ. ფეიქრიშვილი 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., Andersson T., Schwaag-Serger S., Sorvik J., Hansson E.W., Bergman E.M., Feser E.J., Czamanski S., Albas L., Gordon I.R., Mccann P., Humphrey J., Schmitz H., Myles O., Owen-Smith, J., Powell, W. W., Pandit N.R., Cook A. S., Wan F., Beaverstock J. V., Ghauri P.N., Porter M. E., Solvel O., Zhao L.L., Zeuli K., Бахшьян Э.А., Вишневская М., Михайлов А.С., Портер М., Шейкин Д. А. 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 ხელშემწყობი ლოჯისტიკური სერვისებით.

#### **ძირითადი სამეცნიერო სიახლეები:**

##### **1. შესწავლილია:**

- ზოგიერთ მსხვილ პორტში, მათ შორის შავი ზღვის პორტებში საზღვაო ტვირთბრუნვის, მენეჯმენტის 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 საფუძვლები;

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

- 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.

**ნაშრომის აპრობაცია.** საკვალიფიკაციო ნაშრომი აპრობირებულია ეკონომიკისა და ბიზნესის ფაკულტეტის საფინანსო, მენეჯმენტის და მარკეტინგის დარგობრივი დეპარტამენტის გაფართოებულ სხდომაზე 2021 წლის 16 ივლისს.

**ნაშრომის სტრუქტურა.** ნაშრომი შედგება შესავლის, რვა პარაგრაფად დაყოფილი სამი თავისა და დასკვნითი ნაწილისაგან. თანდართულია გამოყენებული ლიტერატურის სია.

კვლევის მიზნისა და ამოცანების, მიღებული შედეგების, არგუმენტირებული დასკვნებისა და რეკომენდაციების შემუშავებისათვის ნაშრომი ჩამოვაცალიბეთ შემდეგი სტრუქტურით:

## **შესავლი**

### **თავი 1. კლასტერული ფორმირებების თეორიული ასპექტები**

1.1. კლასტერის ცნება, სტრუქტურა და კლასიფიკაცია

1.2. საზღვაო სატრანსპორტო სისტემა და კლასტერული ფორმირებების

შესაძლებლობები

1.3. კლასტერები, როგორც რეგიონის მდგრადი და ინოვაციური განვითარების ინსტრუმენტი

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

2.1. საერთაშორისო კლასტერული ფორმირებები და მსოფლიო გამოცდილება

2.2. საოკეანეო/საზღვაო კლასტერები და საზღვაო-სატრანსპორტო კლასტერების ფორმირების ევროპული გამოცდილება

### **თავი 3. კლასტერების ფორმირების შესაძლებლობების და პექრპექტივა**



## **საქართველოში**

3.1. საქართველოს პოტენციური ევრაზიულ დერეფანში და ტვირთბრუნვის თანამედროვე ტენდენციები

3.2. აჭარის სატრანსპორტო სისტემის სტრუქტურული სრულყოფის მექანიზმები

3.3. რეგიონში კლასტერების ფორმირების შესაძლებლობა და პერსპექტივა დასკვნები და წინადადებები

**გამოყენებული ლიტერატურა**

## ნაშრომის ძირითადი შინაარსი

ნაშრომის პირველ თავში - „კლასტერული ფორმირებების თეორიული ასპექტები“- წარმოდგენილია სხვადასხვა სამეცნიერო ლიტერატურში არსებული განმარტებები კლასტერის ცნების, არსის, სტრუქტურისა და კლასიფიკაციის შესახებ და მოსაზრებები კლასტერზე, როგორც რეგიონის მდგრადი და ინოვაციური განვითარების ინსტრუმენტზე. გლობალური ეკონომიკის ტენდენციებზე და საერთაშორისო გამოცდილებაზე დაყრდნობით განხილულია რეგიონული სტრატეგიების ფორმირებისა და რეალიზაციის პროცესში ეკონომიკური განვითარების ერთ-ერთი ყველაზე პრიორიტეტული მიმართულება - კლასტერი, როგორც ცალკეული ფირმების, ზოგადად ბიზნესის მხარდამჭერი პოლიტიკა, რომელიც იძლევა კონკრეტული რეგიონის/დარგის დაჩქარებული განვითარების შესაძლებლობას.

მსოფლიო ბაზარზე არსებული სოციალური, ეკონომიკური თუ პოლიტიკური ფაქტორების გათვალისწინებით, თანამედროვე ლოჯისტიკური ინფრასტრუქტურა წარმოადგენს გლობალური ურთიერთობების განვითარების განსაკუთრებულ საკითხს. ინფორმაციულ-კომუნიკაციური ტექნოლოგიების განვითარებასთან ერთად, გლობალიზაციის დონე დაიწყებს თანდათანობით ყველა სფეროში და დარგში ამაღლებას. აღნიშნულთან ერთად მსოფლიოში თანდათან ვითარდება რეგიონალიზაციის ტენდენცია, რაც თავის მხრივ რეგიონებს აძლევს საშუალებას გახდნენ გლობალური ეკონომიკური ურთიერთობების დამოუკიდებელი სუბიექტები.

აქვე განხილულია თანამედროვეობის აქტუალური საკითხი - კორონარული ვირუსით (კოვიდ-19) გამოწვეული მნიშვნელოვანი ცვლილებები გლობალურ ეკონომიკაში, რამაც თავის მხრივ გავლენა მოახდინა ქვეყნების ურთიერთობებზე. მიგვაჩნია, რომ პანდემია კოვიდ-19 მა უალტერნატივო გახადა ადგილობრივი რესურსების უპირატესი გამოყენების აუცილებლობა და მიწოდების გზების დივერსიფიკაცია. კოვიდ-19-ით გამოწვეული პანდემია ჩვენი დროის გლობალური კრიზისი მნიშვნელოვანი საფრთხე აღმოჩნდა არამხოლოდ მსოფლიო ჯანდაცვის სიტემისათვის, არამედ გლობალური ეკონომიკისთვისაც (UNDP 2020). პანდემიის საწყისი ეტაპებიდან დღემდე, ვერ კეთდება პროგნოზი მისი უარყოფითი

ეკონომიკური და სოციალური შედეგების თაობაზე. მეცნიერები აღნიშნულ პერიოდს „გამყინვარების პერიოდადაც“ კი მოიხსენებდნენ. ჟურნალი „Financial Times“-ი აღნიშნულ პერიოდს გლობალური ეკონომიკის ნგრევის პერიოდად მოიხსნიებს და აღნიშნავს, რომ მიკრობმა მოახდინა ამპარტავნების დამარცხება და მსოფლიო წარმოების უკუგდება. თუმცა, ექსპერტთა აზრით, ეკონომიკური ვარდნის პირობებში ქვეყნის მთავრობები შეეცდებიან ყველა მექანიზმის გამოყენებას ეკონომიკის სტიმულირებისათვის, მათ შორის საერთაშორისო ვაჭრობის განვითარებას. ვფიქრობთ, პანდემია გლობალიზაციას მისცემს უფრო მეტ ბიძგს, რაც ურთიერთსასარგებლო კავშირების აუცილებლობით იქნება ნაკარნახევი. კერძოდ, გაიზრდება ტრანსსასაზღვრო მობილურობა ტოპ-მენეჯერებისა და თეთრი საყელოების, რომლებმაც დროულად განსაზღვრეს დისტანციურად მუშაობის ეფექტურობა.

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

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 ხაზგასმულია, რომ მნიშვნელოვანი როლი, რეგიონული სტრატეგიების ფორმირებისა და რეალიზაციის პროცესში ენიჭება ეკონომიკური განვითარების ერთ-ერთ ყველაზე პრიორიტეტულ მიმართულებას კლასტერებს და კლასტერულ პოლიტიკას, რომლიც როგორც წესი, განიხილება, როგორც ცალკეული ფირმებისა და ბიზნესის მხარდამჭერი მექანიზმების ერთობლიობა, რომელიც კონკრეტული რეგიონის/დარგის განვითარების საშუალებას იძლევა. კლასტერებში და მასთან დაკავშირებულ სფეროებში, როგორც წესი, ვითარდება ძირითადი კომპეტენციების

ცენტრები, რომელიც გულისხმობს ცოდნის შეგროვების, სისტემატიზაციის, გავრცელების, ასევე, მათი ეფექტური გამოყენების პრაქტიკას და დაკავშირებულია ორგანიზაციის საქმიანობის ერთ, ან რამოდენიმე მიმართულებასთან. მის მთავარ მიზანს, კი წარმოადგენს ცოდნისა და მიმდინარე პროცესების ინტეგრაციის უზრუნველყოფა ყველა ჩართული და დაინტერესებული პირისათვის. აღნიშნული კომპეტენციების ცენტრების შექმნა, კი თავისთავად წარმოადგენს რეგიონის გრძელვადიანი კონკურენტუნარიანობის საყრდენს.

სხვადასხვა სფეროში კლასტერული პოლიტიკის მაგალითებისა და თეორიულ მასალებზე დაყრდნობით, ნაშრომში განმარტებულია სატრანსპორტო კლასტერული გაერთიანება, 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.

ნაშრომში განხილულია კლასტერები, როგორც რეგიონის მდგრადი და ინოვაციური განვითარების ინსტრუმენტი, რომელთაც მსოფლიო გამოცდილებაზე დაყრდნობით, გააჩნიათ ინოვაციურობის მაღალი მაჩვენებელი, ადგილობრივი და რეგიონული ეკონომიკური წინსვლის სტრატეგიების განვითარების და კონკურენტული უპირატესობის მიღწევის შესაძლებლობა.

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 დაკავშირებულნი არიან ე.წ. ქსელური პრინციპით.

ცალსახაა, რომ კლასტერული ფორმირებები საშუალებას აძლევს მასში გაერთნებულ ცალკეულ ელემენტებს გაზარდონ მწარმოებლურობის დონე და შესაბამისად კონკურენტუნარიანობა.

უცხოური გამოცდილების ანალიზმა გვიჩვენა, რომ კლასტერულმა მიდგომამ პრიორიტეტი შეიძინა 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.

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 განვიხილოთ როგორც ინოვაციურ ეკონომიკაზე გადასვლის წინმსწრები ფაქტორი. აქვე გასათვალისწინებელია აჭარაში არსებული ისტორიულად ჩამოყალიბებული წინაპირობა სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური კლასტერების შექმნისა, რასაც ადასტურებს ჰარვარდის უნივერსიტეტის 2011 წლის კვლევები საქართველოსთან მიმართებაში, სადაც ხაზგასმულია, რომ ქვეყანაში უკვე არის ჩამოყალიბებული სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური კლასტერების ბირთვი და სახელმწიფოს მხრიდან პროგრამული ხელშეწყობის პირობებში მას განვითარების დიდი შესაძლებლობები გააჩნია.

ნაშრომში ნაჩვენებია ის კონკრეტული გზები რომლის საშუალებითაც კლასტერში გაერთიანებულ კომპანიებს საშუალება ექნებათ გაზარდონ თავიანთი კონკურენტუნარიანობა, კერძოდ:

- 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.

ნაშრომის მეორე თავი ეთმობა **საზღვაო-სატრანსპორტო კლასტერების ფორმირებისა და განვითარების საერთაშორისო გამოცდილების შესწავლასა და განხილვას**. მსოფლიო პრაქტიკისა და გამოცდილების, ასევე საოკეანეო/საზღვაო კლასტერებისა და საზღვაო-სატრანსპორტო სისტემის განვითარების მენეჯმენტის ევროპული მიდგომების განხილვის საფუძველზე, შევიმუშავეთ ზოგიერთი რეკომენდაცია, მათ შორის:

- საკანონმდებლო დონეზე „კლასტერის იდენტიფიცირება“;
- კლასტერების ინსტიტუციონალიზაცია და მმართველი საბჭოების მიერ კლასტერების მართვის უზრუნველყოფი მექანიზმების შემუშავება;
- სახელმწიფოს იდენტიფიცირება როგორც თნასწორი მოთამაშე და არა მაკონტროლებელი ორგანო;

- სახელმწიფოს მხრიდან ბიზნესთან კოლაბორაცია;
- კლასტერული პოლიტიკის ძირითადი პრინციპი უნდა იყოს კლასტერში შესული სუბიექტების კონკურენტუნარიანობის ზრდა;
- უნდა მოხდეს კლასტერული ინიციატივების ბაზის და მასზე არსებული მოთხოვნის იდენტიფიცირება.

ასევე, 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 ინიციატივების 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 კომპეტენტურები სტაბილურები 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.

ჩვენი კვლევის მესამე თავში - „**კლასტერების ფორმირების შესაძლებლობები და პერსპექტივა საქართველოში**“, განხილულია საქართველოს პოტენციური ეკრაზიულ დერეფანში და ტვირთბრუნვის თანამედროვე ტენდენციები.

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 ამაღლდა ქვეყნის სატრანსპორტო და ლოჯისტიკური პოტენციალი, რაც უზრუნველყოფს უკეთეს საერთაშორისო კავშირს გლობალურ ბაზრებთან. ქვეყნის გრძელვადიანი ეკონომიკური განვითარებისთვის მნიშვნელოვანია საქართველოს, როგორც რეგიონული ჰაბის პოტენციალის რეალიზებისთვის - ქვეყნის ინფრასტრუქტურული, სატრანსპორტო, ლოჯისტიკური, საკომუნიკაციო, ენერგეტიკული, 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



მნიშვნელოვანია მობილობის საჭიროებების დაკმაყოფილებისა და საქართველოს ტურისტული პოტენციალის გაძლიერებისათვის.

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, კიდევ უფრო 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.

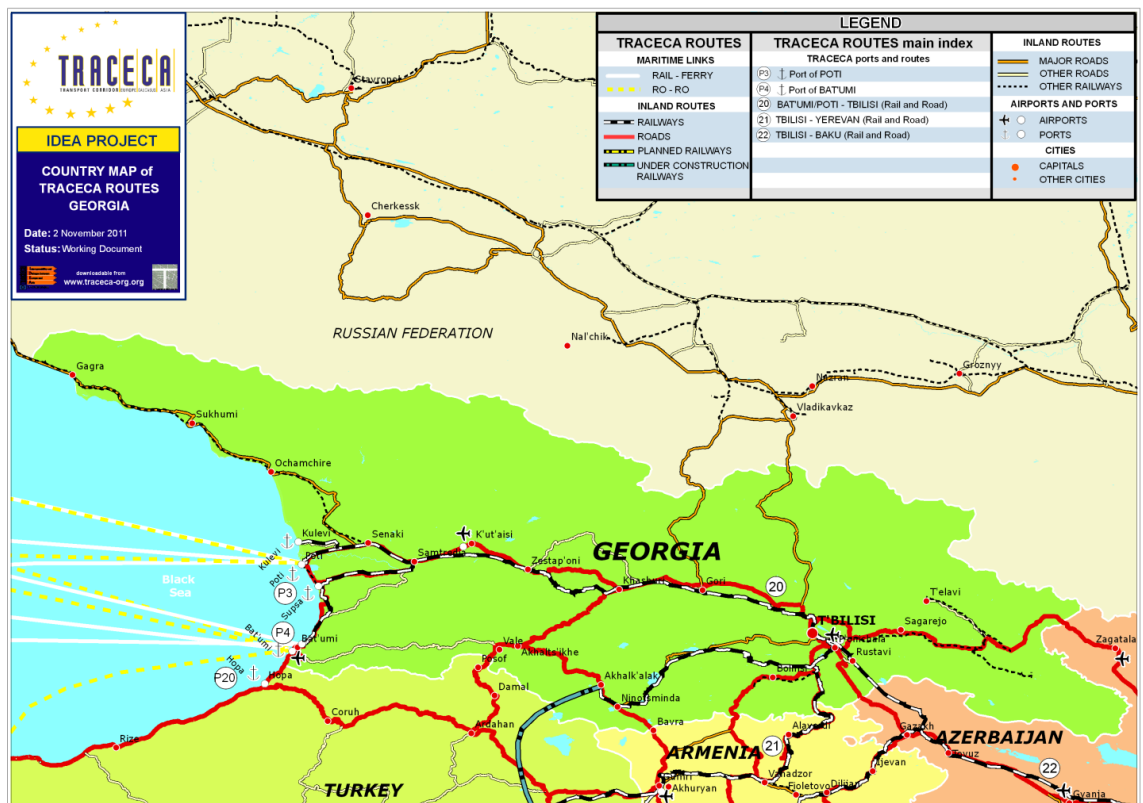
აღნიშნულ ჭრილში მნიშვნელოვან განხილვის საგანს წარმოვადგინეთ აზია-ევროპის საკონტეინერო ვაჭრობის განხილვა და მასში შუა დერეფნის როლის - საქართველოს გამიჯვნა.

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 აღმოსავლეთ-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 1. TRACECA-ს მარშრუტი - საქართველო



წყარო: Traceca: ოფიციალური ელექტრონული გვერდი <http://www.traceca-org.org/en/home/> (მოძიებულია 10.07.2021)

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

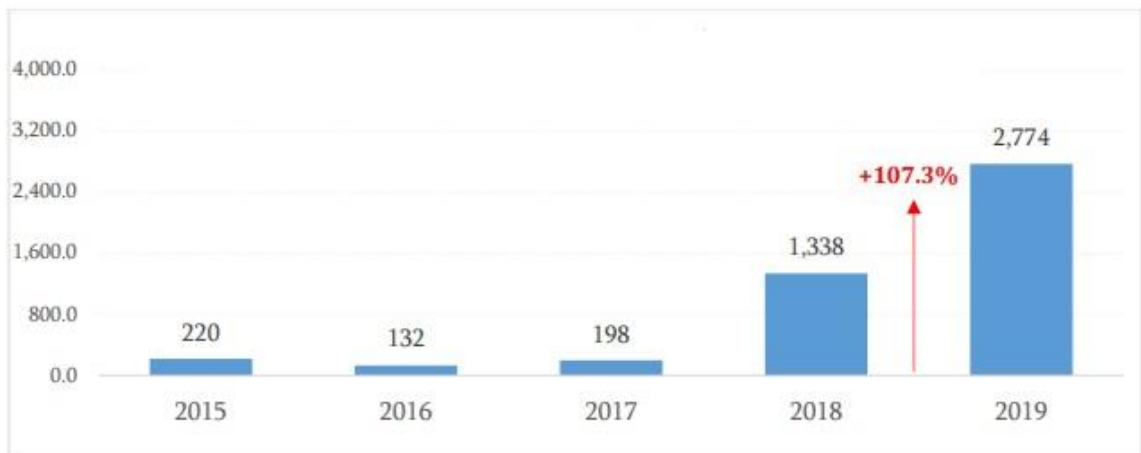
წარმოადგენს შუა და სამხრეთ დასავლეთის დერეფნები. ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტი - „შუადერეფანი“ ითვალისწინებს ჩინეთიდან ევროპისა და უკუმიმართულებით ტვირთების გადაზიდვას ყაზახეთის, აზერბაიჯანისა და საქართველოს გავლით. სამხრეთ-დასავლეთ დერეფანს დიდი პოტენციალი აქვს საქართველოსთვის, რადგან 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 COVID19 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 %-ით მეტია (983 TEU)( სეს 2021).

დიაგრამა 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](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 არც ერთი 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 დერეფნის წილი ჩინეთი/ ცენტრალური აზია – ევროპის გადაზიდვებში ჯერ კიდევ უმნიშვნელოა. შუა დერეფნის კონკურენტუნარიანობის ძირითად ხელის შემშლელ 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.

შუა დერეფნის 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 ეფექტიანი 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 სერვისს როვადიერებსა 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.

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 თურქეთის-ევროკავშირის ვექტორთან, საქართველოს მდებარეობას გეოპოლიტიკურად კონკურენტულ მნიშვნელობას ანიჭებს. საქართველოს, როგორც კონფლიქტური ტერიტორიების არენადა 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.

საქართველოს სატრანზიტო ჰაბის განხილვის ჭრილში მიზანშეწონილად მივიჩნით განგვიხილა სატრანსპორტო სისტემაში არსებული რიგი გამოწვევი და პრობლემები. განსაკუთრებულ ყურადღებას იმსახურებს საქართველოს საავტომობილო გზების ქსელი, რომელიც საქართველოს სატრანსპორტოსისტემის საყრდენს წარმოადგენს. ის ასევე მნიშვნელოვან როლს თამაშობს სამხრეთკავკასიასა 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 (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.

ცხრილი 1. სატვირთო ავტოსატრანსპორტო საშუალებებით გადაზიდული ტვირთების რაოდენობა

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

წყარო: სეს 2021: საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს „საქართველოს 2021-2030 წლების ტრანსპორტისა და ლოჯისტიკის ეროვნული სტრატეგია, მოძიებულია 25 აპრილი, 2021; [http://www.economy.ge/uploads/files/2017/transport/2020/logistics\\_strategy\\_2021\\_2030.pdf](http://www.economy.ge/uploads/files/2017/transport/2020/logistics_strategy_2021_2030.pdf)

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;



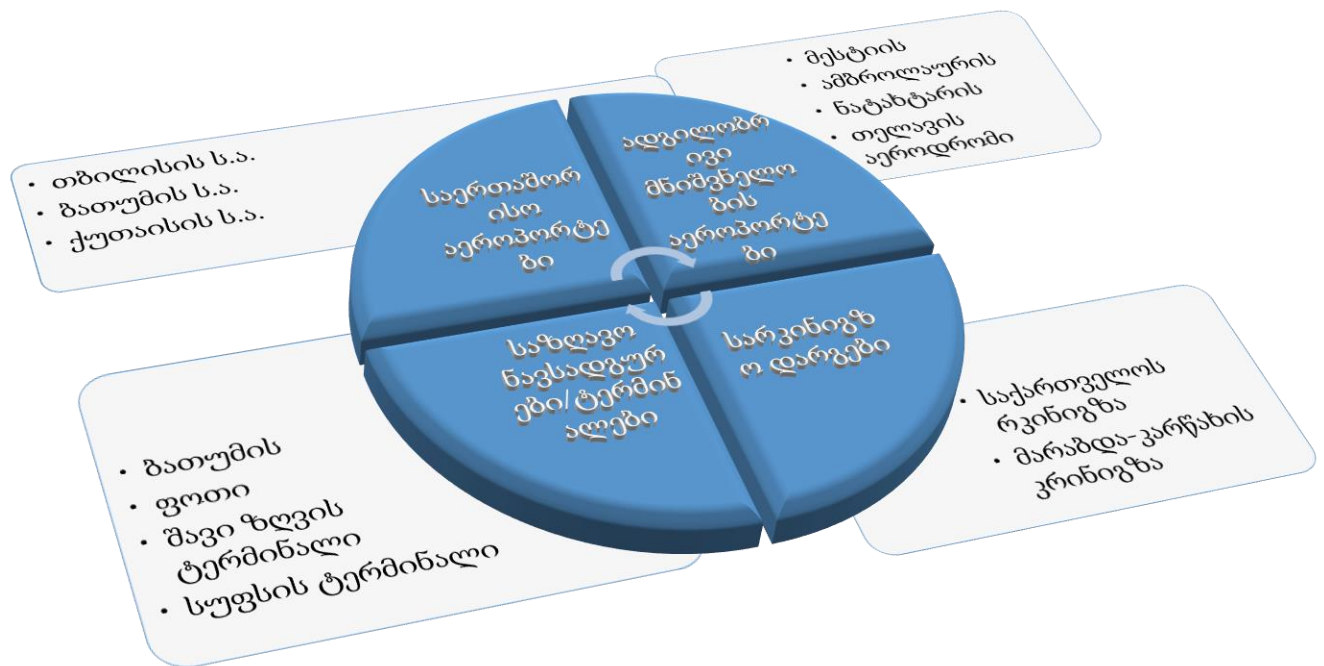
- ლოჯისტიკურ სერვისებთან მჭიდროდ დაკავშირებული დარგების მოზიდვის მიზნით კლასტერების ფარგლებში სამრეწველო ზონების ჩამოყალიბებას;
- ინვესტიციების და ლოჯისტიკის ოპერატორების მოზიდვის მიზნით საგადასახადო შეღავათების დაწესებას;

- საერთაშორისო ფორუმებზე საქართველოს სატრანსპორტო და ლოჯისტიკური პოტენციალის წარმოჩენას, დარგში ინვესტიციების მოზიდვის მიზნით.

ნაშრომის მესამე თავში ასევე განსაკუთრებული ყურადღება აქვს დათმობილი აჭარის რეგიონში არსებული სატრანსპორტო სისტემის სტრუქტურის შესწავლას, რადგანაც მოგეხსენებათ, რომ 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 საზღვაო კურორტის, ასევე საქართველოს საზღვაო და სახმელეთო კარიბჭის მზარდი ფუნქციის მყარ საფუძველს.

საქართველოს სატრანსპორტო სისტემა მოიცავს საჰაერო, საზღვაო, სარკინიგზო და საავტომობილო დარგებს (სქემა 3.2.4).

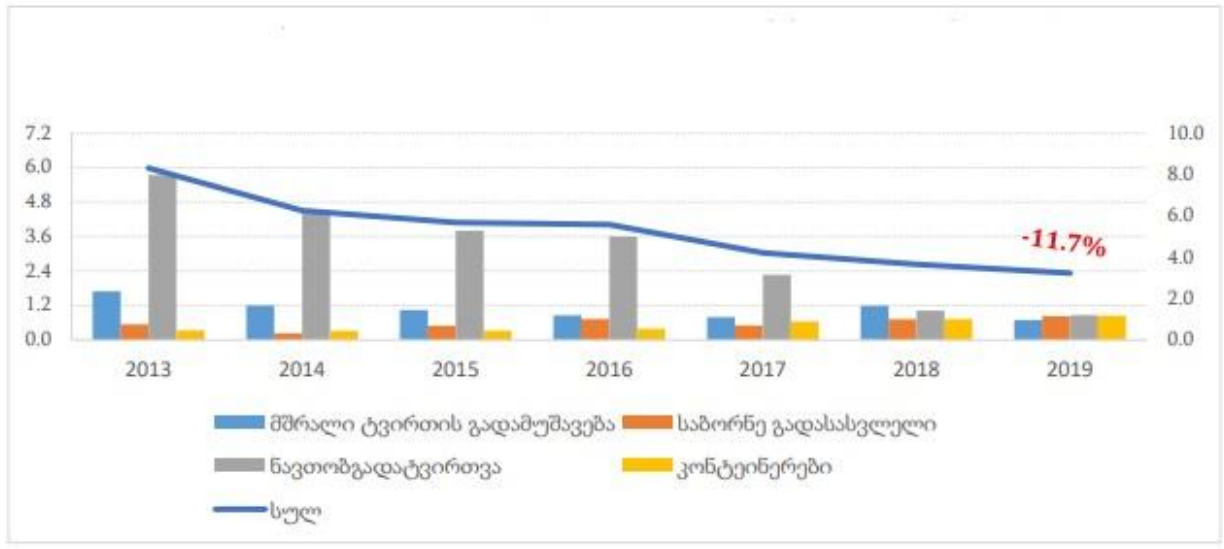
სქემა 2. საქართველოს ძირითადი სატრანსპორტო სისტემები



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

განხილულია ბათუმის პორტი, რომელიც უძველესი და ასევე ნავთობის ტრანსპორტირების ყველაზე მნიშვნელოვანი პორტია კავკასიის რეგიონში. წარმოდგენლია საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს მიერ განხორციელებული კვლევის შედეგები, რომლის მიხედვითაც 2019 წელს ბათუმის ნავსადგურმა მთლიანობაში 3.2 მლნ. ტონა ტვირთი გადაამუშავა.

დიაგრამა 2. 2013-2019 წლებში ბათუმის საზღვაო ნავსადგურში გადამუშავებული ტვირთების რაოდენობა (მლნ. ტონა)

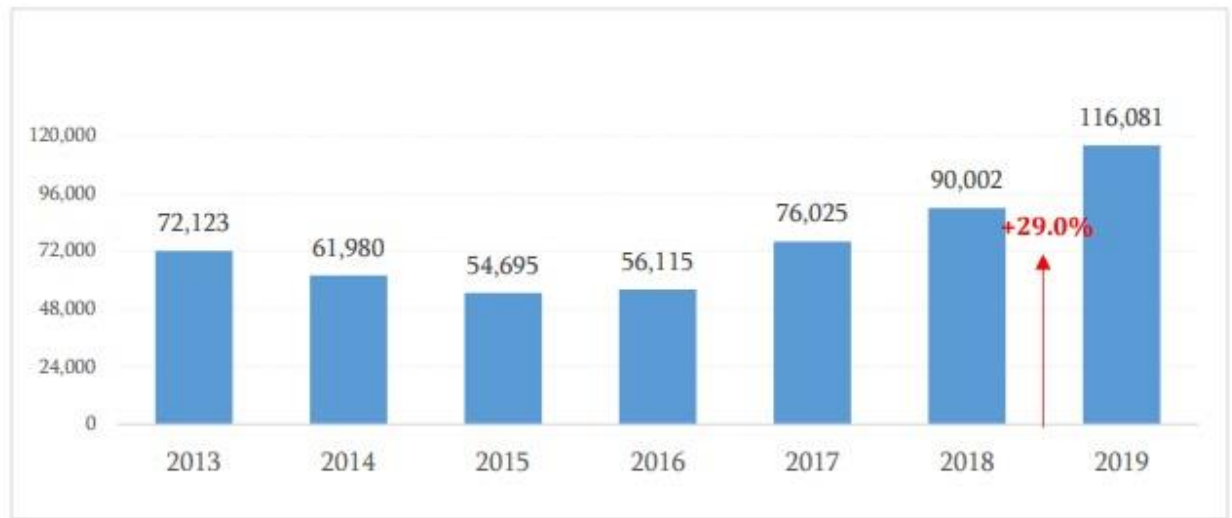


წყარო: სეს 2021: საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს „საქართველოს 2021-2030 წლების ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის ეროვნული სტრატეგია, მოძიებულია 25 აპრილი, 2021; [http://www.economy.ge/uploads/files/2017/transport/2020/logistics\\_strategy\\_2021\\_2030.pdf](http://www.economy.ge/uploads/files/2017/transport/2020/logistics_strategy_2021_2030.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 იანვარ-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. 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](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.

ცხრილი 2. ბათუმის საზღვაო ნავსადგურში გადამუშავებული ტვირთების სტატისტიკა

	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

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

სრულყოფილი სატრანსპორტო სისტემა, მდგრადი ურავნიზაცია 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 წარმოაჩენს 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. აღნიშნულ 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 მოთხვნასა და სტანდარტებს. ასევე, ბათუმსგააჩნია “ბათუმიველოს,, ველოსიპედებისგაზიარებისსქემა, და შესაბამისი ინფრასტრუქტურა, რაც საზოგადოებაში ჯანსაღი ცხოვრების პოპულარიზებას უწყობს ხელს და აუმჯობესებს მოსახლეობის მობილობის კომფორტს, ხელს უწყობს საზოგადოებრივი ტრანსპორტის პოპულარიზებას და ამით თავის მხრივ გავლენას ახდენს მომწამვლელი აირების დონის შემცირებაზე.

ვფიქრობთ, განსაკუთრებულ ყურადღებას იმსახურებს UNDP-სა და ქ. ბათუმის მუნიციპალიტეტის მერისპროექტი, „მწვანე ქალაქები: ინტეგრირებული მდგრადი ტრანსპორტი ბათუმისა და აჭარისთვის“, რომელიც თავის მხრივ

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.

ნაშრომის დასკვნით ნაწილში წარმოდგენილია კონკრეტული კვლევის შედეგები და შედეგებსა და მსოფლიო პრაქტიკებზე დაყრდნობით შემუშავებული შესაძლო კლასტერული მოდელი და მისი განვითარების პერსპექტივები.

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 გახდა 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 ე. 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 შექუწყობს საპორტო საქმიანობაში მონაწილე ყველა სტრუქტურას შორის ურთიერთქმედების პრობლემის გადაჭრას, იქნება ეს ადგილობრივი თვითმმართველობის ჩართულობა, თუ საზღვაო სფეროს სპეციალისტების გამოყენება.

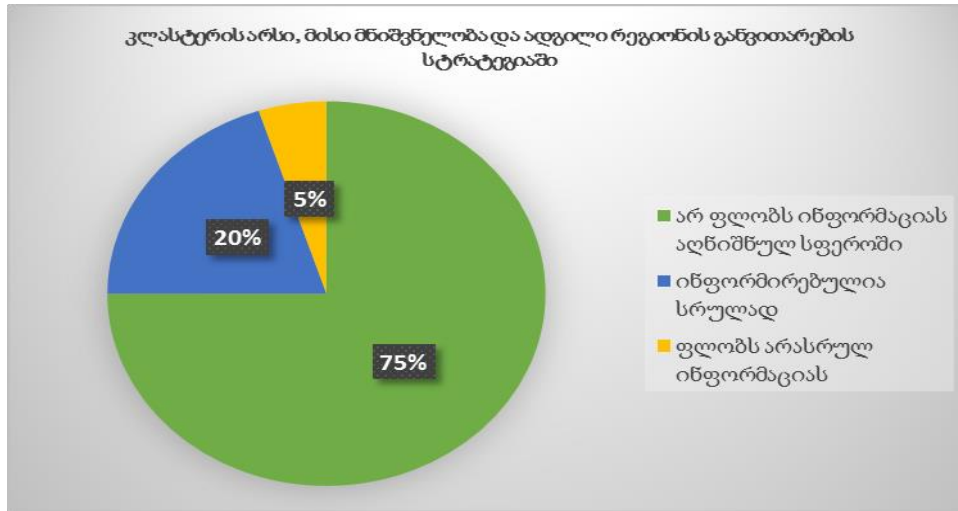
გამოკვეთლია აჭარის რეგიონში საზღვაო-სატრანსპორტო კლასტერის შექმნისათვის არსებული ისეთი დადებითი მხარეები, როგორცაა: მძლავრი სასაწყობო მეურნეობა, ხელსაყრელი გეოპოლიტიკური მდებარეობა, მძლავრი პორტი და გამართული სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა, მიმზიდველი საინვესტიციო გარემო, ტურიზმის სხვადასხვა მიმართულებების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

თუმცა აქვე უნდა აღინიშნოს რეგიონის პოტენცილის მზადყოფნის დონის განსაზღვრა, განსაკუთრებით საზღვაო სატრანსპორტო სისტემაში. ნაშრომში წარმოდგენილია ჩვენს მიერ ჩატარებული კვლევის შედეგები, რომლის დროსაც განხორცილედა რესპოდენტების შერჩევა მათი შემდგომი ინტერვიურებისათვის რომლის უმნიშვნელოვანეს მიზანს წარმოადგენდა გადაწყვეტილების მიმღები ორგანოების, ჩართული კომპანიებისა და სფეროს სპეციალისტების 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 4). აქვე უნდა ავღნიშნოთ, ის გარემოება რომ პანდემია კოვიდ-19-მა საზოგადოებისათვის შედარებით მარტივად აღასაქმელი გახადა თვითონ ტერმინი „კლასტერი“, თუმცა არსებითად სატრანსპორტო კლასტერის არის შესახებ ცნობიერების ამაღლება არ მოუხდენია;

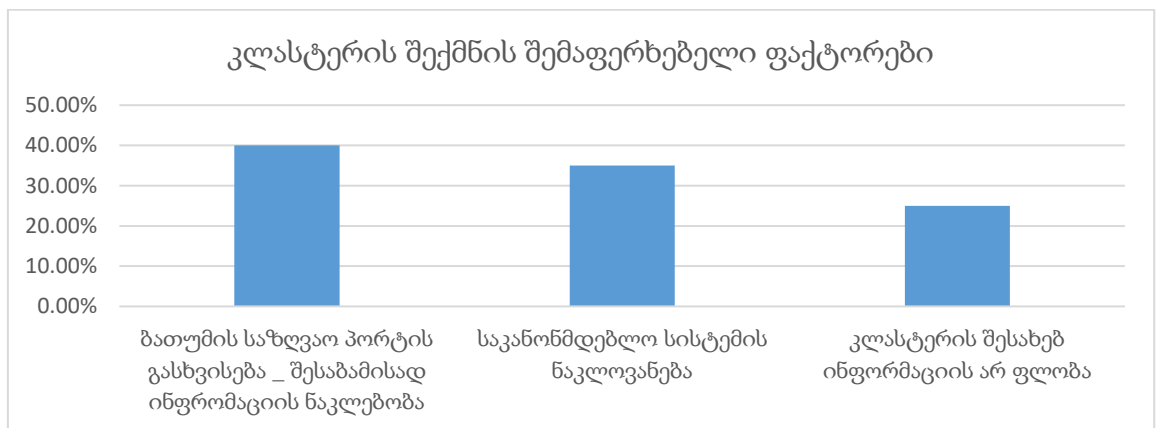
2. საზღაო-სატრასპორტო სისტემის უმნიშვნელოვანესი ელემენტის პორტის გასხვისების საკითხი და ნაკლოვანებები საკანონმდებლო სისტემაში(დიაგრამა N5).

დიაგრამა N 4. კლასტერის ინფორმაციული უზრუნველყოფის დონე



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 5. კლასტერის შექმნის შემაფერხებელი ფაქტორები



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 განვითარების 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

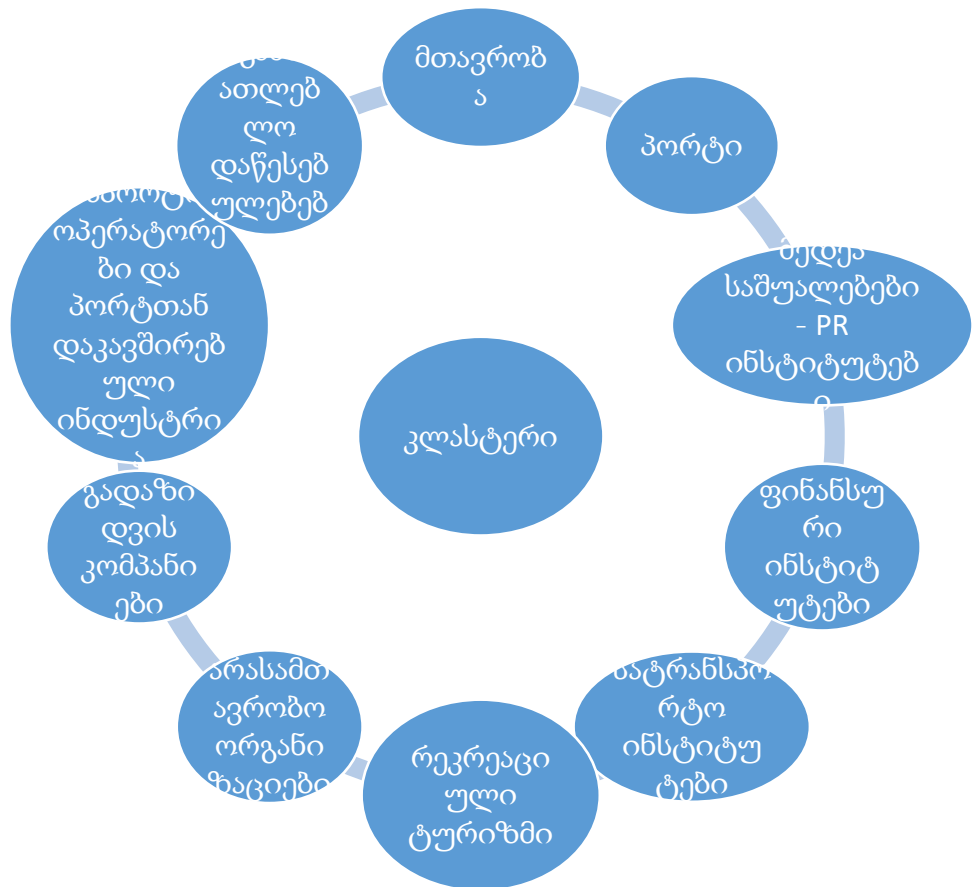
გამოცდილება ფართოდ აპრობირებული ფორმაა და ორიენტირებულია პორტის საქმიანობის განვითარების ხელშეწყობაზე, არამედ გასხვისების დოკუმენტი და მმართველი კომპანიისათვის ქვეყნის ინტერესებზე ორიენტირებული სოციალურ-ეკონომიკური მოთხოვნებისა და სახელმწიფო ხედვების უფრო მკაფიო გამიჯვნა. რადგან პორტი და მასთან დაკავშირებული სატრანსპორტო სისტემების განვითარება, დღევანდელ დღეს წარმოადგენს პრიორიტეტულ და მნიშვნელოვან საკითხს. 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.

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, მოვახდინეთ რეგიონის კლასტერული განვითარების ჩვენეული ხედვის წარმოჩენა, კლასტერში ჩართული შესაბამისი ინსტიტუტებით, სადაც პრიორიტეტულს წარმოდგენს, როგორც ტვირთბრუნვა, ასევე მგზავრთა უსაფრთხო გადაყვანა და ტურიზმი.



სქემა 3. 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.

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;

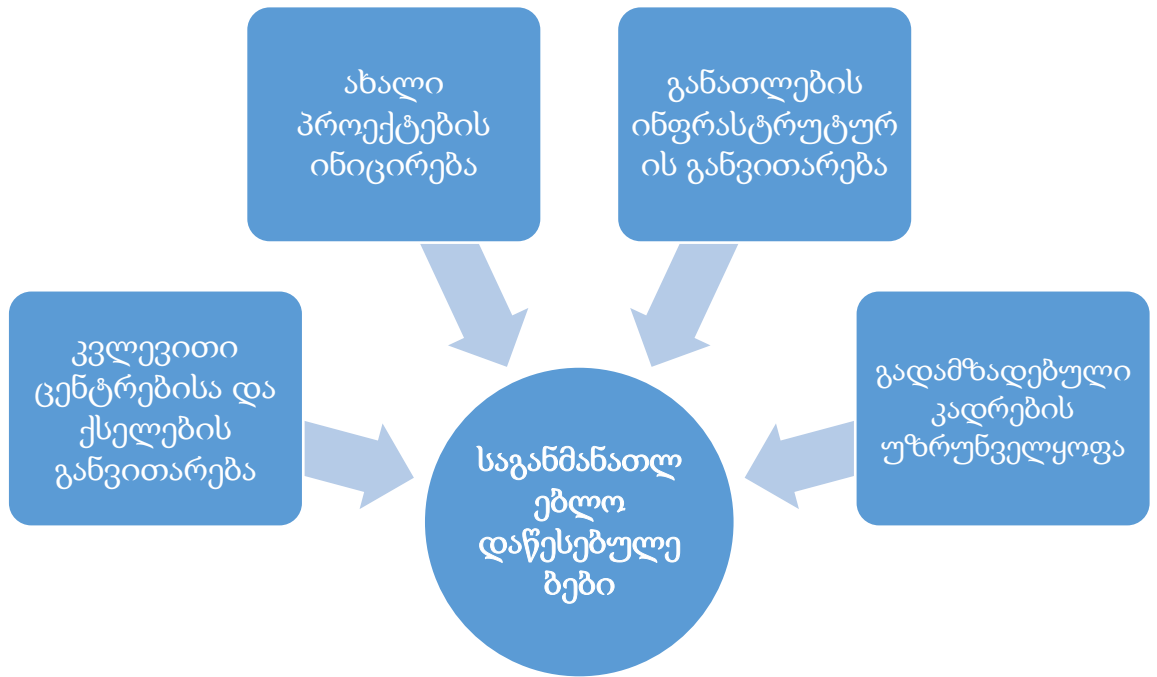
2. სოციალურ-ეკონომიკური და პოლიტიკური გარემო - უნდა აღინიშნოს, რომ პროექტის განხორციელება ხდება სამთავრობო ინიციატივებისა და პროექტების ფარგლებში, რომლის დაფინანსების წყაროსაც ხშირ შემთხვევაში წარმოადგენს საჯარო სექტორი. რეგიონში კი უნდა იყოს შექმნილი ყველა ის პირობა მსგავსი ინიციატივების განსახორციელებლად;

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 ძალუმთ 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 განმსაზღვრელ 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 4. 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 კვლევით 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 კვლევითი საქმიანობის განხორციელებას შავი ზღვის ფლორისა და ფაუნის შესწავლის კუთხით და რაც მნიშვნელოვანია სასწავლო-კვლევითი ბაზის გაუმჯობესებისა და მოცემულ სფეროში მოღვაწე სპეციალისტების კვალიფიკაციის ამაღლების ხელშეწყობისათვის.

მიზანშეწონილად მიგვაჩნია, რომ ჩვენს კლასტერში განსაკუთრებული ადგილი მიაენიჭოთ ბაზარზე არსებულ საპორტო ოპერატორებისა და ზოგადად საზღვაო ინდუსტრიას, რომლებსაც ჩვენს კლასტერში განვიხილავთ არამხოლოდ როგორც კონკურენტებს, არამედ პარტნიორებს საერთაშორისო ბაზარზე. მანდელას ყურის კლასტერული მოდელის შექმნელები ამტკიცებდნენ რომ კლასტერში გაერთიანებულ სუბიექტებს შეუძლიათ ერთობლივი ძალისხმევით შეიმუშავონ და შესთავაზონ კონკურენტული ფასი თავის საქონელსა თუ მოსახურებაზე და ამით კონკურენტულები გახდნენ მსოფლიო ბაზარზე და 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 გავქვს რეკრეაციული ტურიზმის ბლოკი რომელიც ითვალისწინებს სხვადასხვა ტურისტულიმომსახურებისა და ტურისტული მოთხოვნილების საქონლის მიწოდებას ადამიანის კულტურული და სულიერი მოთხოვნილებების დაკმაყოფილების მიზნით. ვფიქრობთ ტრანსპორტის განხილვისას შეუძლებელია ტურიზმის არ განხილვა, რადგან შეიძლება ვთქვათ ისინი ერთმანეთის განვითარების წყაროთი საზრდოობს.

ცალსახად გვსურს ავღნიშნოთ, რომ თანამედროვე რეალობაში - საინფორმაციო ტექნოლოგიების განვითარების ეპოქაში - წარმოუდგენელია ნებისმიერი ახალი ინიციატივა შესაბამისი მედიასაშუალებების 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.

კვლევის შედეგად ნაშრომში გამოყოფილია 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 გაითვალისწინების 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 მონაწილეობა სუბიექტების ურთიერთგაჯანსაღებას დამათი მუშაობის ეფექტურობის ზრდას;

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

აჭარის რეგიონის სატრანსპორტო კლასტერი თავის მხრივ ასევე წარმოგვიდგება როგორც საქართველოს სხვა ლოჯისტიკურ ცენტრების სრულყოფილი პარტნიორი და შექმნის ქვეყნის დონეზე სატრანსპორტო კლასტერის არსებობის წინაპირობას, რაც თავის მხრივ საქართველოს კიდევ უფრო დაახლოებს ევროპულ ოჯახთან. მოგვეცემა საშუალება გავერთანდეთ ევროპის საზღვაო კლასტრების 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 ავლნიშნოთ, რომ რეგიონული სატრანსპორტო კლასტერი არის რეგიონული ეკონომიკის განვითარების სტიმულირების მნიშვნელოვანი ინსტრუმენტი, რომელიც ქმნის ხელსაყრელ გარემოს მცირე, საშუალო და მცირე ბიზნესის განვითარებისათვის და ამასთან, მას აქვს გარკვეული მულტიპლიკატორული ეფექტი, რომელიც კოზიტიურ გავლენას ახდენს არამხოლოდ სამრეწველო განვითარებაზე, არამედ, ასევე ხელსაყრელია კონკრეტულ რეგიონში მოსახლეობის ხარისხისა და ცხოვრების დონის გაუმჯობესების თვალსაზრისით.

## დასკვნები

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“, „კორნომიკა“ 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 ფირმებთან ძალისხმევისა და რესურსების, სამეცნიერო-კვლევითი ინსტიტუტებისა და ასევე სახელმწიფო სტატუსის საწარმოების გაერთინებით.

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 წამყვანი 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 გაღრმავება;
- 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.

სადისერტაციო ნაშრომის ძირითადი დებულებები ასახულია ჩვენ მიერ გამოქვეყნებულ ნაშრომებში:

1. **ჯაფარიძე 2016:** ჯაფარიძე ს., „კომპანიაში ადამიანური რესურსების მართვის სისტემის ზოგიერთი საკითხი“, ჟურნალი „ინოვაციური ეკონომიკა და მართვა“, N 3., გვ. 53-57, 2016
2. **ჯაფარიძე 2017:** ჯაფარიძე ს., „საზღვაო პოტენციალის გამოყენების ზოგიერთი სტრუქტურული საკითხი“, ჟურნალი „ინოვაციური ეკონომიკა და მართვა“, N 4., გვ. 34-39, 2017
3. **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, მოდიებულია 12 მარტი, 2021, [https://euroasiajournal.com/Makaleler/642685156\\_109-116.pdf](https://euroasiajournal.com/Makaleler/642685156_109-116.pdf)
4. **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, მოდიებულია 25 ნოემბერი, 2021, <https://iem.ge/ojs/index.php/journal/article/view/58/45>
5. **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, მოდიებულია 20 თებერვალი, 2022, [http://eb.tsu.ge/uploads/images/untitled8.pdf-manvelidze\\_6228a3d86d688.pdf](http://eb.tsu.ge/uploads/images/untitled8.pdf-manvelidze_6228a3d86d688.pdf)