

საჯარო სამართლის იურიდიული პირი - ბათუმის შოთა რუსთაველის სახელმწიფო
უნივერსიტეტი

ეკონომიკისა და ბიზნესის ფაკულტეტი

ბიზნესის ადმინისტრირების, მენეჯმენტისა და მარკეტინგის დეპარტამენტი

ამირან წილოსანი

კონკურენტული სტრატეგიები საქართველოს საკონტეინერო
გადაზიდვებში და გლობალურ სატრანსპორტო ბაზარზე
ინტეგრაციის პერსპექტივები

ბიზნესის ადმინისტრირების დოქტორის აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად
წარმოდგენილი

დისერტაცია

სამეცნიერო ხელმძღვანელი
ეკონომიკის დოქტორი,
ასოცირებული პროფესორი ბ. გეჭბაია

ბათუმი - 2023

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

ამირან წილოსანი

ხელმოწერა:

თარიღი:

კვლევის მიზნისა და ამოცანების მიხედვით ნაშრომმა მიიღო შემდეგი სტრუქტურა:

შესავალი..... 7

თავი I. კონკურენტული სტრატეგიების შესახებ კვლევის თეორიულ-მეთოდოლოგიური მიდგომები და მოდელები 15

1.1 კონკურენტული სტრატეგიების შემუშავება, ანალიზი და კვლევების შეფასება.....15

1.2 მსოფლიოში მიმდინარე კონტინენტიზაციის ტენდენციები და კონკურენტული სტრატეგიული მოდელები21

1.3 საქართველოს, როგორც ტრანზიტული რეგიონის, პოტენციური საკონტინენტო გადაზიდვებში34

1.4 საკონტინენტო გადაზიდვებში კონკურენტული სტრატეგიების შემუშავების მეთოდოლოგია და მოდელები56

თავი II. საკონტინენტო გადაზიდვების მნიშვნელობა საქართველოს ეკონომიკის განვითარებასა და კავკასიის დერეფნის კონკურენტუნარიანობის ამაღლებაში 69

2.1 საკონტინენტო გადაზიდვების უპირატესობები და მისი როლი თანამედროვე კონკურენტული სტრატეგიების შემუშავებაში.....69

2.2 საკონტინენტო გადაზიდვებზე მოქმედი ფაქტორები და საქართველოს ეკონომიკის განვითარების პოტენციალი76

2.3 კონკურენცია საკონტინენტო გადაზიდვებში და გადამზიდვების კონკურენტუნარიანობის ზრდის სტრატეგიები98

თავი III. კონკურენტული სტრატეგიების მოდელები საკონტინენტო გადაზიდვებში და ინტერმოდალური სერვისების ეფექტიანობა109

3.1 კონკურენტული ქცევის სტრატეგიული დეტერმინანტები საკონტინენტო გადაზიდვებში109

3.2 ინტერმოდალური სერვისები და საკონტინენტო გადაზიდვების სტრატეგიული მიმართულებები116

3.3 საკონტინენტო გადაზიდვების პერსპექტივები საქართველოს გლობალურ სატრანსპორტო ბაზარზე ინტეგრაციისათვის124

დასკვნები და რეკომენდაციები140

გამოყენებული ლიტერატურა150

დანართები.....172

დიაგრამები

1. დიაგრამა N 1.2.1 - წლიური მსოფლიო გამტარუნარიანობის ზრდის დონე.....	26
2. დიაგრამა N 1.2.2 - მსოფლიოს უმსხვილესი გამტარუნარიანობის მქონე საკონტეინერო პორტები 2021 წლის მდგომარეობით (მილიონ '000000 TEU-ში).....	28
3. დიაგრამა N 1.3.1 - სატვირთო ტრანსპორტირება აზერბაიჯანის გავლით.....	43
4. დიაგრამა N 1.3.2 - 2019 და 2018 წლების გლობალური კონკურენტუნარიანობის ინდექსი	46
5. დიაგრამა N 1.3.3 – 2019 წლის მსოფლიო ეკონომიკური ფორუმის მონაცემების მიხედვით საავტომობილო, სარკინიგზო და საზღვაო ინფრასტრუქტურის განვითარების ხარისხის მაჩვენებლები (ადგილების მიხედვით).....	47
6. დიაგრამა N 1.3.4 - ერთობლივი ინფრასტრუქტურის ხარისხი	48
7. დიაგრამა N 1.3.5 - საქართველო, რუსეთისა და ირანის ლოგისტიკის უზრუნველყოფის ინდექსი.....	49
8. დიაგრამა N 2.2.1 - საერთაშორისო საზღვაო ვაჭრობა, მსოფლიო მთლიანი შიდა პროდუქტი (მშპ) და საზღვაო ვაჭრობის მშპ-ს თანაფარდობა, 2006 წლიდან 2021 წლამდე (წლიური პროცენტული ცვლილება და თანაფარდობა).....	79
9. დიაგრამა N 2.2.2 - საკონტეინერო გემების მოცდენის/ლოდინის დღიური მაჩვენებელი ჩინეთის პორტებში	81
10. დიაგრამა N 2.2.3 - სატრანზიტო გემების (სახეობების მიხედვით) რაოდენობა სუეცის არხში 2021 წლის 21 მარტის მდგომარეობით	82
11. დიაგრამა N 2.2.4 - საკონტეინერო გადაზიდვების ინდუსტრიის წმინდა მოგების მაჩვენებლები 2016 წლიდან 2021 წლის მე-3 კვარტლის ჩათვლით (მილიონ აშშ დოლარში).....	83
12. დიაგრამა N 2.2.5 – 2010-2021 წლის მესამე კვარტლის შემოსავლები პროცენტისა და გადასახადების ხარჯებამდე TEU-თან მიმართებაში.....	84
13. დიაგრამა N 2.2.6 – 2020 წლის რუსული და უკრაინული საქონლის ექსპორტის წილი გლობალური ვაჭრობაში ღირებულებით მაჩვენებელში	90
14. დიაგრამა N 2.2.7 – ნედლი ნავთობისა და ბუნებრივი აირის თვიური საშუალო ფასები (იანვარი 2018 - მარტი 2022).....	92
15. დიაგრამა N 2.2.8 – ნედლი ნავთობის ფასი (WTI Index) ბოლო 5 წლის მანძილზე.....	97
16. დიაგრამა N 2.3.1 – ალიანსების გამტარუნარიანობა და ბაზრის წილი 2017 წლის მდგომარეობით.....	107
17. დიაგრამა N 3.3.1 – შავი ზღვის რეგიონის ტვირთბრუნვა TEU-ში და ქვეყნების წილი 2020-2021 წლების კრილში	132

18. დიაგრამა N 3.3.2 – შავი ზღვის რეგიონის საკონტეინერო ტერმინალების 2021 წლის წილები ტვირთბრუნვების მიხედვით TEU-ში	133
19. დიაგრამა N 3.3.3 – შავი ზღვის რეგიონის საზღვაო გადამზიდავი ხაზების 2021 წლის საკონტეინერო ტვირთბრუნვების წილები TEU-ების მიხედვით.....	134
20. დიაგრამა N 3.3.4 - საზღვაო გადამზიდავი ხაზების დაკავშირებულობის ინდექსი (Liner shipping connectivity index) ბულგარეთის, საქართველოს, მოლდოვას, თურქეთის, რუმინეთისა და უკრაინის მიხედვით 2006-დან 2020 წლამდე პერიოდში.....	135
21. დიაგრამა N 3.3.5 - პირდაპირი უცხოური ინვესტიციები საქართველოში ეკონომიკის სექტორების მიხედვით (2007-2021)	136
22. დიაგრამა N 3.3.6 - საქართველოს საკონტეინერო გადაზიდვების ტვირთბრუნვა (სავსე/ცარიელი/იმპორტ/ექსპორტი) '000 TEU-ში.....	137

სურათები

1. სურათი N 1.3.1 - „სარტყლისა და გზის ინიციატივის“ გლობალური განვითარების სტრატეგია და ექვსი ძირითადი ეკონომიკურ დერეფანი.....	38
2. სურათი N 1.3.2 - „ჩრდილოეთ – სამხრეთის საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფანი“(INSTC).....	41

სქემები

1. სქემა N 1.2.1 - საკონტეინერო გადამზიდავი გემების ევოლუცია	24
2. სქემა N 1.2.2 – სხვადასხვა ავტორების მიერ ჩატარებული კვლევების მიხედვით გამოვლენილი ფაქტორები, რომლებიც განაპირობებენ საზღვაო პორტის არჩევის გადაწყვეტილებას	31
3. სქემა N 1.3.1 - საზღვაო და სარკინიგზო ტრანსპორტით კონტეინერების გადაზიდვის SWOT ანალიზი.....	53
4. სქემა N 1.4.1 – კონკურენციის სახეობები	60
5. სქემა N 2.3.1 – საზღვაო გადამზიდავი ხაზების ალიანსების ევოლუცია.....	105
6. სქემა N 2.3.2 - ალიანსებისა და საზღვაო გადამზიდავი ხაზების აქტივიზა და მონაწილეობა სატერმინალო ოპერაციებში	108
7. სქემა N 3.1.1 – გამოკითხვის შედეგები გამოსახული პროცენტულ მაჩვენებლებში	111

ცხრილები

1. ცხრილი N 1.3.1 - კავკასიის ქვეყნების ინფრასტრუქტურული მაჩვენებლები 47
2. ცხრილი N 1.3.2 - საქართველოს ლოგისტიკის უზრუნველყოფის ინდექსი 49
3. ცხრილი N 1.3.3 - კორელაციის მაჩვენებლის განსაზღვრა საქართველოს საზღვაო
ნავსადგურებსა და რკინიგზის მიერ დამუშავებულ კონტეინერების რაოდენობებს შორის TEU
ერთეულებში 52
4. ცხრილი N 2.2.1 - სს "საქართველოს რკინიგზა"-ზე კონტეინერების გადაზიდვების სტატისტიკა
..... 89
5. ცხრილი N 3.1.1 – საკონტეინერო ტერმინალის არჩევის დეტერმინანტები ჩატარებული
გამოკითხვის საფუძველზე 110
6. ცხრილი N 3.3.1 - შავი ზღვის რეგიონის საკონტეინერო ტერმინალების მიერ დამუშავებული
ტვირთები TEU-ში (2008-2020 წწ) 131

შესავალი

კვლევის აქტუალობა. მსოფლიო ეკონომიკაში მიმდინარე გლობალიზაციის პროცესები სულ უფრო აქტიურს ხდის საქონლისა და ტვირთის განაწილების ხარისხობრივი და რაოდენობრივი მახასიათებლების მოთხოვნების ცვლილებას, კონკურენციის სახეებისა და მეთოდების მრავალფეროვნებას სატრანსპორტო ბაზრის სხვადასხვა სექტორში, მათ შორის, საკონტეინერო გადაზიდვების ბაზარზე, მნიშვნელოვანი ადგილი უკავია გლობალური და შიდა სატრანსპორტო-ლოგისტიკური სისტემების ინტეგრირებულ პროცესებში. საკონტეინერო გადაზიდვები, ბოლო ათწლეულების მანძილზე, იქცა ტრანსპორტირების პროცესის ეფექტურობის ზრდის ერთ-ერთ მთავარ ფაქტორად, რაც დასტურდება ტვირთების კონტეინერებით გადაზიდვის მუდმივად მზარდი ტენდენციითა და ტემპებით. 2021 წლის აპრილში, გერმანული კომპანია „Statista“-ს კვლევითი დეპარტამენტის მიერ, რომელიც ერთ-ერთი უმსხვილესი კომპანიაა საბაზრო და სამომხმარებლო მონაცემების ნაწილში, გამოქვეყნებულ იქნა მონაცემები, რომლის თანახმადაც მსოფლიო ტვირთბრუნვის დაახლოებით 80% მოდის საზღვაო ტრანსპორტირებაზე. ღირებულებით მაჩვენებლებში კი, მსოფლიო საზღვაო საკონტეინერო ვაჭრობაზე მთლიანი საზღვაო ვაჭრობის დაახლოებით 60% მოდის, რაც 2019 წელს დაახლოებით 14 ტრილიონ დოლარს შეადგენდა. ტვირთების კონტეინერებით გადაზიდვის მუდმივად მზარდ ტენდენციასა და ტემპებზე მიუთითებს ასევე ის, რომ კონტეინერებით გადაზიდული ტვირთის მოცულობა 1980 წლიდან 2017 წლის მდგომარეობით გაიზარდა 1794%-ით, კერძოდ 102 მილიონი მეტრული ტონიდან 1,83 მილიარდ ტონამდე (Statista, 2021). დღეისათვის, აქტიურად ვითარდება საზღვაო კონტეინერების გადატვირთვის ბაზარი, რომლის საფუძველსაც წარმოადგენენ საკონტეინერო ტერმინალების ოპერატორები. მსოფლიო მასშტაბით არა ერთი საკონტეინერო ტერმინალია წარმოდგენილი, იზრდება მათი გამტარუნარიანობა, პერიოდულად ხორციელდება მოდერნიზაცია. ხშირ შემთხვევაში აღწინასწარი საკმარისი არ არის იმისათვის, რომ არ მოხდეს საკონტეინერო ტერმინალების გადატვირთვა, რაც ცალკეულ შემთხვევაში სრულდება ჩვეული საოპერაციო

საქმიანობის პარალიზებით და როგორც შედეგი წარმოქმნის მნიშვნელოვან პრობლემებს მიწოდების ჯაჭვში.

დღესდღეობით საქართველოში ფუნქციონირებს ორი საკონტეინერო ტერმინალი, რომლებიც იმართება საერთაშორისო ოპერატორების მიერ, და ორივე მათგანი სხვადასხვა კვლევებისა და ანგარიშების მიხედვით შედიან მსოფლიო წამყვან საკონტეინერო ტერმინალების ათეულში. კერძოდ, ფოთის პორტში საკონტეინერო ტერმინალის ოპერატორია „ეი პი ემ ტერმინალს ფოთი“, რომლის სათავე ოფისი მდებარეობს ნიდერლანდების სამეფოს ქალაქ ჰააგაში, რომელიც ეწევა თავის საქმიანობას ხუთივე კონტინენტზე არსებულ 40 სხვადასხვა სახელმწიფოში 74 საკონტეინერო ტერმინალის მეშვეობით. „ეი პი ემ ტერმინალს“-ის (APM Terminals) მესაკუთრე არის გადაზიდვების სფეროში მოქმედი დანიური კომპანია „მაერსკ ჯგუფი“ („Maersk Group“), ხოლო ბათუმის პორტში - „ბათუმის საერთაშორისო საკონტეინერო ტერმინალი“ („Batumi International Container Terminal“), რომელიც წარმოადგენს საერთაშორისო კორპორაცია „აი სი ტი ეს აი“-ის („ICTSI“) ჯგუფის ერთ-ერთ წევრს. ეს უკანასკნელი დაფუძნებულია 1987 წელს, რომლის სათავე ოფისიც მდებარეობს ფილიპინების დედაქალაქ მანილაში და ოპერირებს აზია-წყნარი ოკეანის, ამერიკის, ევროპის, აფრიკისა და შუა აზიის ქვეყნებში (Maritime Manual, 2021).

კვლევის მიზნები და ამოცანები. კვლევის მიზანს წარმოადგენს საქართველოს საკონტეინერო გადაზიდვებში კონკურენტული სტრატეგიებისა და გლობალურ სატრანსპორტო ბაზარზე ინტეგრაციის პერსპექტივების განსაზღვრა. აღნიშნული მიზნის მისაღწევად დასახული იქნა კვლევის შემდეგი ამოცანები:

- საქართველოსა და საზღვარგარეთის ქვეყნებში საკონტეინერო გადაზიდვასთან დაკავშირებული მომსახურების ბაზრის არსებული მდგომარეობის ანალიზი;
- საკონტეინერო გადაზიდვების კონკურენტუნარიანობაზე მოქმედი ფაქტორების გამოვლენა;
- საკონტეინერო გადაზიდვებთან დაკავშირებული მომსახურების კონკურენტუნარიანობის მაჩვენებლების განსაზღვრა და ანალიზი;

- საკონტინერო ტერმინალების კონკურენტუნარიანობის კომპლექსური შეფასების მეთოდის შემუშავება;
- შიდა და გარე ბაზარზე კონკურენციის დონის შეფასება.

კვლევის თეორიულ და მეთოდოლოგიურ საფუძველს წარმოადგენს ადგილობრივი და უცხოელი ავტორების მიერ მარკეტინგის, შეფასებისა და კონკურენტუნარიანობის, ლოგისტიკის სფეროში გამოყენებული კვლევები. კვლევა ეფუძნება სხვადასხვა თეორიის, კერძოდ კონკურენციის, ეკონომიკური ანალიზის და რთული სისტემების გამოყენებას. ასევე გამოყენებულ იქნა სხვადასხვა მეთოდოლოგიური ინსტრუმენტი, როგორცაა სისტემურ-სტრუქტურული ანალიზი, საექსპერტო შეფასებები, ინფორმაციის შეგროვების მეთოდები.

კვლევაში წარმოდგენილი ინფორმაცია მოიცავს სტატისტიკური სამსახურების, სხვადასხვა გამოცემებისა და საკონტინერო ტერმინალების ოპერატორების მიერ გამოქვეყნებულ მონაცემებს.

ნაშრომის თეორიული და პრაქტიკული მნიშვნელობა. აღნიშნულ გამოკვლევას აქვს, როგორც თეორიული, ასევე, მნიშვნელოვანი პრაქტიკული ღირებულება. მისი ჩართვა საბაკალავრო და სამაგისტრო პროგრამების რეალიზაციაში გააუმჯობესებს სწავლების ხარისხს, სტუდენტებს მისცემს ადგილობრივი და უცხოური გამოცდილების, პოტენციალის არსებობისა და მისი ეფექტური გამოყენების გაცნობიერების შესაძლებლობებს.

ნაშრომში წარმოდგენილი ანალიზი, შეფასებები და დასკვნები საყურადღებო ინფორმაცია იქნება შესაბამისი სახელმწიფო სტრუქტურებისა და დარგობრივი ხელმძღვანელი რგოლებისთვის რეგიონულ დონეზე, ასევე, ბიზნეს კომპანიებისა და მეწარმეებისთვის საკონტინერო გადაზიდვების პოტენციალის ოპტიმალური გამოყენების სტრატეგიების განსაზღვრაში.

ნაშრომის პრაქტიკული მნიშვნელობა მდგომარეობს შემდეგში:

- შემუშავებულია კონკურენტული სტრატეგიები შესაძლებელია გამოყენებულ იქნას იმ კომპანიების მიერ, რომლებიც ჩართულები არიან საკონტინერო

გადაზიდვების მომსახურების ჯაჭვში, კერძოდ საშუალებას მისცემთ მათ გაანალიზონ და განსაზღვრონ თავიანთი კონკურენტუნარიანობა, ასევე შეიმუშავეთ მარკეტინგისა და წარმოების მართვის სტრატეგიები.

- საქართველოსა და გლობალურ სატრანსპორტო ბაზარზე სატრანსპორტო და ლოგისტიკური საწარმოების საქმიანობაში გარე ფაქტორების კონკურენტუნარიანობის დადგენის მეთოდოლოგია საშუალებას მისცემს სახელმწიფო ორგანოებს გამოავლინონ იმ გარე ფაქტორების გავლენა, რომლებიც უარყოფით გავლენას ახდენენ საკონტეინერო გადაზიდვებზე და ინტეგრაციის პერსპექტივებზე, მიიღონ სამუშაო პროცესების, ფუნქციონირებისა და ტვირთგამტარიანობის გაუმჯობესების გადაწყვეტილებები.

კვლევის საგანი. შიდა და გარე კონკურენტულ ბაზრებზე საკონტეინერო გადაზიდვების კონკურენტული სტრატეგიების შეფასება.

კვლევის ობიექტი. საქართველოს საკონტეინერო გადაზიდვები და საერთაშორისო სატრანსპორტო ბაზარზე ინტეგრირების პერსპექტივები.

პრობლემის შესწავლის მდგომარეობა. ქართველი მკვლევარების მიერ ნაკლებად არის შესწავლილი საქართველოს კონკურენტული სტრატეგიები ისეთ მნიშვნელოვან სატრანსპორტო მიმართულებაში და მიწოდების ჯაჭვის ისეთ მსხვილ დარგში, როგორცაა საკონტეინერო გადაზიდვები და მოცემული გადაზიდვების ინტეგრაციის პერსპექტივები გლობალურ სატრანსპორტო ბაზარზე. ქვეყნის დონეზე არასაკმარისადაა შესწავლილი ლოგისტიკური შესაძლებლობები, სტატისტიკური მონაცემები პრაქტიკულად არ მოიპოვება მოცემული მიმართულებით, მცირეა პუბლიკაციები, რომლებიც ნათელ სურათს შეგვიქმნის ქვეყანაში არსებულ საკონტეინერო გადაზიდვების მდგომარეობაზე და ამომწურავ ინფორმაციას მოგვაწვდის მოცემული ტრანსპორტირებისა და მასთან დაკავშირებული მომსახურების თითოეულ რგოლზე. არ არსებობს იმ ფაქტორების გამოვლენის შესაბამისი მეთოდიკა, რომელიც ხელს შეუწყობს მოცემული მიმართულების განვითარების კონკურენტული სტრატეგიების შემუშავებას.

საკონტეინერო გადაზიდვების თეორიული და პრაქტიკული პრობლემები გამოკვლეულია უცხოელ მკვლევართა მიერ. მათ შორის აღსანიშნავია მარკ ლევინსონი (Levinson, 2006), კრეიგ მარტინი (Martin, 2016), ბრაიან ჯეი კუდაჰი (Cudahy, 2006), მარია ჯი ბარნსი (Burns, 2014), იურგენ ზორგენფრეი (Sorgenfrei, 2018), მეტიუ მაქკლერი (McCleery, 2011) და სხვათა ნაშრომები.

ზემოთ ჩამოთვლილი ავტორები, იკვლევდნენ რა საკონტეინერო გადაზიდვების პროცესებს, პრობლემებს და მომავალ გამოწვევებს, მიდიან იმ დასკვნამდე, რომ საკონტეინერო გადაზიდვებს მნიშვნელოვანი ადგილი უჭირავთ ქვეყნის ეკონომიკური განვითარებისა და მისი კონკურენტუნარიანობის ამაღლების ნაწილში. უცხოელი მკვლევარები და პუბლიცისტები, როგორც თეორიული ისე პრაქტიკული და ხშირად კონცეპტუალური მაგალითების საშუალებით, გვასწავლიან და მიგვანიშნებენ, თუ რაზე უნდა მოხდეს ყურადღების გამახვილება საკონტეინერო გადაზიდვების საქმიანობაში მიმდინარე პერიოდში, ასევე უახლოს მომავალში.

რაც შეეხება საქართველოს, მიუხედავად იმისა, რომ საკონტეინერო გადაზიდვების, როგორც მიწოდების ჯაჭვის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი შემადგენელი ნაწილის აქტუალობა ჩვენს ქვეყანაში განპირობებულია ჩვენი ქვეყნის სტრატეგიული მდებარეობით, ქვეყნის დონეზე შეიძლება ითქვას, რომ სიღრმისეულად შეუსწავლელი რჩება მოცემული ტრანსპორტირების ნაწილში არსებული პრობლემები და მხოლოდ უმნიშვნელოდ და აბსტრაქტულად არის განხილული ლოგისტიკისა და მიწოდების ჯაჭვების შესახებ არსებულ სხვადასხვა ნაშრომებში, როგორც ამ უკანასკნელების ერთ-ერთი შემადგენელი ნაწილის. აღსანიშნავია, რომ ქართველ მეცნიერთაგან ლოგისტიკის სფეროს კვლევასა და განვითარებაში წვლილი შეიტანეს ეკ.მეცნიერებათა დოქტორმა, პროფესორმა შოთა ვეშაპიძემ (ვეშაპიძე, ოსაძე, & სეხნიაშვილი, 2012), პროფესორ ემერიტუსმა ლევან ბოცვაძემ (ბოცვაძე, ერაძე, & ბოცვაძე, 2010), პროფესორმა კახაბერ ერაძემ (ბოცვაძე, ერაძე, & ბოცვაძე, 2010), სრ.პროფესორმა გოდერძი ტყემელაშვილმა (ტყემელაშვილი & ხმალაძე, 2004), ეკ.აკადემიურმა დოქტორმა, პროფესორმა ანზორ დევაძემ და ტექნ.მეცნიერებათა კანდიდატმა და ბიზნეს ადმინისტრირების დოქტორმა, ასისტ.პროფესორმა ქეთევან გოლეითიანმა (დევაძე & გოლეითიანი, ფირმის ლოჯისტიკური მენეჯმენტის საკითხები,

2013) (დევაძე & გოლეტიანი, ლოჯისტიკა და ფირმის კონკურენტუნარიანობა, 2014) (დევაძე & გოლეტიანი, საზღვაო ტრანსპორტის ეკონომიკა, 2016), პროფესორმა რომან მამულაძემ და პროფესორის ასისტენტმა მერი გაბაიძემ (მამულაძე & გაბაიძე, 2013) და სხვებმა, თუმცა აქვე უნდა ითქვას, რომ ისინი თავიანთ ნაშრომებში ძირითადად ლოგისტიკის დარგის თეორიულ ასპექტებს გვაცნობენ და არ არის წარმოდგენილი ამომწურავი ინფორმაცია მიწოდების ჯაჭვის პროცესის თითოეულ რგოლზე და მათ შორის, როგორც უკვე ზემოთ აღინიშნა, საკონტეინერო გადაზიდვებზე.

სწორედ საკონტეინერო გადაზიდვების აქტუალური და პრობლემატური საკითხების გაანალიზებისა და მისი განვითარების სტრატეგიების ოპტიმალური ვარიანტების შემუშავებამ განაპირობა საკვლევი თემის მიზნები და ამოცანები.

კვლევის თეორიული და მეთოდოლოგიური საფუძვლები. ნაშრომის შესასრულებლად გამოყენებულ იქნა, როგორც კვლევის ემპირიული, ისე თეორიული მეთოდები. საკონტეინერო გადაზიდვების შესწავლის მიზნით მონაცემების დამუშავებისა და გამოქვეყნებული ქართული თუ უცხოური პუბლიკაციების, სამეცნიერო და გამოყენებითი ხასიათის ნაშრომების საფუძველზე შესაძლებელი გახდა შეგვესწავლა საქართველოში არსებული საკონტეინერო გადაზიდვების არსებული სიტუაცია და დინამიკა, ასევე შეგვესწავლა და გამოგვეკვლია ამ სფეროში არსებული პრობლემები. მრავალი ინფორმაციული წყაროს საშუალებით - ქვეყნების სტატისტიკის ეროვნული სამსახურის, გადამზიდავ კომპანიათა, სატერმინალო ოპერატორებისა და სამთავრობო ორგანოების მიერ წარმოდგენილი მონაცემების ანალიზი დაგვეხმარა დაგვენახა საკონტეინერო გადაზიდვების მნიშვნელობის ზრდა ბოლო წლების განმავლობაში; ისტორიული გამოცდილებისა და პრაქტიკული კვლევების შედეგად შემუშავებული რეკომენდაციების (სატრანსპორტო ხარჯებთან, საბაჟო რეჟიმებთან და გეოპოლიტიკურ მდგომარეობასთან დაკავშირებით) გამოყენებით შევძელით გაგვეანალიზებინა ყველა შესაძლებელი და პრაქტიკაში უკვე განხორციელებული მიდგომა, რომლებიც კომპანიებს საშუალებას მისცემს შეიმუშავონ კონკურენტული სტრატეგიები საქართველოს საკონტეინერო გადაზიდვების ნაწილში და ამავდროულად დაგვემონ გლობალურ სატრანსპორტო ბაზარზე ინტეგრაციის სამომავლო განვითარების პერსპექტივები.

მეცნიერული სიახლე. მოცემულ ნაშრომში წარმოდგენილი სიახლეები მდგომარეობს საქართველოში არსებული საკონტეინერო გადაზიდვების სტრატეგიების შემუშავებასა და მათ გლობალურ სატრანსპორტო ბაზართან ჰარმონიზაციასა და ინტეგრაციაში. მათ შორის აღსანიშნავია შემდეგი:

- დადგენილია საქართველოში არსებული საკონტეინერო გადაზიდვების განვითარების ეტაპები და მათი ძირითადი თავისებურებები;
- გამოკვეთილია საკონტეინერო გადაზიდვების, როგორც მსოფლიოში ერთ-ერთი ყველაზე მზარდი ტრანსპორტირების სახეობის უპირატესობები;
- წარმოდგენილია საკონტეინერო გადაზიდვებზე მოქმედი შიდა და გარე ფაქტორები;
- დახასიათებულია საკონტეინერო გადაზიდვებში არსებული კონკურენტული გარემო;
- მოცემულია საქართველოში არსებული საკონტეინერო გადაზიდვების განვითარების ოპტიმისტური და პესიმისტური სცენარები;
- წარმოდგენილია საქართველოს, როგორც საკონტეინერო ტრანსპორტირების განმახორციელებელი ქვეყნის, შესაძლებლობების სრულად გამოყენების ხელისშემშლელი ფაქტორები;
- მოცემულია სახელმწიფოს როლი საკონტეინერო გადაზიდვებში და არსებული პოტენციალის სრულად გამოყენების შესაძლებლობები;
- საკონტეინერო გადაზიდვის პერსპექტივები საქართველოს გლობალურ სატრანსპორტო ბაზარზე ინტეგრაციისათვის.

ნაშრომის აპრობაცია. დისერტაცია აპრობირებულ იქნა ბათუმის შოთა რუსთაველის სახელმწიფო უნივერსიტეტის ეკონომიკისა და ბიზნესის ფაკულტეტის, ბიზნესის ადმინისტრირების, მენეჯმენტისა და მარკეტინგის დარგობრივი დეპარტამენტის გაფართოებულ სხდომაზე 2022 წლის 28 ივლისს.

ნაშრომის სტრუქტურა და შინაარსი. სადისერტაციო ნაშრომი მოიცავს 174 გვერდს და შედგება შესავლის, სამი თავის, ათი ქვეთავის, დასკვნებისა და წინადადებებისაგან, 22 დიაგრამის, 2 სურათის, 7 სქემის, 6 ცხრილის, გამოყენებული ლიტერატურისა და დანართებისაგან.

თავი I. კონკურენტული სტრატეგიების შესახებ კვლევის თეორიულ-მეთოდოლოგიური მიდგომები და მოდელები

1.1 კონკურენტული სტრატეგიების შემუშავება, ანალიზი და კვლევების შეფასება

კონკურენტული სტრატეგიის ანალიზი ემყარება მმართველობითი ანალიზისა და მარკეტინგის კვლევის ტექნიკის ზოგად მეთოდოლოგიას და მის ყველაზე მნიშვნელოვან მეთოდოლოგიურ საკითხებს შეიძლება მივაკუთვნოთ:

- მიზნების განსაზღვრა და ანალიზის მეთოდოლოგიური პრინციპები;
- კონკურენტული ანალიზის შესწავლის საგნისა და ობიექტის იდენტიფიცირება;
- პირველადი ინფორმაციის მოპოვების ფორმების, მეთოდებისა და წყაროების მოძიება;
- ანალიზის ჩატარების მეთოდების კომპლექსის დადგენა;
- ანალიტიკური მაჩვენებლების სისტემის შემუშავება;
- ანალიტიკური შედეგების გამოყენების მიმართულებების განსაზღვრა.

კონკურენტული სტრატეგიის ანალიზის მთავარი მიზანი მდგომარეობს საკუთარი უპირატესობების სწრაფად და ეფექტურად გამოყენებასა და განსაზღვრაში. საწარმოო საქმიანობის, გაყიდვებისა და მმართველობის ყველა ძალისხმევა მიმართული უნდა იყოს იმ თავისებურებებისა და თვისებების განვითარებისაკენ, რომლებიც მას მნიშვნელოვნად განასხვავებს პოტენციური ან რეალური კონკურენტებისგან.

კონკურენტული სტრატეგიის შემუშავების მნიშვნელოვანი სამიზნეები არის შემდეგი:

- კონკურენტების სამომავლო სტრატეგიებისა და გეგმების განსაზღვრა;
- სტრატეგიულ ინიციატივებზე კონკურენტების სავარაუდო ქმედებების პროგნოზირება;
- იმის განსაზღვრა, თუ რამდენად შეესაბამება კონკურენტების სტრატეგია მათ შესაძლებლობებსა და რესურსებს;

- საკუთარი რეალური შესაძლებლობებისა გამოყენებისა და კონკურენტების სუსტი მხარეების გამოვლენა.

კონკურენტული სტრატეგიის ანალიზის მეთოდოლოგიის საფუძვლების განსაზღვრისას შესაძლებელია ადგილი ჰქონდეს გარკვეულ თავისებურებებს. მსგავსი ტიპის მეთოდოლოგიურ საფუძვლებს შესაძლებელია მივაკუთვნოთ:

- ობიექტურობა, რაც უზრუნველყოფს კონკურენტული ანალიზის შედეგების მაღალ საიმედოობას;
- მიზანმიმართულობა, რაც შესაძლებელს გახდის ზუსტად განისაზღვროს და შეფასდეს უპირატესობები შეცვლილ კონკურენტულ პირობებში;
- თანმიმდევრულობა, რაც უზრუნველყოფს კონკურენტულ გარემოში კონკურენტული სტრატეგიის განხორციელებას დადგენილი ერთიანი სისტემითა და ამ უკანასკნელის შემადგენელი ქვესისტემებით, რომლებიც ერთმანეთთან მჭიდრო ურთიერთკავშირშია;
- იერარქიულობა, რომელიც გულისხმობს ცვლადი ეკონომიკის პირობებში კონკურენტული გარემოს ცვლილებებისა და მდგომარეობის მრავალდონიან განხილვას;
- დინამიურობა, რაც მდგომარეობს დარგში, რეგიონში ან გლობალური მასშტაბით კონკურენტულ ძალებს შორის სწრაფად განვითარებულ ცვლილებებში, რომელთა შორისაც ურთიერთქმედების განსაზღვრა ხდება მუდმივ მოძრაობაში, ურთიერთდამოკიდებულებასა და ურთიერთდაქვემდებარებაში.
- გაურკვეველობა, რომლის დროსაც შეუძლებელია იმ რისკის განსაზღვრა, რომელსაც შესაძლებელია ადგილი ჰქონდეს კონკურენტული სტრატეგიის ანალიზის ჩატარებისა და მმართველობითი ქმედებების გატარების შედეგად.

საზღვაო პორტების, როგორც მიწოდების ჯაჭვის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი შემადგენელი რგოლის, საქმიანობის კონკურენტუნარიანობის თეორიული და პრაქტიკული საკითხების შესწავლაში მნიშვნელოვანი როლი შეასრულეს შემდეგმა ავტორებმა: ბიზნეს ადმინისტრირების დოქტორმა რონალდ ბალოუმ (Ballou, 2009),

ბიზნეს ადმინისტრირების პროფესორ-ემერიტუსმა ჯონ ჯოზეფ კოილმა, პროფესორმა სი ჯონ ლანგლი ჯუნიორმა, ბიზნეს-ლოგისტიკის პროფესორ-ემერიტუსმა ედვარდ ჯეი ბარდმა (Coyle, Langley, & Bardi, 2012), პროფესორმა ჯერემი შაპირომ (Shapiro, 2011), პროფესორ-ემერიტუსმა იგორ ანსოფმა (Ansoff, Strategic management, 1979), პროფესორმა ასლან მახაძემ, პროფესორმა ვაჟა ანანიძემ (მახაძე & ანანიძე, საზღვაო პორტის მართვის საფუძვლები, 2013) და სხვებმა.

რონალდ ბალოუს მიერ განხილულ იქნა შავი ზღვისპირა რეგიონის სატრანსპორტო სისტემის თავისებურებები, საზღვაო პორტებში საპორტო მოსაკრებლების სისტემის ფორმირების საკითხები, რომელიც ხელს შეუწყობს ქვეყნის პორტების კონკურენტუნარიანობას (Ballou, 2009). ჩვენ ვეთანხმებით მოცემულ მოსაზრებას, ვინაიდან საპორტო მოსაკრებლების საკითხი არის ერთ-ერთი იმ ბერკეტთაგანი, რომლის მეშვეობით ამა თუ იმ საზღვაო პორტს შეუძლია მნიშვნელოვანი კონკურენცია გაუწიოს კონკურენტებს, ვინაიდან კონკურენტუნარიანი საპორტო მოსაკრებელი იძლევა საშუალებას გადამზიდავებისათვის შეამცირონ თავიანთი დანახარჯი ერთ ერთეულზე.

ჯონ ჯოზეფ კოილს, სი ჯონ ლანგლის და ედვარდ ბარდს თავის ნაშრომში განხილული აქვთ ინფორმაციული სისტემებისა და ავტომატიზებული მართვის სისტემების ნაკლოვანებები და ასევე შეეხნენ საკონტინერო გადაზიდვების მართვის ავტომატიზაციის უპირატესობებს სხვადასხვა სფეროში (Coyle, Langley, & Bardi, 2012). ჩვენის აზრით, მსგავსი კვლევები მნიშვნელოვან როლს თამაშობენ ორგანიზაციის სწორად წარმართვის პროცესში და ასევე ხელს უწყობენ არსებული პროცესებისა და სისტემების დახვეწას. ცხადია არ არსებობს უნაკლო სისტემა, რომელთან მიმართებაშიც არ იქნება შენიშვნები და არ ექნება ნაკლოვანებები, თუმცა დიგიტალიზაციის ერაში და მნიშვნელოვნად გაზრდილ ტვირთბრუნვის პირობებში შეუძლებელია პროცესების მართვა აღნიშნული სისტემების გამოყენების გარეშე და ამის ნათელი მაგალითია ტენდენციურად მზარდი რაოდენობა იმ კომპანიებისა, რომლებიც სისტემატურად არიან განახლებებისა და ახალი, უფრო გამართული სისტემების ძიებაში, რაც საშუალებას მისცემთ მათ უფრო ეფექტურები და მოქნილები იყვნენ კონკურენტული ბაზრის პირობებში.

ჯერემი შაპიროს მიერ შემუშავებულ იქნა მართვის ორგანიზაციული მექანიზმები საზღვაო ნავსადგურის კონკურენტუნარიანობის უზრუნველყოფის მიზნით, სადაც აღწერილი აქვს აზიური და ევროპული საზღვაო პორტების მუშაობის პრინციპები, თავისებურებები და წარმოდგენილი აქვს შესაძლო განვითარების სცენარები (Shapiro, 2011). მიუხედავად იმისა, რომ მსგავსი ტიპის სცენარები მათი შემუშავების მომენტისათვის შესაძლებელია სავსებით რეალისტური და დასაბუთებულიც იყოს, ჩვენი მოსაზრებით არსებობს იმის ალბათობა და საშიშროება, რომ გარკვეულმა გაუთვალისწინებელმა პროცესებმა და/ან ფაქტორებმა რადიკალურად შეცვალოს მოცემული სცენარების მთლიანი არქიტექტურა, რაც ხსენებულ სცენარებს ავტომატურად არარელევანტურს გახდის და რასაც მაგალითად ადგილი ჰქონდა დიდი რეცესიის, კოვიდ პანდემიისა და რუსეთ-უკრაინის ომის დროს, როდესაც ლოგისტიკის სფეროს წარმომადგენლებს ახალ რეალობებთან ადაპტირება და კარგად დაგეგმილი მიწოდების ჯაჭვების გადახედვა მოუწიათ, თუმცა მსგავსი ტიპის სცენარების შემუშავება მნიშვნელოვანია იმისათვის, რომ გადაზიდვების სექტორში მონაწილე მხარეებს ჰქონდეთ იმ პერსპექტივების დანახვის საშუალება, რომლებიც შესაძლებელია რეალობად იქცეს უახლოვეს პერიოდში და ამასთან დაკავშირებით მიიღონ დროული გადაწყვეტილებები და გადადგან შესაბამისი ნაბიჯები.

იგორ ანსოფმა თავის ნაშრომში დაამუშავა და გაანალიზა სტატისტიკური მონაცემები, რომლებიც დაკავშირებული იყო დაცლა-დატვირთვის მოლოდინში მყოფ გემებთან და მოცდენილ ვაგონებთან. მოცემული ნაშრომის დასკვნაში წარმოდგენილია ფაქტორები, რომლებიც გავლენას ახდენენ გადატვირთვის პუნქტებში დახარჯულ დროზე (Ansoff, Strategic management, 1979). ჩვენ ვეთანხმებით ავტორის მიერ გამახვილებულ ყურადღებას მოცდენის დროის ფაქტორზე, ვინაიდან მოცემული მაჩვენებელი ერთ-ერთი უმთავრესია ლოგისტიკის სფეროში, განსაკუთრებით კი საკონტეინერო ტერმინალის გამართულად ფუნქციონირებისათვის, ვინაიდან სწორედ კონტეინერების მოცდენის დრო განსაზღვრავს საკონტეინერო ტერმინალის გამტარუნარიანობის შესაძლებლობას, შეუფერხებლად მუშაობას, გადატვირთულობასა და პარალიზებას. აღნიშნული

მაჩვენებლის უგულებლყოფამ შეიძლება განაპირობოს ტერმინალის დადგენილი სიმძლავრეებისა და გამტარუნარიანობის რამოდენიმეჯერ შემცირება, რაც ცხადია უარყოფითად აისახება კომპანიის როგორც ფინანსურ ისე რეპუტაციულ შედეგებზე.

საზღვაო პორტების კონკურენტული უნარის მახასიათებლებს გვიზიარებს ქართველი მეცნიერები ასლან მახაძე და ვაჟა ანანიძე, რომელთა თანახმადაც აღნიშნული წარმოადგენს ისეთი მაჩვენებლების ერთობლიობას, როგორცაა გეგრაფიული მდებარეობა, საწარმოო შესაძლებლობები, ტვირთის გადატვირთვის პროცესის ეკონომიკა და ორგანიზაცია, საპორტო მომსახურების სფეროში მოთხოვნა-მიწოდების კონიუქტურა. ასევე აღნიშნავენ, რომ მოცემული მაჩვენებლებიდან მხოლოდ ზოგიერთ მათგანს აქვს აქტიური ხასიათი და რომ ისინი დამოკიდებული არიან ტვირთის გადაზიდვის ორგანიზაციაზე და ტექნოლოგიებზე. ამავე ნაშრომში განსაზღვრულია სამი ჯგუფის პორტი, სატრანსპორტო კავშირების სტრუქტურიდან გამომდინარე, რომლებიცაა:

- ყველაზე უფრო განვითარებული სტრუქტურის მქონეები, რომლებიც მოიცავენ სარკინიგზო, საავტომობილო და სამდინარო სახის ტრანსპორტს;
- საკმარისი სატრანსპორტო სტრუქტურის მქონეები, რომლებიც მოიცავენ სარკინიგზო და საავტომობილო სახის ტრანსპორტს;
- შეზღუდული სატრანსპორტო კავშირის მქონეები, რომლებიც მოიცავენ სამდინარო და საავტომობილო სახის ტრანსპორტს.

ავტორები ასევე აღნიშნავენ, რომ თუ ქვეყნის სატრანსპორტო სისტემაში მნიშვნელოვნად არის განვითარებული და დომინირებს სარკინიგზო ტრანსპორტი, მაშინ მასთან დაკავშირება, მიბმულობა ზრდის საზღვაო პორტის რეიტინგს. ასევე სატრანსპორტო მაჩვენებელს ემატება პორტში შესასვლელი არხის სიღრმე, როგორც პარამეტრი, რომელსაც გამოიყენებენ აკვატორიისა და ცალკეულ მისადგომებთან დაკავშირებით. კონკურენტუნარიანი პორტის ძირითად საწარმოო მაჩვენებელს წარმოადგენს გადასატვირთი კომპლექსების და საერთო საპორტო დანიშნულების ობიექტების გამტარუნარიანობა, რაც უზრუნველყოფს გემების სანავიგაციო-სამანევრო ოპერაციებს, ბუნკერირებას და გემის კომპლექსური მომსახურების სხვა

ოპერაციებს, საბაჟო კონტროლს, სატვირთო დოკუმენტების გაფორმებას, ასევე პორტისწინა სარკინიგზო სადგურის გამტარუნარიანობას (მახაძე & ანანიძე, საზღვაო პორტის მართვის საფუძვლები, 2013). ჩვენ ვეთანხმებით მოცემული ნაშრომის ავტორებს იმ ნაწილში, რომ საზღვაო პორტის რეიტინგის განსაზღვრისას გათვალისწინებული იქნება მისი დაკავშირებულობა რკინიგზასთან, თუმცა ვერ ვიზიარებთ იმ მოსაზრებას, რომ ეს უკანასკნელი უნდა მნიშვნელოვნად დომინირებდეს ქვეყნის სატრანსპორტი სისტემაში. საზღვაო პორტის რეიტინგის განსაზღვრისას გარდა განვითარებული ინფრასტრუქტურისა, რომელშიც ცხადია მოიაზრება რკინიგზაც, ასევე გაითვალისწინება გემთშემოსვლების რაოდენობა და მოცემული გემების ზომა/მოცულობა, საზღვაო სახაზო სერვისების რაოდენობა, სახმელეთო გზები/მაგისტრალები და ზოგადად დაკავშირებულობის ხარისხი.

1.2 მსოფლიოში მიმდინარე კონტეინერიზაციის ტენდენციები და კონკურენტული სტრატეგიული მოდელები

გამომდინარე იქიდან, რომ საერთაშორისო ვაჭრობა ტენდენციურად მზარდი ხასიათისაა და შესაბამისად მიწოდების ჯაჭვებიც უფრო გლობალური მასშტაბის ხდება, მოცემულმა ტენდენციამ ხელი შეუწყო საზღვაო ტრანსპორტისა და მათ შორის საკონტეინერი გადაზიდვების სწრაფ განვითარებას, კერძოდ საერთაშორისო ვაჭრობის საერთო მოცულობის დაახლოებით 90% მოდის საზღვაო გადაზიდვებზე, რაც უდავოდ მნიშვნელოვანი წილია ტრანსპორტირების სფეროში.

ერთ-ერთი კვლევის თანახმად, საზღვაო გადაზიდვებში შეფერხებების დაახლოებით 65% გამოწვეულია საზღვაო პორტებისა და საკონტეინერო ტერმინალების გადატვირთულობით (Notteboom T. E., 2006). აღნიშნულიდან გამომდინარე შეიძლება ითქვას, რომ საზღვაო გადაზიდვების საიმედოობის ამალღების მიზნის მისაღწევად მნიშვნელოვან ფაქტორად გვევლინება საკონტეინერო ტერმინალების გამართული და ეფექტური მუშაობა. ასევე მნიშვნელოვანია აღინიშნოს, რომ გადამზიდავები, კერძოდ კი საზღვაო გადამზიდავი ხაზები, ცდილობენ ერთის მხრივ შეამცირონ საწვავთან დაკავშირებული დანახარჯები და ამავდროულად გამონაბოლქვის ოდენობა, რომელიც მნიშვნელოვან ზიანს აყენებს გარემოს. ამ უკანასკნელი მიზნების მისაღწევად საზღვაო გადამზიდავი ხაზები ბოლო წლების მანძილზე ტენდენციურად ახდენენ საკონტეინერო გემების ზომების ზრდას, რაც საშუალებას აძლევთ მათ შეამცირონ გადაზიდვების დანახარჯებისა და გამონაბოლქვის ოდენობა 1 ერთეულ კონტეინერზე გადასაზიდი კონტეინერების გაზრდილი რაოდენობის ხარჯზე 1 გემის ჭრილში. მოცემული „გიგანტომანია“ საკონტეინერო გემთმშენებლობაში სულ უფრო ხშირად გვევლინება ბოლო ათწლეულების მანძილზე. მსგავსი დიდი გემების დამუშავება დაკავშირებულია ერთი გემთშემოსვლის ჭრილში ერთიანად დიდი ოდენობით კონტეინერების დამუშავებასთან (ჩამოცლა/დატვირთვა), რაც დიდი ტვირთად აწვება საკონტეინერო ტერმინალებს და ერთგვარ წნებს წარმოადგენს მათზე იმისათვის, რომ ყოველ ჯერზე

უფრო და უფრო გაზარდონ თავიანთი ეფექტურობა და ამავდროულად ზრდის კონკურენციას საკონტეინერო ტერმინალებს შორის.

მსოფლიო გლობალიზაციამ განაპირობა საკონტეინერო გადაზიდვების სწრაფი ზრდის ტენდენცია, ასევე მნიშვნელოვნად გაიზარდა გადატვირთვების მოცულობები ბევრ მსხვილ საზღვაო პორტში, რაც მეტწილად განპირობებულია საკონტეინერო გემების ზომების ზრდით და საზღვაო გადამზიდავი ხაზების მიერ გადაზიდვების ე.წ. „hub-and-spoke“ სისტემით სარგებლობისათვის უპირატესობის მინიჭებით. სწორად ზემოაღნიშნული ტიპის სისტემა განაპირობებს და წარმოადგენს მნიშვნელოვან ფაქტორს მოცემული პორტებისათვის შეინარჩუნონ კონკურენტუნარიანობა გადაზიდვების გლობალურ ბაზარზე.

საერთაშორისო გადაზიდვებში სტანდარტიზებული კონტეინერების მასიურად დანერგვამ განაპირობა და ხელი შეუწყო მოცემული კონტეინერების დამუშავებისათვის საჭირო და აუცილებელი დამხმარე სატრანსპორტო საშუალებების, აღჭურვილობების, ტექნიკისა და მართვის სისტემების შემუშავებასა და დანერგვას. Drewry Shipping Consultants-ის მიერ ჩატარებული კვლევის მიხედვით საერთაშორისო ვაჭრობის ზრდის პარალელურად იზრდებოდა საკონტეინერო გადაზიდვების მოცულობებიც, კერძოდ 1990-დან 2011 წლამდე საკონტეინერო გადაზიდვების მოცულობა გაიზარდა თითქმის 7-ჯერ. აღნიშნულ ზრდასა და გლობალურ საკონტეინერო გადაზიდვების ჯაჭვში გადამწყვეტი როლი ითამაშეს სწორედ საკონტეინერო ტერმინალებმა.

როგორც წესი საკონტეინერო ტერმინალები წარმოადგენენ ძირითად დამაკავშირებელ რგოლს, ერთგვარ ხიდს, საზღვაო და სახმელეთო ტრანსპორტის სახეობებს შორის. სწორედ საკონტეინერო ტერმინალებში ხდება ადგილობრივი კომპანიების მიერ კონტეინერებში მოთავსებული საქონლისა და მოპოვებული სხვადასხვა რესურსების თავმოყრა შიდა ტრანსპორტირების სხვადასხვა საშუალებით, როგორცაა რკინიგზა, სატვირთო ავტომობილები და სხვა, რომლის შემდგომ ჩატვირთვაც ხდება საკონტეინერო გემებში. აღსანიშნავია, რომ საკონტეინერო გემებზე ექსპორტისათვის გამიზნული ტვირთების ჩატვირთვასთან ერთად ხორციელდება

იმპორტირებული საქონლის ჩამოტვირთვაც, რომელიც წარმოებული და/ან მოპოვებულია მსოფლიოს სხვადასხვა ქვეყანაში.

მნიშვნელოვნად არის გაზრდილი ე.წ. ტრანსშიპმენტის ოპერაციები, რომლის წილიც საერთო საკონტეინერო გადაზიდვებშიც 1990 წლიდან 2011 წლამდე 18%-დან 31%-მდე გაიზარდა. მოცემული გადაზიდვის სახეობა მეტწილად ფოკუსირებულია გემიდან-გემზე მიწოდების მომსახურებაზე. აღნიშნული განპირობებულ იქნა „hub-and-spoke“ გადაზიდვების სისტემით, რომელიც იძლევა საშუალებას თავმოყრილ და გადაზიდულ იქნას კონტეინერები მსხვილ საზღვაო პორტებში მეგა-გემებით, რომელთა მარშრუტებიც აგებულია ისე, რომ ისინი მხოლოდ შედიან ღრმაწყლოვან მსხვილ პორტებში ნაცვლად ტვირთის საბოლოო დანიშნულების პორტებისა. მას მერე, რაც მოხდება ზემოაღნიშნული მეგა-გემების დაცლა ჰაბ-ტერმინალებში, ჩამოტვირთული კონტეინერების გადაზიდვა საბოლოო დანიშნულების პორტებში შემდგომ ხორციელდება ე.წ. ფიდერ სერვისის გემების საშუალებით. მსგავსი ტიპის სისტემა გარდა ხარჯების შემცირებისა ასევე უზრუნველყოფს გადაზიდვების უფრო მეტ მოქნილობას საზღვაო მარშრუტების ნაწილში. საკონტეინერო გემების ზრდასთან და გადამზიდავების ალიანსებში გაერთიანებასთან ერთად უახლოვეს მომავალში მოსალოდნელია „hub-and-spoke“ სისტემის უფრო მზარდი ტენდენცია საერთაშორისო გადაზიდვებისა და მიწოდების ჯაჭვში.

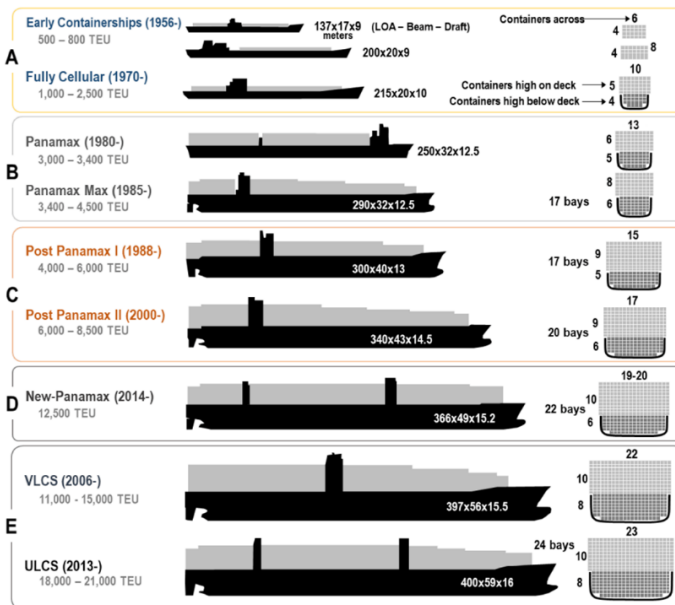
„ტრანსშიპმენტის“ მნიშვნელოვან ზრდასთან ერთად, გლობალური საკონტეინერო გადაზიდვების ჯაჭვის განვითარება მნიშვნელოვნად იქნება დამოკიდებული წამყვან და ძირითად საკონტეინერო ტერმინალებზე (მაგალითად, როგორებიც არის სინგაპური, ჰონგ-კონგი, პორტ-საიდი, ჯიო-ტაურო, მალტა-ფრიპორტი, სხვა). იმისათვის, რომ მოხდეს აღნიშნული და სხვა ახლად დაარსებული საკონტეინერო ტერმინალების საქმიანობისა და აქტივობის განვითარება, შემუშავებულ იქნა და გამოიყენება სხვადასხვა შესრულების ძირითადი მაჩვენებლები (KPI - Key Performance Indicator), რათა მოხდეს მათი საქმიანობის ეფექტურობის შეფასება და გაზომვა, რომელიც მეტწილად დაკავშირებულია საპორტო აქტივობებთან ნავმისდგომის, ხმელეთის მხარეს არსებული ოპერაციებისა და შენახვის ოპერაციების ნაწილში. ზემოაღნიშნული „შესრულების ძირითადი

მაჩვენებლები“ მიმართულია ინდივიდუალური საზღვაო პორტების საოპერაციო საქმიანობის ეფექტურობის შესაფასებლად, მაშინ როდესაც „ტრანსშიპმენტის“ ტიპის აქტივობების ეფექტურობა დამოკიდებულია საზღვაო პორტის დაკავშირებულობაზე სხვა პორტებთან და გადაზიდვის მარშრუტებთან და ქსელის განვითარების ხარისხზე.

საკონტეინერო გადაზიდვებში შეინიშნება სხვადასხვა ტენდენციები, თუმცა მოცემულიდან ძირითადებია შემდეგი:

1. გემების ზომების ზრდა - რაც გამოიხატება ე.წ. გიგანტიზმში, როდესაც საზღვაო გადამზიდავი ხაზები ცდილობენ ხარჯების შემცირებას გადასაზიდ ერთ ერთეულზე, ე.წ. მასშტაბის ხაჯზე. აღნიშნული ტენდენცია შეინიშნება ბოლო ათწლეულების მანძილზე და როგორც ეს სქემა N 1.2.1-დან ჩანს 1970 წლიდან დღემდე საკონტეინერო გადამზიდავი გემების გადაზიდვის მოცულობა გაიზარდა 2,500 TEU-დან (Twenty Foot Equivalent/ოცი ფუტის ექვივალენტიდან) 21,000 TEU-მდე.

სქემა N 1.2.1 - საკონტეინერო გადამზიდავი გემების ევოლუცია



წყარო: Ashar and Rodrigue, 2012

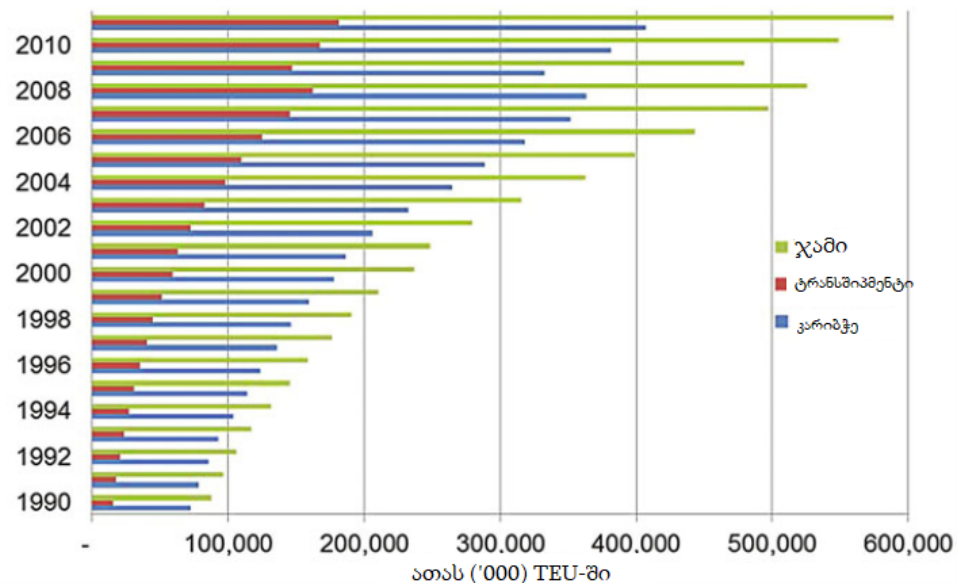
დიდი ზომის საკონტეინერო გემებს შეუძლიათ მნიშვნელოვნად შეამცირონ ხარჯები საზღვაო ხაზის კომპანიებისათვის მასშტაბის ეკონომიის ხარჯზე. ასე მაგალითად 12,000 TEU ზომის გემის მართვა შეუძლია 13 ან 14 კაციან ეკიპაჟს,

მაშინ როდესაც იგივე რაოდენობა ეკიპაჟი არის საჭირო 6,000 TEU ზომის გემის მართვისათვის. შესაბამისად ეკიპაჟის ჯარჯების ოდენობა 1 ერთეულ TEU-ზე დიდი გემის შემთხვევაში მნიშვნელოვნად მცირდება, ჩვენს მიერ მოყვანილი მაგალითის პირობებში კი 2-ჯერ ნაკლები ხდება. ასევე, ერთი დიდი ზომის გემის შემთხვევაში მნიშვნელოვნად მცირდება ინვესტიციებისა და საწვავის მოხმარების ხარჯები 2-ჯერ, ნახევარი ზომის გემებთან შედარებით. ყოველივე ზემოაღნიშნული განაპირობებს და მნიშვნელოვნად ამცირებს გადაზიდვის ხარჯს ტვირთის ერთ ერთეულზე, რაც მოცემულ გადაზიდვას კონკურენტუნარიანს ხდის ბაზარზე და შესაბამისად გადაზიდვის მომსახურების შეკვეთების ნაწილში დიდი ზომის გემებით გადაზიდვები დომინირებენ. შესაბამისად, უახლოვეს მომავალში სულ უფრო და უფრო მეტი კონტეინერის გადაზიდვა განხორციელდება დიდი ზომის გემებით და ეს ტენდენცია კიდევ შენარჩუნდება, ხოლო საკონტეინერო გადაზიდვების ძირითად მარშრუტებზე საკონტეინერო გადაზიდვების განხორციელება მოხდება მეგა-გემების მეშვეობით. საკონტეინერო გემების ზომების ტენდენციური ზრდა იძულებულს ხდის საზღვაო პორტებს განახორციელონ თავიანთი საპორტო და სატერმინალო ინფრასტრუქტურის მუდმივი განვითარება და გაუჯობესება, რადგან მსგავსი ტიპის გემების დამუშავება (ბუქსირება, დაცლა, დატვირთვა) მოითხოვს პორტებისა და ტერმინალების აღჭურვას თანამედროვე სატრანსპორტო აღჭურვილობითა და ტექნიკით, განსაკუთრებით სპეციალიზებული ჯოჯგინა (Gantry Crane) და ნავმისადგომის ამწეებით (MHC – Mobile Harbor Crane, QC – Quay Crane). საკონტეინერო გემების ზომების ზრდა განაპირობებს საზღვაო პორტებისა და საკონტეინერო ტერმინალების წახალისებას განვითარების მიმართულებით, წინააღმდეგ შემთხვევაში ისინი ვერ უზრუნველყოფენ მსგავსი ტიპის გემების დამუშავებას, საოპერაციო მაჩვენებლებისა და ეფექტურობის შენარჩუნებასა და გამუჯობესებას და კონკურენტულ ბაზარზე წილის შენარჩუნება/ზრდას.

2. „ტრანსიშპმენტის“/გადაზიდვების აქტივობების გაზრდა - პორტის ოპერაციების ეფექტურობა ემსახურება ქვეყნის ეკონომიკური განვითარების განსაზღვრაში და

გლობალურ დონეზე, საერთაშორისო ვაჭრობის 85%-ზე მეტის ტრანსპორტირება ხორციელდება სწორედ საზღვაო პორტების მეშვეობით (Liu, 2008). სტანდარტიზებული სატრანსპორტო საშუალებების, აღჭურვილობისა და ტექნიკის გამოყენებამ განაპირობა კონტეინერებით გადაზიდვების მსოფლიო აღიარება და მნიშვნელოვანი ზრდა. საზღვაო ტრანსპორტის განვითარებამ მნიშვნელოვნად შეუწყო ხელი საკონტეინერო გადაზიდვების პოპულარიზებას და ბაზრის სწრაფად ზრდას. როგორც დიაგრამა N 1.2.1-ში არის ნაჩვენები, წამყვანი საკონტეინერო ტერმინალების მთლიანი გამტარუნარიანობა მნიშვნელოვნად გაიზარდა ბოლო რამდენიმე ათწლეულის განმავლობაში.

დიაგრამა N 1.2.1 - წლიური მსოფლიო გამტარუნარიანობის ზრდის დონე



წყარო: Drewry Shipping Consultants

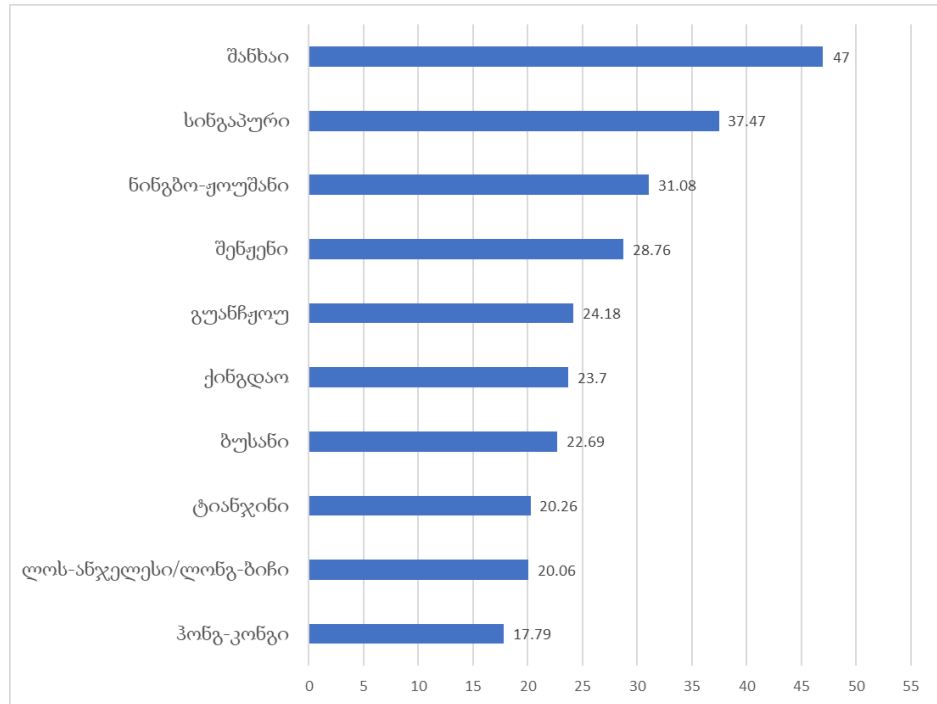
„ტრანსშიპმენტის“ ოპერაციების ზრდასთან ერთად მნიშვნელოვანი ყურადღება უნდა დაეთმოს საკონტეინერო ტერმინალის შენახვისათვის გამოყოფილი ტერმინალის ეფექტურ და ოპტიმალურ მართვას. აღნიშნულის მისაღწევად ბევრი წამყვანი საკონტეინერო ტერმინალი უკვე სრულად ავტომატიზებულია (ე.წ. ACT - Automated Container Terminals), სადაც წარმატებით გამოიყენება ავტომატურად მართვადი მანქანები (AGV – Automated Guided Vehicles) და ავტომატურად ამწევი მანქანები (ALV – Automated Lifting Vehicles). ასევე ბოლო წლების მანძილზე

აქტიურად მიმდინარეობდა კონტეინერების დასაწყობების, შენახვისა და გადაადგილების სხვადასხვა კონცეპტუალური სისტემების შემუშავება, რომლებშიც ნაცვლად ავტომატურად მართვადი და ამწევი მანქანების ნაცვლად გამოყენებულ იქნა ორი ინოვაციური სისტემა ავტომატიზებული საკონტეინერო ტერმინალებისათვის, რემელთაგან ერთ-ერთი შემუშავებულ იქნა „Shanghai Zhenhua Heavy Industries Co. Ltd.“-ის მიერ, რომელიც ცნობილია “Frame Bridge System” სახელწოდებით (Yang & Shen, 2013) და მეორე შემუშავდა „BEC Industries“-ის მიერ და რომლის სახელწოდებაც არის “GRID system” (Pfeifer & Benedict, 2013). სწორედ ზემოაღნიშნულმა სისტემებმა ჩაუყარა სათავე კონტეინერების შენახვისა და გადაადგილების ისეთ წარმატებულ სისტემას, როგორცაა „BoxBay” (სხვანაირად ასევე ცნობილი, როგორც „High Bay Storage“ სისტემა), რომელიც წარმატებით ჩაუშვა საოპერაციო საქმიანობაში მსოფლიოს ერთ-ერთმა წამყვანმა საკონტეინერო ტერმინალის ოპერატორმა „DP World“-მა 2021 წელს დუბაის ჯაბელ-ალის ღრმაწყლოვან პორტში იხილეთ დანართი N1 (Transport & Logistics, 2021).

3. პორტებს შორის ინტენსიური კონკურენცია - როგორც უკვე ზემოთ აღინიშნა საზღვაო გადამზიდავი კომპანიების მიერ სულ უფრო და უფრო დიდი ზომის გემებით ოპერირება მნიშვნელოვნად ზრდის წნეხს საზღვაო პორტებზე და საკონტეინერო ტერმინალებზე. ინტენსიური ხდება კონკურენცია მსხვილ საკონტეინერო პორტებს შორის, განსაკუთრებით კი აზიის რეგიონში. მსოფლიოში ყველაზე მაღალი გამტარუნარიანობის მქონე საკონტეინერო ტერმინალების უმეტესობა მდებარეობს აზიის რეგიონში, როგორც ეს ნაჩვენებია დიაგრამა N 1.2.2-ში. იმისათვის, რომ ასეთ დაძაბულ და კონკურენტულ გარემოში საკონტეინერო ტერმინალებმა შეძლონ თავიანთი საქმიანობის ეფექტურობისა და პროდუქტიულობის გაზრდა ან მინიმუმ შენარჩუნება, საჭიროა მოხდეს მათი ძლიერი და სუსტი მხარეების, პოტენციური საფრთხეებისა და შესაძლებლობების განსაზღვრა/დადგენა. ზემოაღნიშნულის მისაღწევად პასუხები უნდა გაეცეს შემდეგ კითხვებს: რა განაპირობებს საკონტეინერო პორტის ფორმირებას ჰაბად? როგორ უნდა მოხდეს

ტერმინალების ურთიერთდაკავშირების გაზომვა? როგორ უნდა მოხდეს საკონტეინერო ტერმინალის მიერ წარმადობისა და გამტარუნარიანობის გაუმჯობესება გლობალურ საკონტეინერო გადაზიდვების ჯაჭვში?

დიაგრამა N 1.2.2 - მსოფლიოს უმსხვილესი გამტარუნარიანობის მქონე საკონტეინერო პორტები 2021 წლის მდგომარეობით (მილიონ '000000 TEU-ში)



წყარო: [The largest container ports worldwide - cargo throughput 2021 | Statista](https://www.statista.com/statistics/1102166/the-largest-container-ports-worldwide-cargo-throughput-2021/)

ინოვაციური საკონტეინერო ტერმინალების განხილვა უნდა მოხდეს ორ პერსპექტივაში, კერძოდ 1) ინოვაციური მართვის მეთოდებისა და 2) ტერმინალის ინოვაციური კონსტრუქციების/დიზაინის ჭრილში. ინოვაციური მართვის მეთოდების შემთხვევაში პასუხი უნდა გაეცეს შეკითხვებს: თუ როგორ უნდა ხდებოდეს საკონტეინერო პორტის მართვა? ხოლო ტერმინალის ინოვაციური კონსტრუქციების/დიზაინის შემთხვევაში კითხვას - რომელი მოწინავე და თანამედროვე სისტემები უზრუნველყოფენ საკონტეინერო პორტების საქმიანობის გაუმჯობესებას? როგორ მოახდენენ საკონტეინერო გადაზიდვების განვითარების ტენდენციები თავად საკონტეინერო ტერმინალების პროექტირებას?

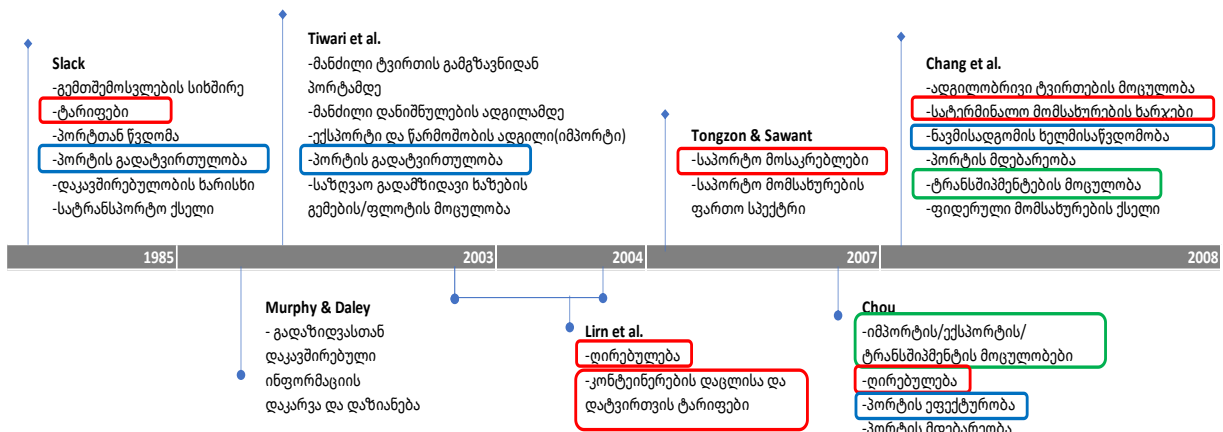
პასუხი შეკითხვაზე, თუ რა განაპირობებს საკონტეინერო პორტის ფორმირებას ჰაბად არ არის ცალსახა და დამოკიდებულია მრავალ ფაქტორზე, თუმცა აღსანიშნავია და გამოსაყოფია რემოდენიმი ფაქტორი. კერძოდ, გლობალიზაციის ფონზე, საზღვაო გადამზიდავი ხაზების შერწყმებისა და შესყიდვების შედეგად მოხდა საკონტეინერო გადაზიდვების მოცულობების გაერთიანება და ამავდროულად მოცემული მოცულობების კონტროლირება ერთი გადამზიდავი ხაზის ან გადამზიდავი ხაზების ალიანსის მიერ. აღნიშნულმა გარემომამ განაპირობა ის, რომ საზღვაო გადამზიდავი ხაზის შესაძლებლობები მოახდინოს გავლენა საკონტეინერო პორტისა და ტერმინალის საქმიანობაზე გაცილებით უფრო დიდი გახდა ვიდრე ეს იყო წარსულში. ამის გამო პორტებისა და საკონტეინერო ტერმინალების მხრიდან საჭირო ხდება პორტების კონკურენტუნარიანობის ძირითადი ფაქტორების გაგება საზღვაო გადამზიდავი ხაზების პერსპექტივიდან. მოცემულის კარგი მაგალითია შემთხვევა, რომელსაც ადგილი ჰქონდა 2000 წელს, როდესაც „Maersk Sealand“-მა საკუთარი გადაზიდვების ძირითადი ოპერაციების გადატანა მოახდინა სინგაპურის პორტიდან (PSA – Port of Singapore Authorities) მალაიზიაში არსებულ ტანჯუნგის პორტში (PTP – Port of Tanjung Pelepas). აღნიშნული ოპერაციების გადატანამ მნიშვნელოვანი გავლენა მოახდინა რეგიონის გადატვირთვების სტრუქტურაზე. იმ დროისათვის „Maersk Sealand“ წარმოადგენდა უმსხვილეს საზღვაო გადამზიდავ ხაზს სინგაპურში და მის მიერ საკუთარ გადაზიდვებთან დაკავშირებული ოპერაციების გადატანით ტანჯუნგის პორტში განაპირობა სინგაპურის პორტის საქმიანობის შემცირება დაახლოებით 13%-ით. 2001 წელს სინგაპურის კონტეინერების ბრუნვა შემცირდა 17,9 მილიონი TEU-დან 15,52 მილიონ TEU-მდე (Tongzon, 2006). იმავე პერიოდში კონტეინერების ბრუნვა ტანჯუნგის პორტში გაიზარდა თითქმის 5-ჯერ, 0,42-დან 2,05 მილიონ TEU-მდე. სინგაპურის საზღვაო გადაზიდვების ინდუსტრია შიშობდა, რომ მოცემული ქმედება გამოიწვევდა იმას, რომ სხვა გადამზიდავებიც მიბაძავდნენ „Maersk Sealand“-ის მაგალითს და გადაიტანდნენ თავიანთ ოპერაციებს (Tony, 2000). გამომდინარე იქიდან, რომ საზღვაო გადამზიდავი ხაზები ქმნიან სტრატეგიულ გაერთიანებებს იმისათვის, რომ მიაღწიონ მასშტაბის ეფექტს (ხარჯების შემცირების მიზნით) ურთიერთდამოკიდებულება გაერთიანების წევრებსა და ასევე მცირე და

საშუალო საზღვაო გადამზიდავ ხაზებს შორის უფრო მეტად ძლიერდება და მჭიდრო ხდება. შესაბამისად, „Maersk Sealand“-ის გადაწყვეტილებამ პორტის ცვლილებასთან დაკავშირებით განაპირობა აფილირებულ გადამზიდავებს შორის ანალოგიური გადაწყვეტილების მიღება. 2002 წელს საზღვაო გადამზიდავმა ხაზმა „Evergreen“-მა და მისმა შვილობილმა კომპანია „Uniglor“-მაც მათი გადაზიდვების მნიშვნელოვანი ნაწილი ასევე გადაიტანეს. ამის შემდეგ სხვა საზღვაო გადამზიდავებმაც დაიწყეს თავიანთი მომსახურების გაწევა ტანჯუნგის პორტისათვის, ასე მაგალითად American President Lines-მა (APL) თავისი საზღვაო მარშრუტის სერვისის „West Asia Express“-თვის, რომელიც მოიცავდა გადაზიდვას აზიასა და ახლო აღმოსავლეთს შორის, თავისი არჩევანი გააკეთა ტანჯუნგის პორტის სასარგებლოდ (Kleywegt,, Goh, Wu, & Zhang, 2002). მიუხედავად ზემოაღნიშნულისა, სინგაპურის პორტს არასდროს არ დაუკარგავს მისი სტრატეგიული მნიშვნელობა აზიის რეგიონში და დღემდე მსოფლიოში ყველაზე დატვირთული საკონტეინერო პორტების სამეულში შედის.

საინტერესოა ასევე იმ ფაქტორების განსაზღვრა, რომლებიც განაპირობებენ საზღვაო პორტის არჩევანს. მრავალი კვლევები, რომლებიც ჩატარებულ იქნა ამ საკითხების მოკვლევის მიზნით, მიზნად ისახავდა მომხდარიყო იმ ძირითადი ფაქტორების განსაზღვრა, რომლებიც ახდენდა გავლენას საზღვაო პორტის არჩევის გადაწყვეტილებაზე, თუმცა სანამ ამ ფაქტორების განსაზღვრა მოხდება უნდა განიმარტოს, თუ ვინ არის მოცემული გადაწყვეტილების მიმღები, გადამზიდავები თუ საზღვაო გადამზიდავი ხაზები? მოცემულ კითხვაზე პასუხი ერთ-ერთი კვლევის ანალიზის შედეგად, რომელიც ჩატარებულ იქნა გადამზიდავების პერსპექტივიდან, განისაზღვრა, რომ საზღვაო პორტის არჩევის გადაწყვეტილების მიღებაში მთავარი მოქმედი პირები არიან საზღვაო გადამზიდავი ხაზები (Slack, 1985). ასევე ერთ-ერთი კვლევის თანახმად, გამოთქმულ იქნა მოსაზრება იმაზე, რომ საზღვაო გადამზიდავი ხაზების მიერ საკუთარი ოპერაციების მასშტაბის ზრდასთან ერთად ტვირთების გამგზავნებმაც დაიწყეს ფასის გამოთხოვა „კარიდან კარამდე“ მომსახურებაზე და არა მოცემული მომსახურების ცხალკეულ სეგმენტებზე, რამაც ასევე განაპირობა საზღვაო პორტების არჩევის გადაწყვეტილების მიღება ტვირთების გამგზავნებიდან საზღვაო გადამზიდავ ხაზებზე (D'Este & Meyrick, 1992) (D'este, 1992). საზღვაო პორტების

არჩევის კრიტერიუმების შეჯამება, რომელიც მოყვანილია სხვადასხვა ლიტერატურასა და კვლევაში შესაძლებელია მოხდეს სქემა N 1.2.2-ში მოცემული სქემიდან, სადაც უფრო თვალნათლივ ჩანს ძირითადი ფაქტორები მოცემული არჩევანის გაკეთების დროს, რომელიც გამოიკვეთა კვლევებში.

სქემა N 1.2.2 – სხვადასხვა ავტორების მიერ ჩატარებული კვლევების მიხედვით გამოვლენილი ფაქტორები, რომლებიც განაპირობებენ საზღვაო პორტის არჩევის გადაწყვეტილებას



წყარო: ოკეანის საკონტინერო ტრანსპორტირების ლოგისტიკის სახელმძღვანელო

კერძოდ, პორტის ფუნქციის, როგორც გადატვირთვის ობიექტის, მზარდი მნიშვნელობის გამო, პორტის შერჩევის ბოლო კვლევებმა ყურადღება გაამახვილა გადაზიდვის პორტის შერჩევის პრობლემაზე. ლირნმა და სხვებმა თავიანთ კვლევებში დაადგინეს, რომ გადაზიდვის პორტის არჩევანი ძირითადად დამოკიდებულია პორტის კონკურენტუნარიანობაზე და ეფექტურობაზე, რაც გამოიხატება დირექტულებაში და კონტეინერის დაცლა-დატვირთვის მაჩვენებლებში (Lirn T.-C. , Thanopoulou, Kenneth, & Beresford, 2003) (Lirn T. C., Thanopoulou, Beynon, & Beresford , 2004). ანალოგიურად ჩოუ თავის კვლევაში სთავაზობს საზღვაო პორტების ხელმძღვანელობას საზღვაო ხაზების მოზიდვას იმპორტის/ექსპორტის/ტრანსშიპმენტის მოცულობების ზრდისა და საპორტო მოსაკრებლების შემცირების ხარჯზე, რაც მათ საბოლოო ჯამში საშუალებას მისცემთ გახდნენ საკვანძო საზღვაო პორტები („ჰაბ-პორტი“) (Chou, 2007). ჩანგისა და სხვების კვლევამ, რომელიც ჩატარებულ იქნა მაგისტრალური და ფიდერული მომსახურების გამწევი საზღვაო გადაზიდვა ხაზების პერსპექტივიდან საზღვაო პორტის შერჩევის

ნაწილში, აჩვენა, რომ ყველაზე მნიშვნელოვანი ფაქტორები არის ადგილობრივი ტვირთების მოცულობა, სატერმინალო მომსახურების ღირებულება, ნავმისადგომების ხელმისაწვდომობა (იგულისხმება ნავმისადგომთან დადგომის სისწრაფე და მოცდენის დაბალი მაჩვენებელი), საღვათ პორტის ადგილმდებარეობა, ტრანსშიპმენტის მოცულობა და ფიდერული სერვისის განვითარებული ქსელი (Chang, Lee, & Tongzon, 2008).

"ღირებულების" ფაქტორი არის მთავარი დამცავი მექანიზმი იმისგან, რათა არ მოხდეს გადატვირთვებთან დაკავშირებული აქტივობების გადატანა, რაც ნათლად დავინახეთ ზემოთ აღწერილ მაგალითში, როდესაც „Maersk Sealand“-მა მოახდინა თავისი ოპერაციების გადატანა სინგაპურიდან ტანჯუნგის საზღვაო პორტში. მაშინ როდესაც გლობალური მომხმარებლები თავის მხრივ ახდენენ მზარდ ზეწოლას საზღვაო გადამზიდავ ხაზებზე, რაც გამოიხატება საზღვაო გადამზიდავი ხაზების მომსახურების ფასების შემცირებაში, გარდაუვლად ძლიერდება კონკურენცია საზღვაო გადამზიდავ ხაზებს შორის ხარჯების შესამცირებლად, რაც ბუნებრივია. საზღვაო გადამზიდავი ხაზები იძულებულნი არიან მოიკვლიონ ვარიანტები, რომლებიც საშუალებას მისცემთ მათ დაზოგონ ხარჯები. ამ ფაქტორების გათვალისწინებით აშკარა ხდება, რომ ტანჯუნგის საზღვაო პორტის მომსახურების ფასები უფრო მიმზიდველი იყო საზღვაო ხაზებისათვის ვიდრე სინგაპურის პორტისა იმ დროისათვის, კერძოდ, კი დაახლოებით 30%-ით დაბალი. „Evergreen“-მა შეაფასა და დათვალა, რომ მათი გადასვლით სინგაპურის საზღვაო პორტიდან ტანჯუნგში, მათ მოუტანდათ დაახლოებით 5,7 მილიონი აშშ დოლარიდან 30 მილიონ აშშ დოლარამდე დანაზოგს წელიწადში (Kleywegt, Leng Goh, Wu, & Zhang, 2002).

თუმცა მიუხედავად ზემოთ აღნიშნული „ღირებულების“ ფაქტორისა, სწორედ „ეფექტურობა“ და „დაკავშირებულობა“ ეხმარება სინგაპურის საზღვაო პორტს შეინარჩუნოს გადაზიდვის ცენტრის პოზიცია. მიუხედავად იმისა, რომ სინგაპურის საზღვაო პორტის მომსახურება უფრო ძვირია, ის კარგად არის ცნობილი მისი ექსპლუატაციის და საოპერაციო საქმიანობის ეფექტურობითა და პორტის ოპერაციებში გამოყენებული უახლესი და მოწინავე ტექნოლოგიებით. მას გააჩნია ღრმაწყლოვანი ნავმისადგომი, აღჭურვილია უახლესი ამწეებით, რაც საშუალებას

აძლევს პორტს მოემსახუროს უმსხვილეს საკონტეინერო გემებს. სწორედ ექსპლუატაციისა და საოპერაციო საქმიანობის ეფექტურობა არის საზღვაო პორტისათვის საფუძველი იმისა, რომ გახდეს მნიშვნელოვანი გადაზიდვის საპორტო კვანძი ან უბრალოდ იყოს წარმატებული საკონტეინერო ტერმინალი. მეორეს მხრივ, „დაკავშირებულობა“ არის ასევე მნიშვნელოვანი ფაქტორი, რომელიც ამყარებს საკვანძო საზღვაო პორტის პოზიციებს. მიუხედავად იმისა, რომ სინგაპურის საზღვაო პორტი საკმაოდ შეზღუდულია, როგორც საკვანძო საზღვაო კარიბჭე-პორტი, გაფართოვების ნაწილში, მას გააჩნია შესანიშნავი მდებარეობა მალაკის სრუტეში, რაც მას გარანტირებულად სტრატეგიული საზღვაო პორტის სტატუსს ანიჭებს. გადატვირთვის ოპერაციების ასეთმა ხანგრძლივმა ისტორიამ სინგაპური უზრუნველყო წარმატებული ფიდერული სერვისის ქსელებით, რომლებიც ემსახურებიან კონტეინერების ტრანსპორტირებას სხვა პორტებში. სწორედ ეს ქსელი და „დაკავშირებულობა“ ანიჭებს სინგაპურის საზღვაო პორტს პოზიციონირებდეს მსოფლიოსა და რეგიონში, როგორც კარგად დაკავშირებული ქსელის მქონე საზღვაო პორტი.

ძირითადი ფაქტორი, რომელიც გავლენას ახდენს გადაზიდვის შესაძლებლობებზე, არის საზღვაო პორტის „დაკავშირებულობის“ კონცეფცია. საზღვაო პორტის „დაკავშირებულობა“ მიუთითებს იმაზე, თუ რამდენად კარგად არის დაკავშირებული ერთი პორტი სხვებთან საზღვაო სატრანსპორტო ქსელში და მის ხელმისაწვდომობას საზღვაო გადამზიდავი ხაზების სერვისებით. „დაკავშირებულობის“ მაღალი დონის მქონე საზღვაო პორტს, დიდი ალბათობით, უპირატესობა ექნება გადატვირთვის ოპერაციებისთვის, იმდენად, რამდენადაც აღნიშნული „დაკავშირებულობა“ შეიძლება გამოყენებულ იქნას, როგორც პირდაპირი მაჩვენებელი საზღვაო პორტის კონკურენტუნარიანობისა გადაზიდვების თვალსაზრისით. ზოგადად, რაც უფრო მაღალია „დაკავშირებულობის“ დონე, მით უფრო მიმზიდველი ხდება ის საზღვაო გადამზიდავი კომპანიებისთვის ტვირთის ტრანსპორტირების გაადვილების, ტრანსპორტირების ხარჯებისა და დროის შემცირების თვალსაზრისით, რაც განაპირობებს, რომ საზღვაო პორტი უფრო კონკურენტუნარიანი იქნება, ვიდრე მისი კონკურენტები.

1.3 საქართველოს, როგორც ტრანზიტული რეგიონის, პოტენციური საკონტინენტო გადაზიდვებში

საქართველო თავისი გეოგრაფიული მდებარეობით წარმოადგენს გზაჯვარედინს, რომელიც უძველესი დროიდან აკავშირებდა ერთმანეთთან მსოფლიოს ოთხივე მხარის ქვეყნებს. ეს კავშირი ხორციელდებოდა სატრანსპორტო-სატრანზიტო მაგისტრალით - ცნობილი აბრეშუმის გზით (ცანავა & პაპიაშვილი, 2019).

„აბრეშუმის გზის“ სატრანსპორტო დერეფანმა ბოლო ათწლეულებშიც არ დაკარგა თავისი აქტუალობა. ამაზე მიაწინებს ევრაზიის რეგიონში სხვადასხვა დროს და სხვადასხვა ქვეყნების მიერ განხორციელებული და დაგეგმილი სატრანსპორტო დერეფნების მცირე და მასშტაბური ფორმებით განვითარება და ურთიერთთანამშრომლობის ახალი შეთანხმებების გაფორმება და გაერთიანებების ჩამოყალიბება, რომლებიც ისტორიული „აბრეშუმის გზის“ მარშრუტის შემადგენელი ნაწილია. ამის ნათელი მაგალითებია 1993 წელს დაარსებული სატრანსპორტო გაერთიანება TRACECA, რომელიც აერთიანებს ევროკავშირის, კავკასიისა (მათ შორის საქართველოს) და შუა აზიის ქვეყნებს სატრანსპორტო ინიციატივების შემუშავების მიზნით და რომელიც ხელს უწყობს წევრი ქვეყნების პოლიტიკური და ეკონომიკური დამოუკიდებლობის განვითარებას ევროპულ და გლობალურ ბაზრებზე სახმელეთო, სარკინიგზო და საზღვაო გზებზე წვდომით (Dekanozishvili, 2004), 1997 წელს დაარსებული „სუამ“-ის (GUAM) რეგიონალური ორგანიზაცია, რომელიც მიზნად ისახავდა დემოკრატიისა და ეკონომიკური (მათ შორის სატრანსპორტო დარგში) განვითარების ნაწილში მჭიდრო თანამშრომლობას საქართველოს, უკრაინას, აზერბაიჯანსა და მოლდოვას შორის (აღსანიშნავია, რომ მოცემული ორგანიზაცია დაარსების დღიდან დღემდე არ გამოირჩეოდა დიდი აქტივობით, თუმცა ბოლო პერიოდში კვლავ გაჩნდა ინტერესი აღნიშნული ორგანიზაციის მიმართ (Agenda.ge, 2019) (The Interfax-Ukraine News Agency, 2020)).

ევრაზიის რეგიონში მრავლად არის წარმოდგენილი, როგორც უკვე არსებული სატრანსპორტო დერეფნები, ასევე მომავალში განსახორციელებელი მსგავსი

დერეფნების შექმნასთან დაკავშირებული სხვა მრავალი პროექტები. როგორც წესი, მსგავსი პროექტების ინიციატორებად გამოდიან დიდი ქვეყნები და მსოფლიო ეკონომიკური ბაზრის მსხვილი და გავლენიანი მოთამაშეები, რაც არ არის გასაკვირი, ვინაიდან აღნიშნული დერეფნები, ინიციატორი ქვეყნებისათვის არამარტო ეკონომიკური, არამედ პოლიტიკური სარგებლის მომტანია. აღნიშნული დერეფნების მეშვეობით, ინიციატორ ქვეყნებს ეძლევათ საშუალება მიიღონ ეკონომიკური სარგებელი და ამავდროულად გაატარონ თავიანთი ქვეყნის ეკონომიკური და პოლიტიკური ინტერესები კონკრეტულ რეგიონში და ასევე მნიშვნელოვანი გავლენა იქონიონ დერეფანში მონაწილე წევრ ქვეყნებზე. სატრანსპორტო დერეფნების როლი ევრაზიის რეგიონში კიდევ უფრო აქტუალური ხდება იმ გარემოებიდან გამომდინარე, რომ მოცემული დერეფნები ეკონომიკური შემადგენელის გარდა არის ენერგოდამოუკიდებლობის ფუნქციის მატარებელი და ქვეყნის განვითარებისა და უსაფრთხოების ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ფაქტორი.

საქართველოს გეოგრაფიული და ეკონომიკური შესაძლებლობების განხილვისას გათვალისწინებულია ევრაზიის რეგიონის ცვალებადი დინამიკა, სადაც მსხვილმა მოთამაშეებმა, როგორებიც არიან ევროკავშირი, რუსეთი და აშშ, მნიშვნელოვანი გავლენა იქონიეს პოსტსაბჭოთა სივრცეზე. მოცემული დინამიკის შეფასებისას გათვალისწინებულია ჩინეთისა და ირანის (ამ უკანასკნელზე სანქციების მოხსნის შემდეგ) მზარდი გავლენები რეგიონზე. ჩინეთმა წარმატებით მოახერხა შუა აზიის ქვეყნების ბაზარზე შესვლა და 2013 წლიდან დაწყებული აფართოვებს თავისი გავლენის არეალს სამხრეთ კავკასიის მიმართულებით, რასაც ცხადყოფს ჩინეთის მიერ გაცხადებული „სარტყლისა და გზის ინიციატივა“, რაც გულისხმობს ეკონომიკური განვითარების კომპლექსურ ხედვას. მოცემული ინიციატივის ფარგლებში განხორციელებულ ინვესტიციებსა და სატრანსპორტო კავშირების უზრუნველყოფას მნიშვნელოვნად შეუძლია შეცვალოს რეგიონის ეკონომიკა.

ასევე არანაკლებ მნიშვნელოვანია თურქეთის როლი და მისი ინტერესები, თუ რატომ არის ხელსაყრელი და პრიორიტეტული მისთვის „შუა დერეფნის“ პროექტი და თუ რა სარგებელს მიიღებს თურქეთი მოცემული პროექტის ფარგლებში სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურიდან და ასევე ის გარემოება, რომ მოცემული

პროექტის განხორციელებით თურქეთი მნიშვნელოვან ეკონომიკურ და პოლიტიკურ გავლენას იქონიებს, როგორც სამხრეთ კავკასიის, ისე შუა აზიის ქვეყნებზე და ამავდროულად მოცემულ რეგიონებში შესაძლებლობა ექნება მიიღოს ინვესტიციები და იყოს ბაზრის მნიშვნელოვანი მოთამაშე.

ასევე, 2020-2021 წლების მსოფლიო პანდემიამ და შემდგომ რუსეთ-უკრაინას შორის 2022 წელს დაწყებულმა საომარმა მოვლენებმა განსაკუთრებული ყურადღების ობიექტად აქცია და აქტუალური გახადა „ტრანს-კასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტი“, განსაკუთრებით საკონტეინერო გადაზიდვების მიმართულებით (CGTN - China Global Television Network, 2022) (Azernews, 2022) (Azernews, 2022). ასევე საჭიროა აღინიშნოს, რომ აღნიშნული პროექტი გადამწყვეტი მნიშვნელობის არის ევროკავშირისათვის, ვინაიდან საშუალებას აძლევს მნიშვნელოვნად შეამციროს ენერგო-დამოკიდებულება რუსეთზე და ამავდროულად გააძლიეროს თავისი პოზიციები წარსულში რუსეთის მიერ კონტროლირებად რეგიონებში.

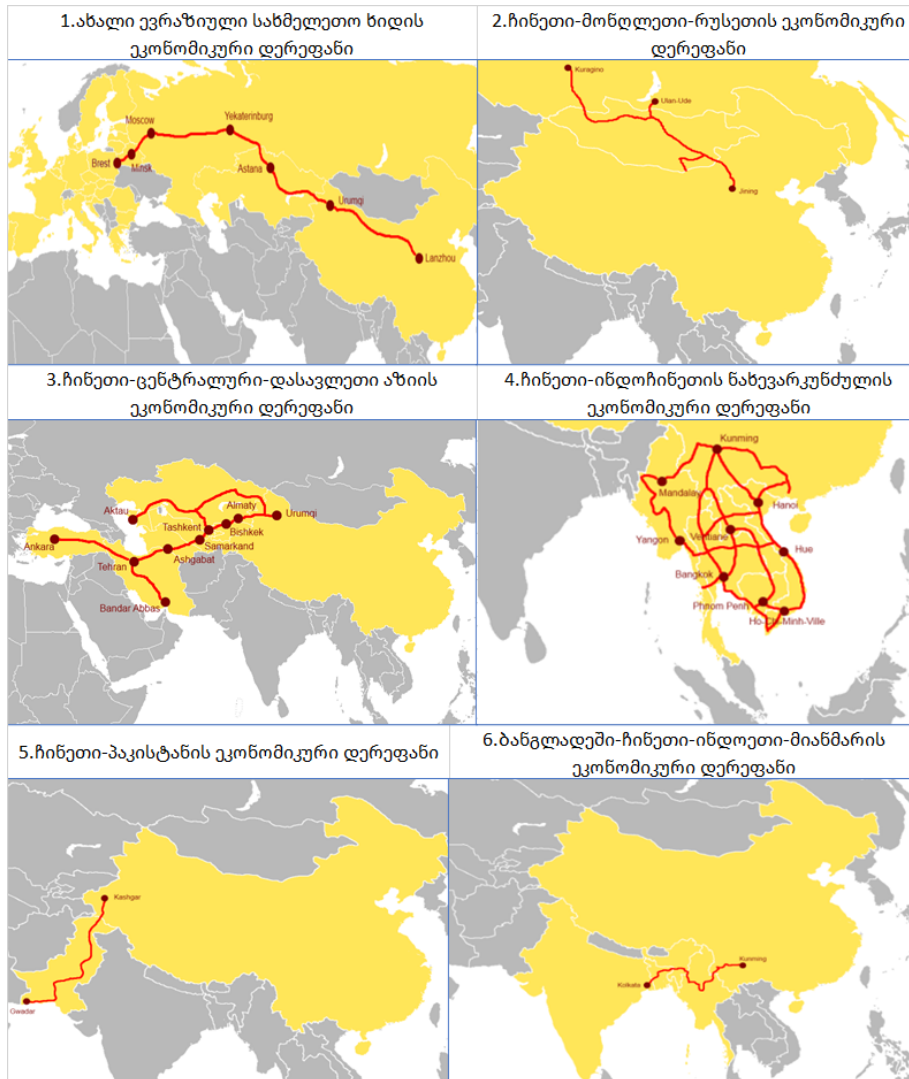
დღეისათვის ევრაზიის კონტინენტზე არსებობს მრავალი საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფანი, ეკონომიკური გაერთიანება და მარშრუტი, რომლებიც მიზნად ისახავენ სატრანსპორტო დერეფნებისა და ამავდროულად ეკონომიკური განვითარების ხელშეწყობას, თუმცა ზემოთ ხსენებული გაერთიანებებიდან და მარშრუტებიდან ქვემოთ წარმოდგენილია ძირითადები, როგორცაა:

- „სარტყლისა და გზის ინიციატივა“, რომელიც წარმოადგენს ჩინეთის მიერ ინიცირებულ გლობალური განვითარების სტრატეგიას (BRI - Belt and Road Initiative, ადრე ცნობილი, როგორც OBOR – One Belt One Road (Bērziņa-Čerenkova, 2016));
- „ევრაზიის ეკონომიკურ გაერთიანება“ (EAUE - Eurasian Economic Union (Eurasian Economic Union));
- „ჩრდილოეთ – სამხრეთის საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფანი“ (INSTC – The International North–South Transport Corridor (Global Infrastructure Connectivity Alliance));

- „ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფანი“ (TRACECA -Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia (Traceca, თ. გ.)), რომლის შემადგენელი ნაწილიც არის „ტრანს-კასპიურ საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტი“ (TITR – Trans-Caspian International Route (Middle Corridor, 2017)), ასევე ცნობილი „შუა დერეფნის“ (Middle Corridor) სახელწოდებით და რომელიც წარმოადგენს TRACECA-ს გაგრძელებას, რაც გულისხმობს ტარიფების ურთიერთშეთანხმების მცდელობას, TITR-ის ფარგლებში, საქართველოს, აზერბაიჯანისა და ყაზახეთის რკინიგზისა და პორტის წარმომადგენლებს შორის.

„სარტყლისა და გზის ინიციატივა“(BRI) - ჩინეთის მიერ ინიცირებული გლობალური განვითარების სტრატეგია საწყის ეტაპზე მოიაზრებდა რამოდენიმე ეკონომიკურ დერეფანს, კერძოდ, 1) „ახალი ევრაზიული სახმელეთო ხიდის“, 2) „ჩინეთი-მონღოლეთი-რუსეთის“, 3) „ჩინეთი-ცენტრალური-დასავლეთი აზიის“, 4) „ჩინეთი-ინდოჩინეთის ნახევარკუნძულის“, 5) „ჩინეთი-პაკისტანის“ და 6) „ბანგლადეში-ჩინეთი-ინდოეთი-მიანმარის“ ეკონომიკურ დერეფნებს (One Belt One Road) (იხილე სურათი N 1.3.1). თავდაპირველად წარმოდგენილი ეკონომიკური დერეფნებიდან და მარშრუტებიდან არც ერთზე არ იკვეთება კავკასიაზე გამავალი მარშრუტი, რასაც ხელი არ შეუშლია საქართველო-ჩინეთის მომავალი ეკონომიკური თანამშრომლობისათვის.

სურათი N 1.3.1 - „სარტყლისა და გზის ინიციატივის“ გლობალური განვითარების სტრატეგია და ექვსი ძირითადი ეკონომიკურ დერეფანი



წყარო: www.oboreurope.com

გეოგრაფიული და ეკონომიკური მასშტაბით „სარტყლისა და გზის ინიციატივა“ მნიშვნელოვნად აღემატება ისტორიულ აბრეშუმის გზას, რომელიც მხოლოდ სახმელეთო მარშრუტით შემოიფარგლებოდა. ახალი აბრეშუმის გზა მოიაზრებს სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურისა და სამრეწველო დერეფნებისა და ახალი საზღვაო პორტების მშენებლობას, რომელიც აზიას და მათ შორის ჩინეთს, ევროპასა და აფრიკასთან დააკავშირებს, რასაც შედეგად ევრაზიის ლოგისტიკის სექტორში მნიშვნელოვანი ცვლილებების განხორციელება მოჰყვება. აღნიშნული ეკონომიკური დერეფნების დასაფინანსებლად 2014 წელს ორი ფინანსური ინსტიტუტი ჩამოყალიბდა: „აბრეშუმის გზის ფონდი“ (Silk Road Fund (Silk Road Fund, n.d.)) და

„აზიის ინფრასტრუქტურის საინვესტიციო ბანკი“ (AIIB - Asian Infrastructure Investment Bank (Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB), n.d.)), 2015 წელს საქართველო გახდა ამ უკანასკნელის წევრი ქვეყანა (Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB), n.d.) და შეუერთდა „სარტყლისა და გზის ინიციატივას“ (ყორდანაშვილი, 2018).

„ევრაზიის ეკონომიკურ გაერთიანება“(EAUE) – „სარტყლისა და გზის ინიციატივის“ საპირწონედ რუსეთმა 2016 წელს დღის წესრიგში დააყენა „დიდი ევრაზიული თანამშრომლობის“ ინიციატივა, რომელიც წარმოადგენდა 2015 წლიდან მოქმედი რუსულ-ყაზახური პროექტის - „ევრაზიული ეკონომიკური კავშირის“ უფრო მსხვილ და მასშტაბურ კავშირს, რომელიც დღესდღეობით აერთიანებს აღმოსავლეთ ევროპის, ცენტრალური აზიისა და დასავლეთ აზიის ხუთ ქვეყანას, კერძოდ ბელორუსიას, სომხეთს, ყაზახეთს, ყირგიზეთსა და რუსეთს. „დიდი ევრაზიული თანამშრომლობის“ ინიციატივას აქვს ორი ძირითადი ეკონომიკური მიზანი. პირველი, მოხდეს რუსეთისა და „ევრაზიული ეკონომიკური კავშირის“ დაკავშირება ჩინეთის „სარტყლისა და გზის ინიციატივასთან“, მეორე, უფრო მცირე მიზანი, მდგომარეობს „ევრაზიული ეკონომიკური კავშირის“ დაკავშირებაში ირანთან, ინდოეთთან და სამხრეთ-აღმოსავლეთ აზიის ქვეყნებთან.

დღესდღეობით „ევრაზიული ეკონომიკური კავშირის“ ტერიტორიაზე გამავალი საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნებიდან მოქმედებს „ჩრდილოეთ – სამხრეთის საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფანი“(INSTC), რომელიც მოიაზრებს ინდოეთიდან მომავალი ტვირთების ირანის, აზერბაიჯანის, რუსეთის გავლით ევროკავშირის ქვეყნებთან დაკავშირებას და „აღმოსავლეთ-დასავლეთის დერეფანი“, რომელიც მოიცავს „ტრანს-ციმბირულ მაგისტრალს“ (რომელიც სანქტ-პეტერბურგიდან ვლადივოსტოკამდე 11,000 კმ-ის სიგრძეზეა გადაჭიმული). აღნიშნულ რკინიგზის მაგისტრალს აღმოსავლეთით აქვს წვდომა ყაზახეთის, ჩინეთის მონღოლეთისა და კორეის სახალხო დემოკრატიული რესპუბლიკის რკინიგზაზე. „ტრანს-ციმბირული მაგისტრალით“ ჩინეთის აღმოსავლეთიდან რუსეთისა და ევროკავშირის საზღვრებამდე ტვირთის მიწოდება მატარებლის შემადგენლობით 14 დღის განმავლობაშია შესაძლებელი, რაც მნიშვნელოვნად უფრო მცირე დროა, ვიდრე

საზღვაო ტრანსპორტით მიწოდების შემთხვევაში, რომელსაც საშუალოდ 45-60 დღე ესაჭიროება. მოცემული მაგისტრალის გამტარუნარიანობა დღესდღეობით შეადგენს 100 მილიონ ტონა ტვირთს, რაც მოცემული მაგისტრალის შესაძლებლობების მაქსიმუმია და საჭიროებს შემდგომ მოდერნიზებას. 2024 წლისთვის რუსეთის მთავრობა გეგმავს გაზარდოს მაგისტრალის გამტარუნარიანობა 180 მილიონ ტონა ტვირთამდე. მოცემული მაგისტრალის ძლიერი მხარებიდან აღსანიშნავია, რომ ჩინეთიდან ევროკავშირის საზღვრებამდე ტვირთების მიწოდება შესაძლებელია რეკორდულად მოკლე ვადებში, ასევე ის გარემოება, რომ მთელი მანძილის განმავლობაში არ არის რთული სატრანსპორტო მონაკვეთები (იგულისხმება მთა-გორიანი ლანდშაფტი და საზღვაო გადასასვლელები), არ საჭიროებს ინტერმოდალურ ოპერაციებს, „ევრაზიული ეკონომიკური კავშირის“ ფარგლებში მონაწილე ქვეყნებს შორის საზღვრის კვეთა და საბაჟო პროცედურები არის მნიშვნელოვნად გამარტივებული (Мехдиев, 2018).

მიუხედავად მრავალი უპირატესობებისა, „ტრანს-ციმბირულ მაგისტრალს“, როგორც „ევრაზიული ეკონომიკური კავშირის“ ფარგლებში შემავალ ერთ-ერთ მნიშვნელოვან სატრანსპორტო დერეფანს, აქვს სუსტი მხარეებიც, კერძოდ, საზღვაო ტრანსპორტთან შედარებით მნიშვნელოვნად მაღალი ფასი, სარკინიგზო ხაზების არათავსებადობა/განსხვავება ჩინეთისა და ევროკავშირის ქვეყნების მონაკვეთში, გამტარუნარიანობის ზღვრული გამოყენება და რაც ყველაზე მნიშვნელოვანია რუსეთის ფედერაციისათვის, რომელიც „ევრაზიული ეკონომიკური კავშირის“ შექმნის ავტორი და მთავარი მამოძრავებელი ძალაა, 2014 წელს დაწესებული ეკონომიკური სანქციები. სწორედ ეს უკანასკნელი განსაზღვრავს მოცემული კავშირის წევრი ქვეყნების ფრთხილ და მოზომილ ჩართულობას ერთობლივ პროექტებში, გამომდინარე იქიდან, რომ თითოეულ მათგანს წლების განმავლობაში გარკვეული ურთიერთობები და ინტერესები ჩამოუყალიბდათ აშშ-თან და ევროკავშირის ქვეყნებთან და რომელთა საფრთხის ქვეშ დაყენებასაც არც ერთი მათგანი არ განიხილავს, რაზეც ნათლად მეტყველებს ის გარემოებაც, რომ „ევრაზიული ეკონომიკური კავშირის“ არც ერთი წევრი ქვეყანა არ შეუერთდა რუსეთის მიერ 2014 წელს მიღებულ კონტრსანქციების გაადწყვეტილებას, რაც თავის მხრივ იმაზე

მიუთითებს, რომ უკვე 2015 წელს, „ევრაზიული ეკონომიკური კავშირის“ შექმნის მომენტისათვის, კავშირის შიგნით არსებული სავაჭრო პოლიტიკა არ იყო ქვეყნებს შორის ურთიერთშეთანხმებული და კოორდინირებული (Махмутова, 2019).

„ჩრდილოეთ – სამხრეთის საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფანი“(INSTC) - მოცემული სატრანსპორტო დერეფნის შექმნას საფუძველი 2002 წელს ჩაეყარა რუსეთის ფედერაციას, ინდოეთსა და ირანს შორის გაფორმებული სამხრეთი შეთანხმების საფუძველზე. შემდგომ პერიოდებში ასევე გაწევრიანდნენ თურქეთი, აზერბაიჯანი, სომხეთი, ყაზახეთი, ყირგიზეთი, ტაჯიკეთი, ბელორუსია, უკრაინა, ომანი და სირია.

მოცემული დერეფნის სიგრძე დაახლოებით 7000 კმ-ს აღწევს და სანქტ-პეტერბურგიდან ინდოეთის პორტ მუმბაიმდე არის გაადჭიმული და რომელიც დააკავშირებს რუსეთს, აზერბაიჯანს, ირანს და ინდოეთს. აღნიშნული დერეფნის საშუალებით მნიშვნელოვნად მცირდება ტრანსპორტირებასთან დაკავშირებული დრო და დანახარჯები. სხვადასხვა შეფასებებით, ზემოაღნიშნული მარშრუტით ტვირთის მიწოდება შესაძლებელი იქნება 14-20 დღის ვადაში. დერეფანი საშუალებას იძლევა ტვირთების გადაადგილება მოხდეს ინდოეთის ოკეანის გავლით სპარსეთის ყურეში მდებარე ირანულ საზღვაო პორტ ბანდარ-აბასში (რომელზეც მოდის ირანის საზღვაო ტვირთბრუნვის 85%), შემდეგ საავტომობილო ან სარკინიგზო ტრანსპორტით გადაიტვირთოს ირანის კასპიის ზღვის პორტ ამირ-აბადში, შემდგომ აზერბაიჯანისა (ალატის ბაქოს პორტი) და/ან რუსეთის კასპიის ზღვის პორტებში (ასტრახანი, მახაჩკალა და ოლია), შემდგომ სახმელეთო მონაკვეთის გავლით რუსეთზე (საავტომობილო ან სარკინიგზო) ბალტიის ზღვის სანქტ-პეტერბურგის პორტში, საიდანაც საბოლოოდ შესაძლებელია ტვირთების გაგზავნა საზღვაო ტრანსპორტით ევროკავშირის ქვეყნებში (სურათი N 1.3.2).

სურათი N 1.3.2 - „ჩრდილოეთ – სამხრეთის საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფანი“(INSTC)



წყარო: iranpress.com

მოცემული სატრანსპორტო დერეფანი მნიშვნელოვანი პრობლემის წინაშე დადგა მას შემდეგ, რაც აშშ-მა დააწესა თითქმის ტოტალური ეკონომიკური ემბარგო ირანთან მიმართებაში, რაც ასევე მოიცავს სანქციებს იმ კომპანიებისათვის, რომლებიც ახორციელებენ თავიანთ საქმიანობას ირანში. აღნიშნულმა მნიშვნელოვნად შეაფერხა სატრანსპორტო დერეფნის განვითარება. დღესდღეობით აშშ-ს პრეზიდენტის ადმინისტრაციამ დაწესებული სანქციები მოხსნა ირანის მხოლოდ ერთ, ჭაბაჰარის საზღვაო პორტზე, რომელიც მდებარეობს სპარსეთის ყურეში, ვინაიდან აღნიშნული ღრმა-წყლოვანი პორტის განვითარების საინვესტიო პროექტში ჩართული იყო ინდოეთი, რომელიც მიზნად ისახავს მხოლოდ ინდოეთსა და ავღანეთს შორის ეკონომიკური ურთიერთობებისა და ამ უკანასკნელის განვითარების ერთ-ერთ მნიშვნელოვან შესაძლებლობას და არ მოიაზრებს აღნიშნული პორტის გამოყენებას სხვა ეკონომიკური ურთიერთობებისა და აქტივობებისათვის (Atlantic Council, 2019).

„ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფანი“ (TRACECA) - მოცემულ პროგრამას საფუძველი ჩაეყარა ჯერ კიდევ 1993 წელს, რომელიც მიზნად ისახავდა, ევროკავშირის რესურსების გამოყენებით, სატრანსპორტო დერეფნის ჩამოყალიბებას. 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.

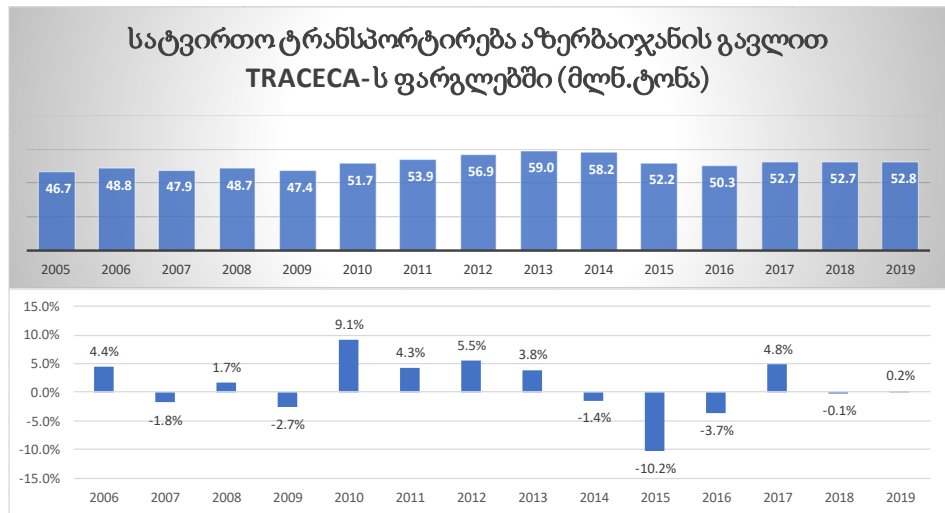
დღესდღეობით TRACECA-ს წევრი ქვეყნები არიან: საქართველო, აზერბაიჯანი, უკრაინა, თურქეთი, სომხეთი, ყაზახეთი, ყირგიზეთი, უზბეკეთი, ტაჯიკეთი, თურქმენეთი, ირანი, მოლდოვა და 27 ევროკავშირის ქვეყანა.

სამწუხაროდ მოცემული დერეფანი არ ფუნქციონირებს სრული დატვირთვით, რაც განპირობებულია რიგი მიზეზებით, კერძოდ:

- ზოგიერთი წევრი ქვეყნის არასტაბილური პოლიტიკური რეჟიმით;
- მულტიმოდალური ოპერაციების დიდი რაოდენობით (მათ შორის ყველაზე პრობლემური, კასპიის ზღვის მონაკვეთზე გადატვირთვისას გამოყენებადი საბორნე გემები);
- 12-მდე წევრი ქვეყნის საზღვრების კვეთით, რომლებსაც განსხვავებული სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა, საბაჟო და სატრანსპორტო წესები გააჩნიათ;

ყოველივე ზემოაღნიშნულმა განაპირობა მოცემული სატრანსპორტო დერეფნის არასრული დატვირთვით გამოყენება და ბოლო წლებში, მოცემული პროგრამის ფარგლებში, შემცირებულმა ტვირთბრუნვამ, 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 (Мехдиев, 2018), რამაც უმნიშვნელოდ გაზარდა მოცემული პროგრამის ფარგლებში ტვირთბრუნვა (იხ.დიაგრამა N 1.3.1) (Traceca, თ. გ.).

დიაგრამა N 1.3.1 - სატვირთო ტრანსპორტირება აზერბაიჯანის გავლით



წყარო: დიაგრამა შედგენილია ავტორის მიერ აზერბაიჯანი-ტრასეკას მონაცემებზე დაყრდნობით ([Azerbaijan. TRACECA ORG \(traceca-org.org\)](http://Azerbaijan.TRACECA.ORG))

იმისათვის, რომ საქართველო, როგორც ქვეყანა, რომელზეც გადის TRACECA, „შუა დერეფანი“ და „ტრანს-კასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტი“-ს დერეფნები მიმზიდველი გახდეს მონაწილე ქვეყნებისათვის და ასევე აღნიშნული დერეფანი გახდეს ისტორიული აზრეშუმის გზის მნიშვნელოვანი მონაკვეთი, საჭიროა მოცემული პროგრამის ფარგლებში, წევრ-ქვეყნებს შორის მოხდეს შეთანხმება საბაჟო კანონმდებლობის ჰარმონიზაციასთან დაკავშირებით, რაც მნიშვნელოვნად შეამცირებს საბაჟო შემოწმებასთან დაკავშირებულ მოცდენის დროს და ასევე დოკუმენტების შემოწმებისა და კონტროლის პროცედურებს. ასევე მნიშვნელოვანია განხორციელდეს მოძველებული ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაცია, განსაკუთრებით კი ეს ეხება რკინიგზას, რომელიც არის საბჭოთა სტანდარტის, რაც გამოიხატება ლიანდაგებს შორის 1520 მმ-იან დაშორებაში (რომელსაც მხოლოდ პოსტ-საბჭოთა ქვეყნებში და ფინეთში შეხვდებით), რომელიც არ არის თავსებადი ჩინურ და ევროპულ სტანდარტთან, სადაც ლიანდაგებს შორის დაშორების სტანდარტი განისაზღვრება 1435 მმ-ით (Wikipedia.org). სწორედ სტანდარტებს შორის ამ აცდენის გამო დღემდე, ბაქო-თბილისი-ყარსის განხორციელებული პროექტის ფარგლებში ახალქალაქში ხდება ტვირთების გადატვირთვა ერთი მატარებლის შემადგენლობიდან მეორეზე, იმისათვის რომ თურქეთის მონაკვეთზე მოხდეს ტვირთის შემდგომი

ტრანსპორტირება, რაც ასევე მნიშვნელოვნად ამცირებს ტრანსპორტირების ეფექტურობას და ამავდროულად ზრდის დანახარჯებს და მოცდენის დროს.

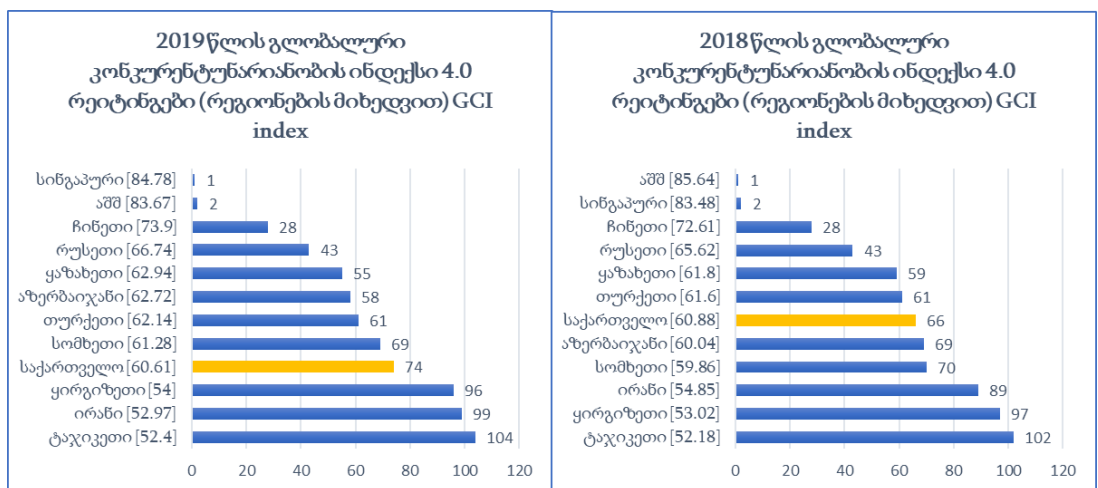
ზემოთ აღწერილი „სარტყლისა და გზის ინიციატივის“, „ევრაზიის ეკონომიკურ გაერთიანებისა“ და „ჩრდილოეთ – სამხრეთის საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნის“ პროექტის ფარგლებში აღწერილი სატრანსპორტო დერეფნები გვევლინებიან „ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის“ ძირითად კონკურენტ დერეფნებად და შესაბამისად წარმოადგენენ საქართველოს ეკონომიკის განვითარების შემაფერხებელ დერეფნებს, რომლებიც საქართველოს გვერდის ავლით იძლევა საშუალებას მოხდეს ტრანსპორტირება, განსაკუთრებით კი ეს ეხება ბოლო ორს, ვინაიდან „სარტყლისა და გზის ინიციატივა“ ცალსახად არ გამორიცხავს საქართველოს ჩართულობას სატრანსპორტო ეკონომიკურ დერეფანში, რასაც ვერ ვიტყვით „ევრაზიის ეკონომიკური გაერთიანებისა“ და „ჩრდილოეთ – სამხრეთის საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფანზე“.

სამივე პროექტის, „ევრაზიის ეკონომიკური გაერთიანების“, „ჩრდილოეთ – სამხრეთის საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნისა“ და „ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის“ შემთხვევაში მთავარ გამოწვევად რჩება ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურის განუვითარებლობა და დაბალი ხარისხი, ხოლო ბოლო ორის შემთხვევაში ამ ყველაფერს ემატება ინტერმოდალური ოპერაციების სიმრავლე, რაც მნიშვნელოვნად ზრდის ტრანსპორტირებასთან დაკავშირებულ ხარჯებს და ასევე მიწოდების ვადებს.

ასევე უნდა აღინიშნოს, რომ „ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფანს“ და მისი ბოლო დროის ყველაზე დიდ მონაპოვარს „ბაქო-თბლისი-ყარსის“ სარკინიგზო მაგისტრალს შესაძლებელია დიდი დარტყმა მიაყენოს აზერბაიჯანსა და ირანს შორის განსახორციელებელმა ინფრასტრუქტურულმა პროექტებმა, რომლებიც მიზნად ისახავს ორ ქვეყანას შორის ახალი სარკინიგზო მონაკვეთებისა და ჩქაროსნული საავტომობილო მაგისტრალის მშენებლობას (Intellinews, 2020) (Financial Tribune, 2017).

მსოფლიო ეკონომიკური ფორუმის 2019 წლის გლობალური კონკურენტუნარიანობის ინდექსის მიხედვით, საქართველოს 74-ე ადგილი უკავია მსოფლიოს 141 ქვეყანას შორის. როგორც ქვემოთ მოცემული დიაგრამიდან ჩანს, საქართველო კავკასიის რეგიონში ბოლო ადგილზეა. ყურადსაღებია ის გარემოება, რომ 2019 წლის საქართველოს გლობალური კონკურენტუნარიანობის ინდექსი მნიშვნელოვნად გაუარესდა 2018 წელთან შედარებით, როდესაც საქართველო კავკასიის რეგიონში ლიდერობდა (იხ.დიაგრამა N 1.3.2) (World Economic Forum, 2019).

დიაგრამა N 1.3.2 - 2019 და 2018 წლების გლობალური კონკურენტუნარიანობის ინდექსი



წყარო: დიაგრამა შედგენილია ავტორის მიერ მსოფლიო ეკონომიკური ფორუმის მონაცემებზე დაყრდნობით

ასევე, თუ შევხედავთ „ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის“ მონაწილე თურქეთის, ცენტრალური აზიისა და კავკასიის ქვეყნების ინფრასტრუქტურულ მაჩვენებლებს ვნახავთ, რომ განვითარების ხარისხით ისინი მნიშვნელოვნად განსხვავდებიან. მაგალითად საავტომობილო გზების ინფრასტრუქტურის ხარისხით თურქეთი და აზერბაიჯანი მნიშვნელოვად უსწრებენ ცენტრალური აზიის სამ ქვეყანას (უზბეკეთისა და თურქმენეთის მაჩვენებლები არ არის წარმოდგენილი მსოფლიო ეკონომიკური ფორუმის კვლევაში) და საქართველოსა და სომხეთს. რკინიგზის ინფრასტრუქტურის თვალსაზრისით კავკასიის ქვეყნები მნიშვნელოვნად მოწინავე პოზიციებზე არიან ცენტრალური აზიის ქვეყნებთან შედარებით, ხოლო საზღვაო ინფრასტრუქტურის შემთხვევაში შედარება მხოლოდ

საქართველოსა და თურქეთს შორის არის შესაძლებელი (გამომდინარე იქიდან, რომ დანარჩენ ქვეყნებს არ აქვთ ზღვაზე გასასვლელი) და აქაც საქართველო მნიშვნელოდ დაბალ პოზიციაზეა (92-ე ადგილი) თურქეთთან შედარებით (28-ე ადგილი). ზემოაღნიშნულ მაჩვენებლებთან დაკავშირებით იხ. ცხრილი N 1.3.1 და დიაგრამა N 1.3.3 და დიაგრამა N 1.3.4.

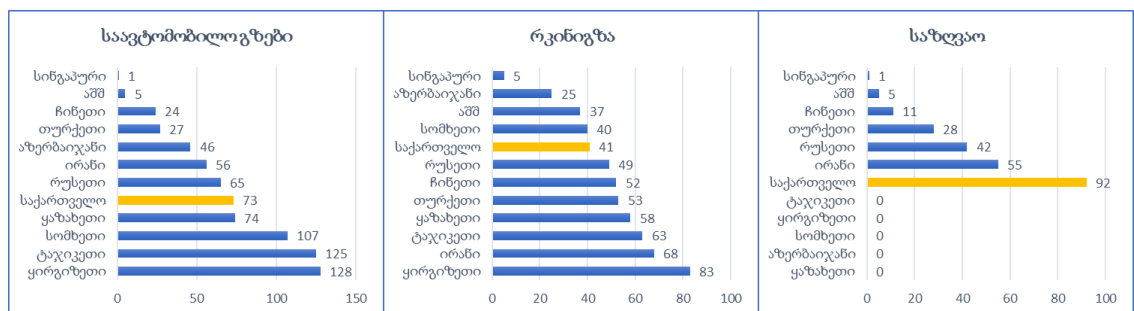
დიაგრამა N 1.3.4-ში მოცემულია ერთობლივი ინფრასტრუქტურის განვითარების ხარისხის მაჩვენებელი ქვეყნების მიხედვით.

ცხრილი N 1.3.1 - კავკასიის ქვეყნების ინფრასტრუქტურული მაჩვენებლები

ქვეყანა	ინფრასტრუქტურის ხარისხი			
	საავტომობილო გზები	რკინიგზა	საჰაერო	საზღვაო
სინგაპური	1	5	3	1
აშშ	5	37	4	5
ჩინეთი	24	52	21	11
რუსეთი	65	49	24	42
ყაზახეთი	74	58	75	n/a
აზერბაიჯანი	46	25	53	n/a
თურქეთი	27	53	12	28
სომხეთი	107	40	86	n/a
საქართველო	73	41	82	92
ყირგიზეთი	128	83	124	n/a
ირანი	56	68	85	55
ტაჯიკეთი	125	63	105	n/a

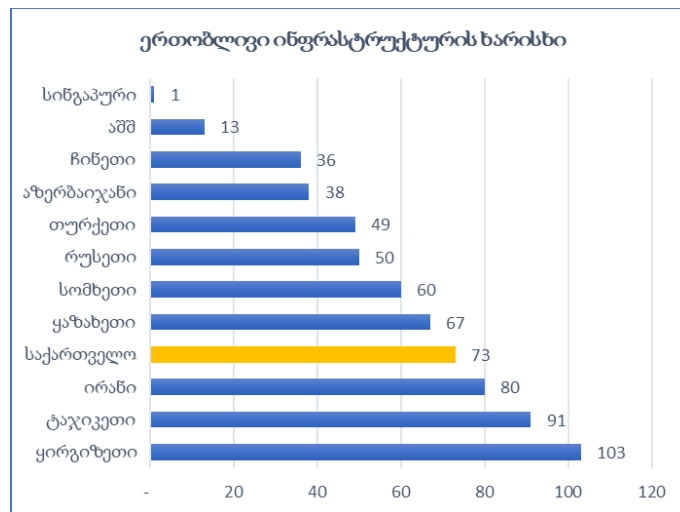
წყარო: ცხრილი შედგენილია ავტორის მიერ მსოფლიო ბანკის მონაცემებზე დაყრდნობით

დიაგრამა N 1.3.3 – 2019 წლის მსოფლიო ეკონომიკური ფორუმის მონაცემების მიხედვით საავტომობილო, სარკინიგზო და საზღვაო ინფრასტრუქტურის განვითარების ხარისხის მაჩვენებლები (ადგილების მიხედვით)



წყარო: დიაგრამები შედგენილია ავტორის მიერ მსოფლიო ბანკის მონაცემებზე დაყრდნობით

დიაგრამა N 1.3.4 - ერთობლივი ინფრასტრუქტურის ხარისხი



წყარო: დიაგრამა შედგენილია ავტორის მიერ მსოფლიო ბანკის მონაცემებზე დაყრდნობით

ლოგისტიკისა და ტრანსპორტის დარგის განვითარების განსაზღვრისათვის, ასევე იყენებენ მსოფლიო ბანკის ლოგისტიკის უზრუნველყოფის ინდექსს (LPI - Logistics Performance Index), რომელიც კომპლექსურად, ლოგისტიკის შემადგენელი სხვადასხვა კომპონენტების კრებვითი მაჩვენებელია და მოიცავს საბაჟო და სასაზღვრო გაფორმების პროცედურების, საერთაშორისო გადაზიდვების წარმოების სიმარტივის, სავაჭრო და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის ხარისხის, ამანათების კონტროლის/მონიტორინგის, მიწოდების ვადების შეფასების კრიტერიუმებს. მსოფლიო ბანკი აღნიშნულ მონაცემებს აქვეყნებს ყოველ ორ წელიწადში ერთხელ და ბოლო, 2018 წლის მონაცემების მიხედვით საქართველოს შემთხვევაში აღინიშნება ნეგატიური დინამიკა, რაც თვალნათლივ ჩანს ქვემოთ მოცემულ ცხრილში (იხ.ცხრილი N 1.3.2), სადაც საქართველო 160 ქვეყანას შორის 119-ე ადგილზეა, ხოლო პირველზე - გერმანია (World Bank).

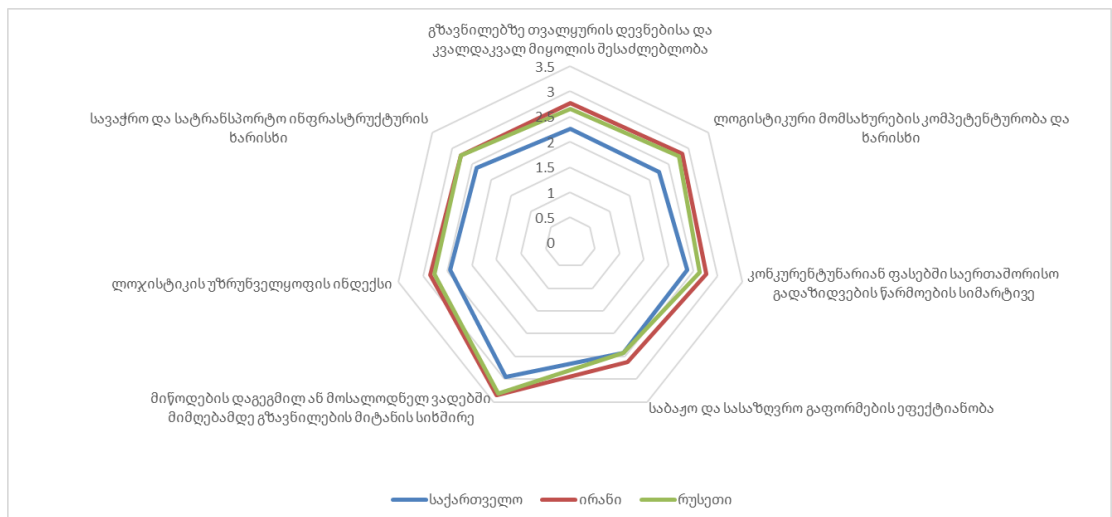
ცხრილი N 1.3.2 - საქართველოს ლოგისტიკის უზრუნველყოფის ინდექსი

საქართველო - ლოგისტიკის უზრუნველყოფის ინდექსი და ქვე-კომპონენტები	რეიტინგი /ქულა	2010	2012	2014	2016	2018
ლოგისტიკის უზრუნველყოფის ინდექსი	რეიტინგი	93	77	116	130	119
ლოგისტიკის უზრუნველყოფის ინდექსი	ქულა	2.61	2.77	2.51	2.35	2.44
გზავნილებზე თვალყურის დევნებისა და კვალდაკვალ მიყოლის შესაძლებლობა	ქულა	2.67	2.59	2.59	2.44	2.26
ლოგისტიკური მომსახურების კომპეტენტურობა და ხარისხი	ქულა	2.57	2.78	2.44	2.08	2.26
კონკურენტუნარიან ფასებში საერთაშორისო გადაზიდვების წარმოების სიმარტივე	ქულა	2.73	2.68	2.32	2.35	2.38
საბაჟო და სასაზღვრო გაფორმების ეფექტიანობა	ქულა	2.37	2.9	2.21	2.26	2.42
მიწოდების დაგეგმვით ან მოსალოდნელ ვადებში მიმდებამდე გზავნილების მითანის სიხშირე	ქულა	3.08	2.86	3.09	2.8	2.95
სავაჭრო და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის ხარისხი	ქულა	2.17	2.85	2.42	2.17	2.38

წყარო: ცხრილი შედგენილია ავტორის მიერ მსოფლიო ბანკის მონაცემებზე დაყრდნობით

აღსანიშნავია, რომ ლოგისტიკის უზრუნველყოფის ინდექსის მაჩვენებლის მიხედვითაც „ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის“ წევრი ქვეყნები, კონკურენტ სატრანსპორტო ქვეყნებთან შედარებით, როგორებიც არიან რუსეთი და ირანი, მნიშვნელოვნად დაბალ პოზიციებზე არიან განთესილები. საქართველოს შემთხვევაში ეს ნათლად ჩანს, როდესაც მოცემული ინდექსის შემადგენელი კომპონენტების შედარება ხდება რუსეთთან და ირანთან (იხ.დიაგრამა N 1.3.5)

დიაგრამა N 1.3.5 - საქართველო, რუსეთისა და ირანის ლოგისტიკის უზრუნველყოფის ინდექსი



წყარო: დიაგრამა შედგენილია ავტორის მიერ მსოფლიო ბანკის მონაცემებზე დაყრდნობით

მიუხედავად ზემოთ წარმდგენილი უარყოფითი მაჩვენებლებისა, რომელიც დაკავშირებულია „ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის“ (TRACECA - Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia (Traceca)) წვერი ქვეყნების ლოგისტიკური მაჩვენებლების გაუარესებასთან, რომელიც ვერ პასუხობს მიმდინარე მოთხოვნებსა და გამოწვევებს, უნდა აღინიშნოს, რომ მოცემულ დერეფანში, რომლის შემადგენელი ნაწილიც არის „ტრანს-კასპიურ საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტი“ (TITR – Trans-Caspian International Route (Middle Corridor, 2017)), ასევე ცნობილი „შუა დერეფნის“ სახელწოდებით, ბოლო პერიოდში შეიმჩნევა გარკვეული აქტიურობა, რაც განპირობებულია ჩინეთი-ყაზახეთის საზღვრიდან საქართველოს მიმართულებით ბლოკ-მატარებლების გააქტიურებით, აღნიშნული დერეფნის გამოყენებით ტრანსპორტირებული ტვირთების წილი ჩინეთი-ცენტრალური აზია-ევროკავშირის ქვეყნების გადაზიდვებში არის უმნიშვნელო. „შუა დერეფნის“ განვითარების ხელისშემშლელ ძირითადი მიზეზად მისი სიძვირე და არასანდოობა სახელდება, რაც გამოიხატება იმაში, რომ „შუა დერეფნით“ შუა აზიიდან ევროპის მიმართულებით სარკინიგზო გადაზიდვები 22%-ით უფრო ძვირია და 50%-ით უფრო ხანგრძლივი ვიდრე „ევრაზიის ეკონომიკური გაერთიანების“ ფარგლებში განხორციელებული მარშრუტით (დობორჯგინიძე, 2019).

ასევე არა ნაკლებ მნიშვნელოვანი ის გარემოება, 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 (Gechbaia & Tsilosani, Steps, Challanges and Perspectives for the Development of the "European-Caucasus-Asia Transport Corridor" (TRACECA), 2020).

ასევე ცალკე აღსანიშნია ის ფაქტი, რომ „ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის“ წვერი სამი ქვეყანა, საქართველო, თურქეთი და აზერბაიჯანი, წარმატებით განაგრძობენ ეკონომიკური ურთიერთთანამშრომლობის გაფართოვებას, განსაკუთრებით სატრანსპორტო და ენერგეტიკული სექტორის მეგა-პროექტების ფარგლებში, რომლებშიც ასევე მონაწილეობას ღებულობენ შუა აზიის ქვეყნებიც. სამი

ასეთი მსხვილი პროექტი არის: ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენი (BTC), ბაქო-თბილისი-ერზრუმის (BTE - ე.წ. „შაჰდენიზი“) გაზსადენი და ბაქო-თბილისი-ყარსის (BTK) რკინიგზა. ეს უკანასკნელი, აბრეშუმის გზის პროექტის ფარგლებში, კავკასიის, კერძოდ კი, საქართველოსა და აზერბაიჯანის (როგორც „კავკასიური ტანდემის“ (Papava, 2008)) ჩართვას ხელს უწყობს „აბრეშუმის გზის სატრანსპორტო დერეფნის“ წარმატებით განხორციელებული და დასრულებული პროექტი „ბაქო-თბილისი-ყარსის“ (BTK) რკინიგზა (ცნობილი ასევე „რკინის აბრეშუმის გზის“ სახელწოდებით), რომელიც ოფიციალურად 2017 წლის ოქტომბერში გაიხსნა და აკავშირებს სამ ქვეყანას, კერძოდ საქართველოს, აზერბაიჯანსა და თურქეთს და რომელმაც საფუძველი ჩაუყარა სამგზავრო და სატვირთო კავშირს ევროპასა და ჩინეთს შორის, რუსეთისა და სომხეთის გვერდის ავლით (Radio Free Europe/Radio Liberty, 30-Oct-2017). მოცემული მაგისტრალის წლიური გამტარუნარიანობა განისაზღვრება 1 მილიონი მგზავრისა და 6,5 მილიონი ტონა ტვირთის ტრანსპორტირებით, ხოლო 2034 წლისათვის იგეგმება მოცემული მაჩვენებლების გაზრდა და სამიზნე მაჩვენებელი განისაზღვრება 3 მილიონი მგზავრისა და 17 მილიონ ტონამდე ტვირთის ტრანსპორტირებით.

ჩვენ წერილობით მივმართეთ სს „საქართველოს რკინიგზა“-ს იმ მიზნით, რომ დაგვედგინა კონტეინერიზებული ტვირთბრუნვის მოცულობა, რომელიც განხორციელებული იყო საქართველოს რკინიგზით 2019-2022 წლებში იმისათვის, რომ დაგვედგინა და განგვესაზღვრა კორელაცია საზღვაო პორტებსა და რკინიგზით გადაზიდულ საკონტეინერო ტვირთებს შორის. სს „საქართველოს რკინიგზის“ მიერ მოწოდებული მონაცემებისა და საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს მიერ გამოქვეყნებული მონაცემების საფუძველზე შესაძლებელი გახდა კორელაციის მაჩვენებლის განსაზღვრა (ცხრილი N 1.3.3).

ცხრილი N 1.3.3 - კორელაციის მაჩვენებლის განსაზღვრა საქართველოს საზღვაო ნავსადგურებსა და რკინიგზის მიერ დამუშავებულ კონტეინერების რაოდენობებს შორის TEU ერთეულებში

პერიოდი	საზღვაო ნავსადგურებში გადამუშავებული კონტეინერების რაოდენობა (TEU/ერთეულებში)	საქართველოს რკინიგზის მიერ გადამუშავებული კონტეინერების რაოდენობა (TEU/ერთეულებში)	კორელაციის მაჩვენებელი
2020	490,370	81,047	0.30
2021	401,255	73,395	
2022	424,765	87,456	

წყარო: ცხრილი შედგენილია ავტორის მიერ ეკონომიკის სამინისტროსა და საქართველოს რკინიგზის მიერ მოწოდებულ მონაცემებზე დაყრდნობით

როგორც ზემოთ მოცემული ცხრილიდან ჩანს კორელაცია საზღვაო გადაზიდვებსა და სარკინიგზო გადაზიდვებს შორის არის საკმაოდ დაბალი. გარდა კორელაციის დადგენისა ჩვენ ვეცადეთ განგვესაზღვრა, თუ რამდენად შესწევს რკინიგზას უნარი იმისა, რომ მნიშვნელოვანი კონკურენცია გაუწიოს საზღვაო პორტს საკონტეინერო გადაზიდვების ნაწილში და მივედით შემდეგ დასკვნამდე, რომ სრულად დატვირთვის შემთხვევაში რკინიგზა რთულად თუ შესძლებს გაუწიოს კონკურენცია საზღვაო გადაზიდვებს ვინაიდან, როგორც წესი საკონტეინერო გადაზიდვებისათვის გამოყოფილი ე.წ. „ბლოკტრეინი“ საკმაოდ შეზღუდულია გადაზიდვების ნაწილში და შესაძლებელია მიახდინოს მაქსიმუმ 240 TEU-ს ტრანსპორტირება, რაც ნაკლებად სავარაუდოა განხორციელდეს, ვინაიდან კავკასიის მონაკვეთზე 40-42 ვაგონისაგან დაკომპლექტებული შემადგენლობაზე მეტის გადაადგილება არ ხორციელდება და რაც ნიშნავს იმას, რომ ერთი გადაზიდვის ფარგლებში შესაძლებელია დაახლოებით 42 ერთეული 40 ფუტიანი კონტეინერი გადაიზიდოს, რაც არის 82 TEU, მაშინ როდესაც საკონტეინერო გემს ერთ შემოსვლაზე შეუძლია შემოიტანოს 38-ჯერ ან 100-ჯერ მეტი. გარდა ამისა იმისათვის, რომ რკინიგზამ მნიშვნელოვანი კონკურენცია გაუწიოს საზღვაო გადაზიდვებს კონტეინერების გადაზიდვის ნაწილში ამისათვის მაქსიმალურად განვითარებული უნდა იყოს მოცემული ინფრასტრუქტურა და ხაზები ერთამენთთან შესაბამისობაში

უნდა მოდიოდეს და არ უნდა საჭიროებდეს შემადგენლობის გადაწყობას. რკინიგზის განვითარება მრავალ გამოწვევებთან არის დაკავშირებული, როგორებიცაა რთული რელიეფი გიუმრის მონაკვეთზე და არასტაბილური პოლიტიკური მდგომარეობა ნახიჩევანში. სარკინიგზო ხაზების განვითარება უფრო განსახილველია ინტერმოდალური ტვირთების ჭრილში და ნაკლებად საზღვაო გადაზიდვებისათვის კონკურენციის გაწევის ნაწილში ზემოაღნიშნული არგუმენტების გამო. იმისათვის, რომ უფრო თვალსაჩინო გაგვეხადა საზღვაო და სარკინიგზო გადაზიდვების ძლიერი და სუსტი მხარეები და ასევე მოცემული ტრანსპორტირების სახეობების შესაძლებლობები და საფრთხეები ჩატარებულ იქნა SWOT ანალიზი ტრანსპორტირების ამ ორ სახეობას შორის (სქემა N 1.3.1).

სქემა N 1.3.1 - საზღვაო და სარკინიგზო ტრანსპორტით კონტეინერების გადაზიდვის SWOT ანალიზი

S - ძლიერი მხარეები		W - სუსტი მხარეები	
საზღვაო გადაზიდვა	სარკინიგზო გადაზიდვა	საზღვაო გადაზიდვა	სარკინიგზო გადაზიდვა
1) დიდი ოდენობით ერთიანად ტრანსპორტირება	1) სწრაფი ტრანსპორტირება	1) ტრანსპორტირების სანგრძლივი პერიოდი	1) ტრანსპორტირების ძვირადღირებულება
2) დაბალი ტრანსპორტირების ღირებულება	2) პირდაპირი ტრანსპორტირების შესაძლებლობა	2) დამატებით რკინიგზის ან სავაჭრობითლო გადაზიდვის გამოყენების საჭიროება	2) შემადგენლობის გადაწყობის საჭიროება რკინიგზის ხაზებს შორის სხვაობის გამო
3) ტვირთების მაღალი გამტარუნარიანობა	3) დაბალი ტრანსპორტირების ღირებულება იმ მონაკვეთებზე, სადაც	3) გრძელი გადაზიდვის მარშრუტები	3) მცირე ოდენობით ტრანსპორტირება
		4) დიდი ოდენობით გამონაბოლქვი/ემისია და	4) ტრანზიტის შემთხვევაში სატრანზიტო ქვეყნებში
O - შესაძლებლობები		T - საფრთხეები	
საზღვაო გადაზიდვა	სარკინიგზო გადაზიდვა	საზღვაო გადაზიდვა	სარკინიგზო გადაზიდვა
1) სხვადასხვა საზღვაო პორტების გამოყენება	1) წარმოებების ქვეყნის სიღრმეში შეტანა	1) ვიწრო გემთშესვლის არხი საზღვაო პორტში	1) კონკურენტი სარკინიგზო მარშრუტებით
2) "ჭკვიანი კონტეინერების" გამოყენება და მათი გადაადგილების მონიტორინგი	2) ტრანზიტული ქვეყნების რკინიგზის ულექტროფიცირება	2) გადატვირთულობა, გემთმოცდენა მაღალი ინტენსივობის პორტებში	1) ტრანსპორტირება, როდესაც ნაკლები სატრანზიტო ქვეყანა მონაწილეობს
3) IMO 2020-ის სრულად განხორციელების შემდეგ გამონაბოლქვის/ემისიის შემცირება	3) "ბლოკტრეინების" გადაადგილების სიხშირის გაზრდა	3) არაბელსაყრელი ამინდის პირობები	2) კონტეინერების ძარცვა ტრანსპორტირებისა და "ტრანსმიპენების" დროს
	4) "აბრეშუქის გზის" განვითარება	4) მეკობრეობა/ტერორიზმი	

წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ

ზემოთ მოცემულმა SWOT ანალიზმა გვიჩვენა, რომ საზღვაო გადაზიდვებს უფრო ძლიერი პოზიციები აქვს გადაზიდვების მოცულობის, ღირებულების, გამტარუნარიანობის და მიწოდების არეალის თვალსაზრისით ვიდრე ეს გააჩნია სარკინიგზო გადაზიდვას.

მიუხედავად იმისა, რომ ეკონომიკური თანამშრომლობა საქართველოს, აზერბაიჯანსა და თურქეთს შორის არის საკმაოდ ძლიერი, აღსანიშნავია, რომ

კავკასიის მესამე და „ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის“ ერთ-ერთი წევრი ქვეყანა, კერძოდ, სომხეთი გამოთიშულია მოცემული ეკონომიკური ურთიერთობებიდან, რაც განპირობებულია პოლიტიკური საკითხებით, ვინაიდან ამ უკანასკნელს გაწყვეტილი აქვს დიპლომატიური ურთიერთობა როგორც თურქეთთან, ასევე აზერბაიჯანთან და მასთან მომიჯნავე 4 სახელმწიფოდან ღია აქვს საზღვრები მხოლოდ ირანთან და საქართველოსთან. სომხეთის ეკონომიკა და მისი სტაბილურობა მნიშვნელოვნად არის დაკავშირებული რუსეთთან, რომელიც არის სომხეთის უმსხვილესი იმპორტიორი ქვეყანა. ყველა სავაჭრო ოპერაციების წარმოება რუსეთთან სომხეთს უწევს საქართველოს ტერიტორიის გავლით. სომხეთმა კიდევ უფრო გააღრმავა თავისი ეკონომიკური ინტეგრაცია რუსეთთან 2015 წელს ევრაზიული ეკონომიკური კავშირის (EAEU) წევრობით, რაც განპირობებული იყო რუსეთის მხრიდან განხორციელებული ზეწოლით და იყო ერთგვარი საპასუხო ქმედება ევროკავშირის მიერ სომხეთთან მიმდინარე ურთიერთთანამშრომლობასთან დაკავშირებულ მოლაპარაკებებზე.

ასევე წინადადებულ ნაბიჯად შეიძლება ჩაითვალოს „ტრანს-კასპიურ საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტი“-ს 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 შეადგენს საშუალოდ 14-15 დღეს. მოცემული ინიციატივას მხარს უჭერდნენ, როგორც დაინტერესებული მხარეები, ასევე ჩინეთი, ხოლო ტექნიკური დოკუმენტაციის შექმნაში მნიშვნელოვანი როლი ითამაშა ევროკავშირმა.

„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

მოწყვა სატრანსპორტო კომპანიებს შორის კოორდინირებული ურთიერთთანამშრომლობა ტექნოლოგიურ დარგში და ტრანსპორტირებისთვის ინტეგრირებული განაკვეთების დამტკიცება (Middle Corridor, 2017).

ასევე დადებითი ძვრებია კასპიის ზღვის მონაკვეთზე, რაც მდგომარეობს ბაქოს საერთაშორისო საზღვაო პორტის ინფრასტრუქტურის განვითარებასა და გაფართოებაში. მოცემული პროექტის ფარგლებში აზერბაიჯანის მთავრობა გეგმავს ქვეყანა აქციოს კასპიის ზღვის ლოგისტიკურ ჰაბად და ამ მიმართულებით უკვე ქმედითი ნაბიჯები გადადგმულია. აქტიურად მიმდინარეობს პორტის ინფრასტრუქტურის განახლება, ასევე იგეგმება თავისუფალი ეკონომიკური ზონის შექმნა, რომელიც 400 ჰა-ზე იქნება გადაჭიმული და სადაც, კომპანიები მნიშვნელოვანი საგადასახადო შეღავათებით ისარგებლებენ (Mehdiyev, 2020). ასევე, რაც არანაკლებ მნიშვნელოვანია, აზერბაიჯანმა დააყენა რეგულარული გემი ე.წ. „Feeder Service“ ბაქო - თურქმენბაში - ბაქო მარშრუტზე, რაც მნიშვნელოვნად შეამცირებს ტვირთების მოცდენას, რაც აქამდე ხშირ შემთვევაში განპირობებული იყო იმით, რომ არ არსებობდა რეგულარული სახაზო-გემის მომსახურება (Hajiyeva, 2020).

ცხადია, ყოველივე ზემოაღნიშნული დადებითად აისახება „ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის“ მომავალ ეფექტურ საქმიანობაზე და ასევე მოცემული დერეფნის სასარგებლოდ დღემდე მუშაობს აშშ-ს მიერ ირანისათვისა და რუსეთისათვის დაწესებული სანქციები, რაც საქართველომ და „ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის“-ს სხვა წევრმა ქვეყნებმა მაქსიმალურად მათთვის სასარგებლოდ უნდა გამოიყენონ.

1.4 საკონტინენტო გადაზიდვებში კონკურენტული სტრატეგიების შემუშავების მეთოდოლოგია და მოდელები

როგორც არაერთი ეკონომისტის მიერ იქნა დამტკიცებული კონკურენცია წარმოადგენს საზოგადოების განვითარების მამოძრავებელ ძალას, ეფექტურობის უზრუნველყოფისა და საბაზრო ეკონომიკის დინამიური განვითარების მნიშვნელოვან მექანიზმს. ის უბიძგებს ეკონომიკურ სუბიექტებს სამომხმარებლო ბაზარზე ლიდერობისათვის და ამით მიმართავს მათ საქმიანობას საზოგადოებრივი ინტერესების რეალიზაციისაკენ (Фатхутдинов Р. , Стратегический маркетинг, 2002).

კვლევების მნიშვნელოვანი რაოდენობა მიექცვნა კონკურენციის პრაქტიკულ ასპექტებს: კონკურენტულ სტრატეგიებს, კონკურენციის სახეებს და მეთოდებს. მოცემულ კვლევებს შორის აუცილებელია გამოვყოთ ისეთი ეკონომისტების აღიარებული კლასიკური ნაშრომები, როგორებიც არიან მ. პორტერი (Porter, 2008), ი. ანსოფი (Ansoff, Strategic Management, 2007), რ. ვატერმანი (Waterman, 1987), პ. დრუკერი (Drucker, 2017), რ.ფახტუდინოვი (Фатхутдинов Р. , Стратегическая конкурентоспособность, 2005) და მრავალი სხვა. ადგილობრივი ეკონომისტ-მეცნიერებიდან შეგვიძლია გამოვყოთ ე.ბარათაშვილი, ბ.გეჩბაია და ვ.ღლონტი (ბარათაშვილი, გეჩბაია, & ღლონტი, 2012), ა.მახაძე და ვ.ანანიძე (მახაძე & ანანიძე, საზღვაო პორტის მართვის საფუძვლები, 2013), ე.ჩიქოვანი (ჩიქოვანი, 2020) და სხვები.

არსებობს კონკურენციის გაგების სამი ძირითადი მიდგომა (Фатхутдинов Р. А.):

1. ქცევითი. კონკურენცია განისაზღვრება, როგორც მეტოქეობა გამყიდველებსა და მყიდველებს შორის ყველაზე მომგებიანი რესურსების, წარმოებისა და გაყიდვების პირობებისთვის.
2. სტრუქტურული. კონკურენციის გაბატონებული პირობები განსაზღვრავენ ოთხი ტიპის ბაზრიდან ერთ-ერთს: სრულყოფილ კონკურენციას, მონოპოლისტურ კონკურენციას, ოლიგოპოლიასა და მონოპოლიას.
3. ფუნქციონალური. როგორც მოქნილი მექანიზმის სახეობა განსაზღვრავს კონკურენციის როლს ეკონომიკაში, რომელიც სწრაფად რეაგირებს ბაზრის

ცვლილებებზე და, შესაბამისად, ინარჩუნებს მიწოდებისა და მოთხოვნის ბალანსს რესურსებზე, წარმოებულ საქონელზე და ა.შ.

ქცევითი მიდგომა წარმოადგენს კონკურენციას, როგორც მეტოქეობას საქმიანობის უკეთესი შედეგების მიღწევის მიზნით. ერთ-ერთი პირველთაგანი, ვინც კონკურენცია საბაზრო ეკონომიკის საკვანძო პირობად მიიჩნია, იყო ადამ სმიტი, მან ის ბაზრის „უხილავ ხელთან“ გააიგივა.

საყოველთაოდ აღიარებული კლასიკური ბაზრის მოდელებიდან, განვიხილოთ კონკურენციის თავისებურებები სატრანსპორტო ბაზრებზე. ბაზრის მონოპოლიზაციის ხარისხის მიხედვით განასხვავებენ სრულყოფილ და არასრულყოფილ კონკურენციას.

სრულყოფილი კონკურენცია ეს არის შეუზღუდავი კონკურენციის სახეობა. იგი გამოიყენება ბაზარზე, სადაც არის მსგავსი სატრანსპორტო მომსახურების ბევრი გამყიდველი და მყიდველი. მკაცრი თეორიული განმარტებით, სრულყოფილი კონკურენცია არის ეგრეთ წოდებული „იდეალური“ სტრუქტურა და თანამედროვე საბაზრო პირობებში წარმოადგენს იშვიათობას. საზღვაო გადაზიდვებში ამ ტიპის ბაზარი პირობითად შეიძლება მივაკუთვნოთ სააგენტოებისა და სატრანსპორტო-საექსპედიტორო მომსახურებების შიდა საპორტო ბაზარს. საზღვაო პორტებისა და საკონტეინერო ტერმინალების მომსახურების ბაზარზე ასეთი კონკურენცია არ არსებობს.

სრულყოფილი კონკურენციის საპირწონედ გვევლინება არასრულყოფილი კონკურენცია. არასრულყოფილ კონკურენციაში გამოყოფენ შემდეგ სახეობებს: მონოპოლისტურ კონკურენციას, ოლიგოპოლიურ კონკურენციას და წმინდა მონოპოლიას. სრულყოფილად კონკურენტული ბაზრისგან განსხვავებით, არასრულყოფილად კონკურენტულ ბაზრებზე, ცალკეულ გამყიდველებს შეუძლიათ გავლენა მოახდინონ თავიანთი პროდუქციის ფასზე. ამ ბაზრებს შორის მთავარი განმასხვავებელია მათი მონოპოლიზაციის ხარისხი.

მონოპოლისტური კონკურენციის ტიპი არ არის დამახასიათებელი საზღვაო პორტებისა და საკონტეინერო ტერმინალების მომსახურების ბაზრისათვის, ვინაიდან

როგორც წესი საზღვაო ქვეყნებში ფუნქციონირებს ერთზე მეტი საზღვაო პორტი და ასევე თავად პორტში შესაძლებელია ფუნქციონირებდეს ერთზე მეტი საკონტეინერო ტერმინალი.

ოლიგოპოლიას ადგილი აქვს იმ პირობებში, როდესაც დარგობრივ ბაზარზე საქმიანობენ გამყიდველების შედარებით მცირე რაოდენობა (მაგრამ არა ერთი), რომლებსაც აქვთ შესაძლებლობა კოორდინაცია გაუწიონ თავიანთ საბაზრო პოლიტიკას. აღსანიშნავია, რომ ოლიგოპოლია კონკურენციის ყველაზე გავრცელებული ფორმაა სატრანსპორტო ბაზარზე, მომხმარებელთა სიმრავლისა და სატრანსპორტო ორგანიზაციების შეზღუდული რაოდენობის გამო. საპორტო ტერმინალის მომსახურების ბაზრისთვის ოლიგოპოლია არის კონკურენციის მთავარი ფორმა.

განვითარებისა და გავრცელების მასშტაბებიდან გამომდინარე განარჩევენ: შიდადარგობრივ, დარგთაშორის, შიდა (ადგილობრივ) და საერთაშორისო კონკურენციას. შიდადარგობრივი კონკურენცია ყველაზე უფრო განვითარებულია წარმოების მაღალი დონისა მქონე და განვითარებად ქვეყნებში, რომლებმაც მიაღწიეს მნიშვნელოვან ინდუსტრიულ დონეს. ტრანსპორტის რამოდენიმე სახეობის არსებობის მიუხედავად, მათ შორის წარმოიქმნება შიდადარგობრივი კონკურენცია, ვინაიდან ტრანსპორტის ყველა სახეობა გადაადგილების ერთსა და იმავე მოთხოვნილებას აკმაყოფილებს.

შიდა კონკურენცია ხორციელდება ერთი ქვეყნის ფარგლებში შიდა სატრანსპორტო საწარმოებს შორის. შიდა კონკურენცია შეიძლება იყოს წარმოდგენილი კონკურენციით რეგიონულ ან ადგილობრივ დონეზე, როდესაც კონკურენცია შემოიფარგლება გარკვეული ტერიტორიით. საპორტო გადატვირთვების მომსახურების ბაზარზე შიდა კონკურენცია არსებობს შიდაპორტის კონკურენციის სახით, როდესაც ერთი აკვატორიის ფარგლებში ერთმანეთს კონკურენციას უწევენ საკონტეინერო ტერმინალები. შიდა კონკურენციის ერთ-ერთ ნაირსახეობას განეკუთვნება ასევე პორტთაშორისი კონკურენცია, როდესაც ადგილი აქვს კონკურენციას პორტებს შორის ერთი ქვეყნის ფარგლებში.

საერთაშორისო კონკურენცია ვითარდება მაშინ, როდესაც ერთამენთს უპირისპირდებიან სხვადასხვა ქვეყნის საწარმოები. საზღვაო ტრანსპორტში, მისი ბუნებრივი თავისებურებიდან გამომდინარე, საერთაშორისო კონკურენცია ფართოდ არის განვითარებული.

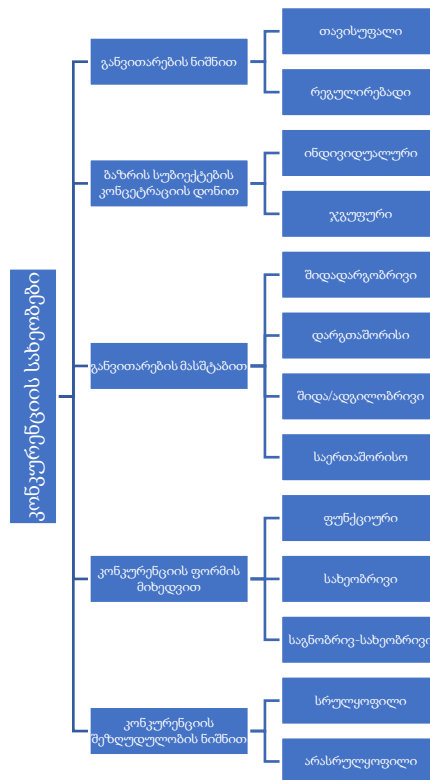
ფორმის მიხედვით არსებობს კონკურენციის სამი სახე: ფუნქციური, სახეობრივი და საგნობრივ-სახეობრივი. ფუნქციური კონკურენცია დაკავშირებულია ძირეულად განსხვავებული მომსახურების არსებობასთან ან მომხმარებელთა მოთხოვნილებების დაკმაყოფილებასთან „გარე საბაზრო“ რესურსების გამოყენებით. ტრანსპორტის სფეროში ფუნქციური კონკურენცია არ არსებობს, ვინაიდან არ არსებობს სხვა მომსახურება, რომელიც გადაადგილების საჭიროებას დააკმაყოფილებს.

სახეობრივი კონკურენცია გადაზიდვებში ხორციელდება მაშინ, როდესაც ადგილი აქვს გადაზიდვის სხვადასხვა სახობას. აგრეთვე გადამზიდავ კომპანიებს შორის, რომლებიც სთავაზობენ საქონლის მიწოდებას, რომლებიც განსხვავდება რიგი მნიშვნელოვანი პარამეტრებით: მიწოდების სიჩქარით, ტრანსპორტირების პირობებით, გადაზიდვების რაოდენობებით და სხვა.

საგნობრივ-სახეობრივი კონკურენციისათვის დამახასიათებელია დაპირისპირება სატრანსპორტო კომპანიებს შორის, რომლებიც სთავაზობენ სატრანსპორტო მომსახურებას მნიშვნელოვანი ხარისხობრივი განსხვავებების გარეშე. ამ ფორმას ზოგჯერ მოიხსენიებენ, როგორც შიდასახეობრივ კონკურენციას. ხაზგასმით უნდა აღინიშნოს, რომ სატრანსპორტო ბაზარზე კონკურენტუნარიანობის ასამაღლებლად აუცილებელია, პირველ რიგში, შიდასახეობრივი კონკურენციის განვითარება.

საკონტეინერო გადაზიდვის ბაზარზე ძირითადად ადგილი აქვს საგნობრივ-სახეობრივ კონკურენციას, ვინაიდან საკონტეინერო გადაზიდვების ტექნოლოგია მცირედ განსხვავდება სხვადასხვა საკონტეინერო ტერმინალებში. უფრო დეტალურად კონკურენციის სახეობების შესახებ იხილეთ სქემა N 1.4.1, სადაც სტრუქტურალად არის წარმოდგენილი მონაცემები.

სქემა N 1.4.1 – კონკურენციის სახეობები



სქემა შედგენილია ავტორის მიერ საყოველთაოდ აღიარებული კლასიკური ბაზრის მოდელებზე და კონკურენციის სახეობებზე დაყრდნობით

განვითარების ხასიათის მიხედვით გამოირჩევა თავისუფალი და რეგულირებადი კონკურენცია. თავისუფალი კონკურენციის ძირითადი მახასიათებლებია: მრავალი დამოუკიდებელი მწარმოებლის არსებობა ბაზარზე, შეუზღუდავი წვდომა ბაზარზე ყველასთვის, საბაზრო ფასებზე კონტროლის არ არსებობა (Миронов, 2004).

რეგულირებადი კონკურენცია ხასიათდება სახელმწიფოს ჩარევით ეკონომიკაში მიმდინარე პროცესებში, იმ მიზნით რათა შეიქმნას პირობები ბაზრის სუბიექტების განვითარებისა და მათი საქმიანობის რეგულირებისთვის.

თითოეულ კონკრეტულ ბაზარზე კონკურენციის სახეობა და ბუნება განსაზღვრავს მასში კონკურენტული ბრძოლის მეთოდის არჩევას. გამოარჩევენ კონკურენციის ორ ძირითად მეთოდს: საფასო და არაფასო მეთოდს.

კონკურენციის საფასო მეთოდი ტრანსპორტირებაში ხორციელდება გადაზიდვის ტარიფების ცვლილებით (როგორც წესი შემცირებით). საფასო კონკურენცია შეიძლება იყოს პირდაპირი ან დაფარული. პირდაპირი საფასო კონკურენციის პირობებში კომპანიები ღიად აცხადებენ თავიანთ მომსახურებაზე ტარიფების შემცირების შესახებ. ფარული საფასო კონკურენციის დროს კი შესაძლებელია მოხდეს ფასების შემცირება ფასდაკლების გზით და მიწოდების უკეთესი პირობების უზრუნველყოფით, სტანდარტული ტარიფების უცვლელად დატოვების პირობებში, რაც რეალურად მიუთითებს ტრანსპორტირების ხარჯების შემცირებაზე.

საფასო კონკურენციას აქვს როგორც ადმინისტრაციული, ასევე ბუნებრივი შეზღუდვები. ადმინისტრაციული შეზღუდვები მოიცავს ანტიმონოპოლიური კანონმდებლობის ეფექტს, რომელიც რეალურად განსაზღვრავს ტრანსპორტის ტარიფების დონეს ბუნებრივი მონოპოლიების სფეროში და ასევე, გარკვეული დათქმებით, კრძალავს კონკურენციის ფარული ფასის მეთოდების გამოყენებას. საფასო კონკურენციის ბუნებრივი შეზღუდვები მოიცავს იმ ფაქტს, რომ ტარიფების შემცირება თეორიულად შესაძლებელია ხარჯების ან მოგების შემცირების გზით. ამიტომ, ბაზრის მაღალი კონცენტრაციის პირობებში, როდესაც მოცემულ ბაზარს აკონტროლებს 3-4 კომპანია, ფასების დაპირისპირება გარდაუვლად მოუტანს დიდ ფინანსურ ზარალს მის ყველა მონაწილეს.

ეკონომიკის მონოპოლიზაციის პირობებში საფასო კონკურენცია მნიშვნელოვნად შეზღუდულია. ამის გამო, შეინიშნება კონკურენციის აქცენტების გადატანა არასაფასო ფაქტორებზე. არასაფასო კონკურენცია ეფუძნება ხარისხის მახასიათებლების გაუმჯობესებას (სანდოობა, საიმედოობა, უვნებლობა, უსაფრთხოება, სასარგებლო ეფექტი და ა.შ.) და პროდუქტის დიფერენციაციის მიზანმიმართული პოლიტიკის გატარებას (დამატებითი მომსახურებების შეთავაზება). ამ ტიპის კონკურენცია ძალიან

გავრცელებულია განვითარებული საბაზრო ეკონომიკის მქონე ქვეყნებში. ასეთი კონკურენციის პირობებში, სატრანსპორტო კომპანიები იძენენ გარკვეულ იმიჯს და ქმნიან კონკურენტული უპირატესობების უფრო გრძელვადიან რეზერვს, ვიდრე საფასო კონკურენციის პირობებში (Томпсон-мл & Стрикленд III, 2003).

კონკურენცია საზღვაო საკონტეინერო გადაზიდვის ბაზარზე არის ბრძოლის პროცესი არსებული და პერსპექტიული ტვირთების ნაკადებისთვის, როგორც შიდა, ისე უცხოურ ბაზარზე, ბაზრის წილის შენარჩუნების ან გაზრდის მიზნით, ასევე კანონმდებლობის ფარგლებში ან ბუნებრივ პირობებში ობიექტური ან სუბიექტური საჭიროებების დასაკმაყოფილებლად.

საზღვაო საკონტეინერო ტერმინალის ოპერატორის კონკურენტუნარიანობა არის შედარებითი თვისება, რომელიც ასახავს გადამტვირთავი საკონტეინერო ტერმინალის ოპერატორის უნარს სრულად დააკმაყოფილოს კლიენტების მოთხოვნები გადაზიდვის პროცესის მახასიათებლებთან მიმართებაში, კონტეინერით ტვირთის მიწოდების მთელი ლოგისტიკური ჯაჭვის ფარგლებში, შეინარჩუნოს არსებული ტვირთნაკადი და ასევე მოიზიდოს ახალი ტვირთები, კონკურენტული საქმიანობის წარმოების გზით, როგორც შიდა, ისე საერთაშორისო ბაზრებზე, მიწოდებული სატრანსპორტო მომსახურებების ხარისხობრივი გაუმჯობესების გზითა და საქმიანობის გარე პირობების გათვალისწინებით.

შიდა ბაზარზე არსებულ სატრანსპორტო კომპანიებს შორის კონკურენცია განაპირობებს მათი მომსახურების თანხობრივი და ხარისხობრივი მახასიათებლების გაუმჯობესებას. აღნიშნული თავის მხრივ ზრდის კომპანიების კონკურენტუნარიანობას სატრანსპორტო მომსახურების გლობალურ ბაზარზე.

საერთაშორისო ბაზარზე საპორტო საკონტეინერო ტერმინალის კონკურენტუნარიანობის კომპლექსური მაჩვენებელი საშუალებას იძლევა შედარდეს სხვადასხვა ქვეყნის სატრანსპორტო კომპანიები, რომლებიც კონკურენციას უწევენ ერთმანეთს საერთაშორისო ბაზარზე. ამრიგად, ფაქტორების მთლიანი ერთობლიობა, რომლებიც ექვემდებარება დასაბუთებას, იყოფა გარე და შიდა ფაქტორებად.

კომპანიას აქვს შეზღუდული უნარი გავლენა მოახდინოს გარე ფაქტორებზე, თუმცა გარე ფაქტორებმა შესაძლებელია მნიშვნელოვანი გავლენა იქონიოს სატრანსპორტო მომსახურების კონკურენტუნარიანობაზე. მომსახურების უნარი, გაუძლოს კონკურენციას, შეიძლება არ იყოს განხორციელებული გარე ფაქტორების გამო. შიდა გარემოს ფაქტორები ქმნიან მომსახურების კონკურენტუნარიანობას, ანუ მომსახურებების კონკურენტუნარიანობის პოტენციალს, ეს უკანასკნელი ვლინდება მხოლოდ გარე გარემოსთან ურთიერთობისას.

საზღვაო საკონტეინერო ტერმინალების ოპერატორების კონკურენტუნარიანობის შეფასება ხორციელდება ამ ბაზრის საერთაშორისო სეგმენტში, სადაც გარე გარემო განსხვავებულია სხვადასხვა რეგიონებსა და ქვეყნებში მდებარე კომპანიებისათვის. საზღვაო საკონტეინერო გადაზიდვების ბაზრის მახასიათებლების ანალიზის საფუძველზე გამოვლინდა საკონტეინერო ტერმინალის ოპერატორების კონკურენტუნარიანობაზე მოქმედი გარე ფაქტორების ერთობლიობა, რომლებიცაა:

1. გეოგრაფიული მდებარეობა. გეოგრაფიული მდებარეობის გავლენა ტერმინალის კონკურენტუნარიანობაზე განისაზღვრება მისი სიახლოვით მსოფლიოს მთავარ სატრანსპორტო მარშრუტებთან, რაც ხელსაყრელ და მიზანშეწონილს ხდის ამ ქვეყნის სატერმინალო კომპლექსების გამოყენებას. ასევე, გეოგრაფიული მდებარეობა განსაზღვრავს საპორტო ტერმინალების გამოყენების შესაძლებლობას ტრანზიტის განხორციელებისათვის მსოფლიოს სხვადასხვა რეგიონებში.
2. პოლიტიკური და ეკონომიკური სისტემის სტაბილურობა. ამ ფაქტორს, უპირველეს ყოვლისა, ახასიათებს სახელმწიფო ორგანოების მიერ მიღებული რეგულაციები და ნორმატიული აქტები, და ამ უკანასკნელების დაცვაზე სახელმწიფოს მიერ განხორციელებული კონტროლის დონე, აგრეთვე სხვადასხვა ტიპის საზოგადოებრივი ორგანიზაციების, მოძრაობებისა და გაერთიანებების საქმიანობა. პოლიტიკური სტაბილურობა არის დარგის მიმზიდველობის მაჩვენებელი ინვესტორებისთვის. ეკონომიკის

მდგომარეობა გავლენას ახდენს ყველა რესურსის ღირებულებაზე და მომხმარებელთა უნარზე, შეიძინონ გარკვეული საქონელი და მომსახურება.

3. საბაჟო სისტემა. საბაჟო სისტემის გავლენა სატრანსპორტო დარგის კონკურენტუნარიანობაზე განისაზღვრება საბაჟო მოსაკრებლების ოდენობის, საბაჟო პროცედურების რეგულირების, გამჭვირვალობისა და სიმარტივის დონის მიხედვით. მაგალითად, მრავალი ტექნოლოგიური ბარიერისა და ბიუროკრატიული სისტემის არსებობა სახელმწიფო და საბაჟო საზღვრებზე საქონლის გადაადგილებისას, გამოწვეული ეკონომიკური და ორგანიზაციული ფაქტორებით (საბაჟო მოსაკრებლები, სხვადასხვა უწყებრივ-ორგანიზაციული სტრუქტურები) იწვევს ექსპორტ-იმპორტისა და სატრანზიტო საქონელის მიწოდების დროის ზრდას და როგორც შედეგი ტრანსპორტირების ღირებულების ზრდას.
4. საგადასახადო პოლიტიკა და კანონმდებლობის ხარისხი. აღნიშნული ფაქტორები პირდაპირ განსაზღვრავენ კონკურენტუნარიანობის ფასწარმოქმნის კომპონენტს. კომპანიების ეკონომიკური საქმიანობა მიმდინარეობს სამართლებრივ ჭრილში, რომლის „თამაშის წესებსაც“ ქმნის სახელმწიფო და რომელი წესებითაც უნდა „ითამაშოს“ ადგილობრივი ბაზრის ყველა მონაწილემ. ეს წესები შექმნილია იმისთვის, რომ ეკონომიკურ ურთიერთობებში ყველა მონაწილეს ჰქონდეს მინიჭებული თანაბარი უფლებები და ამავე დროს გათვალისწინებული იყოს სახელმწიფოს ინტერესები, რომელიც წარმოადგენს ეროვნული ინტერესების წარმომადგენელს. ეკონომიკური საქმიანობის მარეგულირებელი კანონმდებლობა, რა თქმა უნდა ეხება ტრანსპორტის დარგსაც, თუმცა, ზოგიერთი კანონი, მიუხედავად იმისა, რომ არ ვრცელდება ტრანსპორტის ეკონომიკურ საქმიანობაზე, პირდაპირ გავლენას ახდენს მის კონკურენტუნარიანობაზე.
5. ქვეყანაში საინფორმაციო ტექნოლოგიების განვითარების დონე. ტელეკომუნიკაციებისა და საინფორმაციო ტექნოლოგიების განვითარება შესაძლებელს ხდის სწრაფად იქნას მოპოვებული ინფორმაცია შიდა და

საგარეო ბაზრებზე არსებული ვითარების შესახებ, მოხდეს მოცემული ინფორმაციის გაანალიზება, რათა შემდგომ მიღებულ იქნას შესაბამისი გადაწყვეტილებები.

6. გლობალურ სატრანსპორტო ქსელში ინტეგრაციის ხარისხი. გლობალურ სატრანსპორტო ქსელში ინტეგრაციის ხარისხი განისაზღვრება ეროვნული სატრანსპორტო სისტემების ხელმისაწვდომობით საერთაშორისო გადაზიდვებისათვის. ხელმისაწვდომობა თავის მხრივ განისაზღვრება სატრანსპორტო საშუალებების უნიფიცირებისა და უნივერსალიზაციის ხარისხით, ტექნოლოგიებით, ტექნიკური მოთხოვნებითა და ასევე კომერციული სამართლებრივი ნორმებისა და ჩვეულებების თანმიმდევრულობით. ეს ფაქტორი განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია ქვეყნის სატრანსპორტო პოტენციალის განვითარებისა და გაზრდისათვის. გლობალურ სატრანსპორტო ქსელში ინტეგრაცია შესაძლებელს ხდის მნიშვნელოვნად გაფართოვდეს ეროვნული სატრანსპორტო მომსახურების ექსპორტი მსოფლიო ბაზრებზე.
7. ქვეყნის სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის ზოგადი განვითარება. კონკურენტულ ბრძოლაში მდგრადი ტვირთწოდებისათვის, მხოლოდ საპორტო საკონტეინერო კომპლექსებისა და ტერმინალების მომსახურების მაღალი ხარისხი არ არის საკმარისი, რადგან საზღვაო პორტი მხოლოდ ცალკეული რგოლია სატრანსპორტო ჯაჭვში. აქედან გამომდინარე, მთლიანობაში ეროვნული სატრანსპორტო ინდუსტრიის განვითარება და კონკურენტუნარიანობა მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს საზღვაო ტერმინალის კომპლექსების კონკურენტუნარიანობაზე. საერთაშორისო სატრანსპორტო ბაზარზე მზარდი კონკურენციის პირობებში განსაკუთრებულ მნიშვნელობას იძენს პრობლემა, რომელიც დაკავშირებულია ტრანსპორტის სხვადასხვა სახეობის კომპანიების საქმიანობის ინტეგრირებასთან. თავად ტრანსპორტირების პროცესი მოიაზრებს სხვადასხვა სატრანსპორტო კომპანიების ერთმანეთთან აქტიურ ურთიერთქმედებას, მრავალ ტვირთის მიმღებთან და ტვირთის გამგზავნთან.

სატრანსპორტო საწარმოების ურთიერთქმედების გაუმჯობესება უზრუნველყოფს ე.წ. სინერგიულ ეფექტს (Милославская & Плужников, 2001).

8. საპორტო მოსაკრებლების ოდენობა. საპორტო მოსაკრებლები საზღვაო ნავსადგურების კონკურენტუნარიანობის ერთ-ერთი არსებითი მაჩვენებელია. ტვირთის მფლობელები და საზღვაო გადამზიდავი ხაზები, ალტერნატიული ვარიანტების არსებობის შემთხვევაში, ირჩევენ პორტს, სადაც მათ შეუძლიათ მიიღონ საჭირო მაღალი ხარისხის მომსახურება ყველაზე დაბალ ფასად.

საპორტო ტერმინალების მომსახურობები, რომლებიც ახორციელებენ კონტეინერების დამუშავებას, ზოგადად არის ერთგვაროვანი. მომხმარებლებს არ ადგებათ დიდი დანახარჯები სტივიდორული კომპანიის ცვლილების შედეგად და აღნიშნული ცვლილებები ხშირ შემთხვევაში უფრო დაკავშირებულია ფსიქოლოგიურ მომენტებთან ვიდრე ფინანსურთან, როგორცაა ძველი საქმიანი კავშირების შეწყვეტა და ახლის დამყარების აუცილებლობა. გარდა ამისა, საზღვაო გადამზიდავი ხაზებს აქვთ პრაქტიკა, ისარგებლონ ერთდროულად რამოდენიმე (როგორც წესი ორი) საკონტეინერო ტერმინალის მომსახურებით მოცემულ სატრანსპორტო კვანძში. აღნიშნული ხორციელდება ან სლოტ-ჩარტერული ხელშეკრულებების გამოყენებით, რომლითაც საზღვაო გადამზიდავი ხაზები იყენებენ მათი კონკურენტების გემებს, ან გემის დამუშავების მომსახურებით ერთდროულად ორ სხვადასხვა ტერმინალში. ამასთან, მცირდება ერთ საკონტეინერო ტერმინალზე დამოკიდებულების ხარისხი, რაც კომპანიას ხდის უფრო სტაბილურს. ამასთან დაკავშირებით, პორტის საკონტეინერო ტერმინალები იძულებულნი არიან მოიზიდონ მომხმარებლები მომსახურების მაღალი ხარისხითა და ხელმისაწვდომი ფასებით.

საპორტო საკონტეინერო გადაზიდვების, როგორც სატრანსპორტო მომსახურების კონკურენტუნარიანობის უფრო ზუსტი შეფასებისთვის აუცილებელია ისეთი თვისებრივი ინდიკატორის გათვალისწინება, როგორცაა მომსახურების ხარისხის სტაბილურობა.

როგორც საფასო ინდიკატორი სატრანსპორტო მომსახურების კონკურენტუნარიანობის შეფასებისას, გამოყენებული უნდა იყოს სტივიდორული კომპანიის ტარიფები, რომლებიც დაწესებულია დაცლა-დატვირთვისა და მასთან დაკავშირებულ ოპერაციებზე. ტერმინალისა და მასთან დაკავშირებული ოპერაციების ტარიფებმა უნდა უზრუნველყონ საკონტეინერო ტერმინალის მიერ მიწოდებული მომსახურების ხარჯების ანაზღაურება, რომლებსაც საკონტეინერო ტერმინალი უწევს ტვირთის გამგზავნებს, თუ ისინი თავად აწოდებენ კონტეინერებს გამგზავრების ტერმინალებში და ტვირთის მიმღებებს, რომლებიც დამოუკიდებლად ახორციელებენ მათ სახელზე საკონტეინერო ტერმინალში ჩამოსული დატვირთული კონტეინერის გატანას. იგივე ტარიფებს იხდის ოპერატორიც, როდესაც ის ახორციელებს ინტერმოდალურ გადაზიდვებს „კარიდან კარამდე“ პრინციპის მიხედვით, რომელიც მოიცავს კონტეინერების გადატვირთვის ერთი სახეობის ტრანსპორტიდან მეორეზე მოცემული მარშრუტის ფარგლებში.

საპორტო საკონტეინერო ტერმინალების მომსახურების ხარისხის შემდეგი მნიშვნელოვანი მაჩვენებელი არის გემის დამუშავების დრო. სატრანსპორტო კვანძებში ტვირთის დამუშავება უმოკლეს დროში ასევე სატრანსპორტო მომსახურების კონკურენტუნარიანობაზე მოქმედი ფაქტორია. პორტში ტვირთის მიერ გატარებული დროის შემცირება ხელს უწყობს მატერიალური აქტივების ბრუნვისა და წარმოების ტემპის ზრდას. მაშინ როცა არადროული მიწოდება იწვევს საკონტეინერო ტერმინალის საოპერაციო საქმიანობის ტემპის შემცირებას და ამავდროულად სხვადასხვა სახის საქონლის (პირველ რიგში ტემპერატურულ რეჟიმებთან მიმართებაში მგრძობიარე, საშიშ და მალფუჭებად პროდუქტებთან მიმართებაში) - საწყისი ხარისხის დაკარგვასა და გაუარესებას. გემის დამუშავების დრო ჩვეულებრივ აღქმულია, როგორც დაცლა-დატვირთვის ოპერაციებსა და გემისა და ტვირთის დამუშავებასთან დაკავშირებული ყველა დამხმარე ოპერაციაზე დახარჯული დრო. პორტში გემის დამუშავების დროზე გავლენას ახდენს რამდენიმე ფაქტორი: დასამუშავებელი ტვირთის რაოდენობა, ტვირთის ოპერაციების ინტენსივობა, სხვადასხვა დამხმარე ოპერაციების შესრულება (ტვირთის მიღება და მიწოდება, საბუთების მომზადება, გემისა და ტვირთის ინსპექტირება და სხვა).

ექვგარეშეა, ტვირთის ოპერაციების მთლიანი ინტენსივობა უდიდეს როლს თამაშობს პორტში გემების დამუშავების დროის შემცირებაში. ამიტომ შემოთავაზებულია სატვირთო ოპერაციების მთლიანი ინტენსივობის ინდიკატორის გამოყენება (TEU/საათი), როგორც პორტში გემის დამუშავების დროის დამახასიათებელი ინდიკატორი.

თუ კონტეინერების დამუშავების სიჩქარე იქნება დაბალი, იზრდება გადაზიდვის ერთეულის ღირებულება და გემის პორტში მომსახურების დრო. გემთმფლობელებმა შესაძლებელია მიიღონ გადაწყვეტილება წასვლასთან დაკავშირებით ამ პორტიდან ან გამოიყენონ ძველი გემები ამ ხაზზე მოცემულ პორტში შემოსასვლელად, რასაც შედეგობრივად მოყვება ის, რომ ტვირთის გამგზავნები ვერ მიიღებენ კონკურენტულ ტარიფებს. ქვეყანაში იმპორტი გაძვირდება, ხოლო ექსპორტი გახდება არაკონკურენტუნარიანი.

თავი II. საკონტინერო გადაზიდვების მნიშვნელობა საქართველოს ეკონომიკის განვითარებასა და კავკასიის დერეფნის კონკურენტუნარიანობის ამაღლებაში

2.1 საკონტინერო გადაზიდვების უპირატესობები და მისი როლი თანამედროვე კონკურენტული სტრატეგიების შემუშავებაში

საკონტინერო გადაზიდვები დაიწყო ერთი ადამიანის იდეით, რომელსაც სურდა შეეცვალა სატრანსპორტო დარგში არსებული ორგანიზაციული სტრუქტურა, რომელიც მას საშუალებას მისცემდა შეემცირებინა გადატვირთვებში გამოყენებული ადამიანური რესურსები, შრომითი დანახარჯები და გადატვირთვასთან დაკავშირებული დრო. ეს ადამიანი იყო სატვირთო ავტომობილის მძღოლი, მალკოლმ მაკლინი, რომელმაც ზემოთ დასახული მიზნების მისაღწევად გადადგა პირველი ნაბიჯი და შეიმუშავა სპეციალური ტარა, რომლის გამოყენებაც შესაძლებელი იქნებოდა მრავალჯერ, სხვადასხვა ტიპის ტვირთისათვის და სხვადასხვა ტიპის სატრანსპორტო პლატფორმისათვის, იქნებოდა ეს სატვირთო ავტომობილი, თუ ხომალდი. მიუხედავად მრავალი სირთულეებისა მან მოახერხა ცხოვრებაში განეხორციელებინა თავისი ჩანაფიქრი, შეიძინა რამოდენიმე ნავთობმზიდი ტანკერი, რომლებიც გადააწყო მოცემული ტარის, რომელიც შემდგომში გახდა კონტინერი, გადაზიდვებისათვის გამოსადეგი. პირველი საკონტინერო გემის, მასზე დატვირთული კონტინერებით შედგა 1956 წელს ამერიკის შეერთებული შტატების ნიუარკის პორტიდან ჰიუსტონის პორტამდე. სწორედ მოცემული პერიოდიდან დაწყებული დღემდე ტვირთების გადაზიდვის მოცემული ფორმა წლიდან წლამდე სულ უფრო მზარდი და მზარდია და რომლის ალტერნატიული კონკურენტუნარიანი ტრანსპორტირების სხვა ფორმაც არ არსებობს. სწორედ საკონტინერო გადაზიდვებმა განაპირობა საზღვაო გადაზიდვების მნიშვნელოვანი და ტენდენციური ზრდა ბოლო ათწლეულების განმავლობაში გადაზიდვების სხვა სახეობებთან შედარებით.

ტვირთების კონტინერებით გადაზიდვის დაწყებამ მნიშვნელოვანი ბიძგი მისცა ინტერმოდალური გადატვირთვების განვითარებას და ასევე ეტაპობრივად სპეციალური სატრანსპორტო საშუალებების, ტექნიკისა და ინფრასტრუქტურის

განვითარებას, რომელიც საშუალებას მისცემდა გადამზიდავებს დაემუშავებინათ საზღვაო კონტეინერები.

კონტეინერებით ტვირთის გადაზიდვის პოპულარობა, რამაც პრაქტიკულად რევოლუცია მოახდინა სატრანსპორტო დარგში, განპირობებულია მრავალი ფაქტორით, კერძოდ:

- შესაძლებელი გახდა ტვირთების გადაადგილება სწრაფად და საიმედოდ ნებისმიერ მანძილზე. შემცირდა მუშა ხელის ჩართულობა ტვირთების დაცლა-დატვირთვაში და ასევე შემცირდა სატვირთო გემების მოცდენა საზღვაო პორტებში დაცლა-დატვირთვის ოპერაციების პერიოდში;
- შესაძლებელი გახდა მომხდარიყო ტვირთების გადაზიდვისათვის საჭირო ტარის, ანუ კონტეინერების წარმოებისა და მათი მაკომპლექტებელი სათადარიგო ნაწილების სტანდარტიზაცია;
- გადაზიდვები გახდა უფრო უსაფრთხო, ვინაიდან შემცირდა დანაკარგები, რომლებიც აღარ არის დაკავშირებული გადაზიდვების მოცულობასთან.
- კონტეინერების ტრანსპორტირება, თავისი უნიფიცირებული და სტანდარტიზებული სტრუქტურისა და სამაგრების დამსახურებით, ადვილად არის შესაძლებელი როგორც, ხომალდით ასევე სატვირთო ავტომანქანებითა და რკინიგზით.
- გადაზიდვებთან დაკავშირებული დანახარჯებისა და დროის შემცირებამ განაპირობა მოცემული გადაზიდვის სახეობის პოპულარობა და მისდამი მზარდი ინტერესი.

საკონტეინერო გადაზიდვები დღემდე აქტიურად ვითარდება. ამაზე მეტყველებს ის გარემობაც, რომ პირვანდელი კონტეინერი-ყუთის შემდეგ კიდევ მრავალი სხვა სახის კონტეინერი შეიქმნა სხვადასხვა ტიპის ტვირთებისათვის. დღესდღეობით ყველაზე გავრცელებული კონტეინერების სახეობა არის შემდეგი:

კონტეინერები მშრალი ტვირთების გადაზიდვისა და შენახვისათვის (Dry storage container) - მოცემული კონტეინერები ითვლება ყველაზე გავრცელებულ სახეობად კონტეინერებში, რომლებიც გამოიყენება გადაზიდვის ინდუსტრიაში. მათი სიგრძეა

20, 40, 45 და იშვიათ შემთხვევაში 53 ფუტი და განკუთვნილია მშრალი საქონლის ტრანსპორტირებისთვის. მოცემული კონტეინერებში ვერ ხდება ტემპერატურული რეჟიმის კონტროლი, ამიტომ ისინი არ გამოიყენება საკვების ან ქიმიკატების გადასაზიდად, რომლებიც საჭიროებენ ტემპერატურული რეჟიმის კონტროლს და მაცივარ-კონტეინერებს.

ბრტყელ ძირიანი კონტეინერი (Flat rack container) - ბრტყელ ძირიანი კონტეინერს არ აქვს სახურავი/ზედა მხარე და გააჩნია მხოლოდ ორი მხარე. აღნიშნული კონსტრუქციის მქონე კონტეინერი იძლევა საშუალებას მძიმე და არაგაბარიტული ტვირთები დატვირთულ იქნას ზემოდან ან გვერდიდან. ბრტყელ ძირიანი კონტეინერების უმეტესობა 20 ან 40 ფუტის სიგრძისაა და ისინი დამზადებულია ფოლადისგან სიმტკიცისა და გამძლეობისთვის. ზოგიერთი მათგანი იშლება, ზოგიერთს კი აქვს დამატებითი მხარეები, რომლებიც შეიძლება მიმაგრდეს კონტეინერის ჩარჩოზე.

კონტეინერი ღია სახურავით (Open top container) - ამ ტიპის კონტეინერი ძირითადად მშრალი ტიპის ტვირთების შენახვისათვის გამოიყენება, რომელსაც არ აქვს ზედა მხარე, რაც იძლევა საშუალებას მარტივად მოხდეს ნაყარი ტვირთების ჩატვირთვა მასში. მოცემული ტიპის კონტეინერს აქვს ცალკე პლასტმასის სახურავის კონსტრუქცია, რომელიც შეიძლება დამაგრდეს კონტეინერზე თოკებით, რაც უზრუნველყოფს დაცვას წვიმისა და სხვა ნალექებისაგან.

გვერდულად გახსნადი კონტეინერი (Open side storage container) - გვერდულად გახსნად კონტეინერს ეხსნება გრძელი მხარე, რომელიც შეიძლება მთლიანად გაიხსნას. აღნიშნული ფუნქცია სასარგებლოა ფართო გაბარიტის მქონე საქონლის დაცლა-დატვირთვისა და გადაზიდვისათვის, ვინაიდან ხშირად მსგავსი ტიპის საქონლის დაცლა-დატვირთვა რთულია ან შეუძლებელია კონტეინერის ვიწრო მხრიდან. გვერდითი მხარეები იხსნება ორი დიდი კარის პრინციპით, თუმცა მათი დამაგრება შესაძლებელია საკმაოდ მყარად იმისათვის, რომ არ დაზიანდეს შიგ მოთავსებული საქონელი.

ISO მაცივარ-კონტეინერები (Refrigerated ISO containers) - მაცივარი კონტეინერი ან სხვანაირად რეფკონტეინერი არის ინტერმოდალური ტიპის კონტეინერი, რომელიც გამოიყენება ინტერმოდალურ სატვირთო გადაზიდვებში, რომელშიც ინახება ტემპერატურული ცვლილებისადმი მგრძობიარე და მალფუჭებადი ტვირთები. მიუხედავად იმისა, რომ რეფკონტეინერს აქვს ჩაშენებული სამაცივრო დანადგარი, მათ მაინც ესაჭიროებათ ელექტროენერჯის კვების გარე წყარო, იქნება ეს ხმელეთზე, საკონტეინერო გემზე თუ ნავმისადგომზე. სახმელეთო ტრანსპორტირებისას სატვირთო ავტომობილებით ან რკინიგზით მათ ელ.მომარაგება შესაძლებელია დიზელის გენერატორებიდან, რომლებიც მიმაგრებულია კონტეინერზე. მაცივარ კონტეინერებს შეუძლიათ შინარჩუნონ ტემპერატურა -65°C -დან 40°C -მდე.

ISO ტანკკონტეინერები (ISO Tanks) - ტანკკონტეინერები არის კონტეინერები, რომლებიც შექმნილია თხევადი ტიპის ტვირთების გადასაზიდად და შესანახად. როგორც წესი, მოცემული კონტეინერები წარმოებულია ანტიკოროზიული მასალებისაგან იმ ქიმიური ნივთიერებების გამო, რომელთა ტრანსპორტირებისთვისაც ისინი გამოიყენება. მოცემული ტანკკონტეინერები ასევე შეიძლება გამოყენებულ იქნას მშრალი საქონლის შესანახად, როგორცაა შაქარი, მაგრამ ყველაზე ხშირად მაინც გამოიყენება თხევადი ტვირთების ტრანსპორტირებისას.

ნახევარი სიმაღლის კონტეინერები (Half height containers) - მოცემული კონტეინერები სრული ზომის კონტეინერების სიმაღლის ნახევარია. მეტწილად გამოიყენება ისეთი ტვირთების გადასაზიდად, როგორცაა ქვანახშირი, ქვები და ა.შ., რომლებიც საჭიროებენ მარტივ დაცლა-დატვირთვას. ამ ტიპის კონტეინერები სულ უფრო ხშირად გამოიყენება კონტეინერიზებული ნაყარი ტვირთების დამუშავებისას.

როტეინერი (Rotainer) - კონტეინერის სახეობა, რომლის გამოყენებაც ხდება მშრალი ტვირთების ტრანსპორტირებისას, როდესაც საკონტეინერო ტერმინალზე მიწოდების შემდეგ საჭირო ხდება კონტეინერიდან ნაყარი ტვირთის გემის ტრიუმში ჩაცლა ამწისა და სპეციალური სპრედერის საშუალებით.

კონტეინერებით ტვირთების ტრანსპორტირებისას არანაკლებ მნიშვნელოვანია მოხდეს ტრანსპორტირებადი ტვირთის შესახებ ინფორმაციის მიწოდება ტვირთის გადამზიდვისათვისა და დამუშავებლებისათვის, განსაკუთრებით კი ეს ეხება საშიშ და სახიფათო ტვირთებს. საშიში საქონელი (ე.წ. „DG cargo“), რომელსაც ასევე უწოდებენ სახიფათო ტვირთებს, არის ტვირთის ის სახეობები, რომლებმაც შესაძლებელია საფრთხე შეუქმნას ადამიანის ჯანმრთელობას, უსაფრთხოებას, ქონებას და გარემოს, მისი არასწორად დამუშავების შემთხვევაში. მოცემული ტვირთები შესაძლებელია იყოს ფეთქებადი, აალებადი, ტოქსიკური, რადიოაქტიური ან კოროზიულია, ამიტომ სახიფათო საქონლის დამუშავების, შეფუთვის, გადაზიდვისა და შენახვის წესები მკაცრად უნდა შეესაბამებოდეს სახიფათო საქონლის დამუშავების წესებს იმისათვის, რომ თავიდან იქნას აცილებული უბედური შემთხვევები.

არსებობს სახიფათო ტვირთის 9 სახეობა, რომლებიც დაჯგუფებულია სახიფათოობის დონისა და საფრთხის შემცველი საშიში მასალების მიხედვით და ეს კლასიფიკაციების არის შემდეგი:

1. ფეთქებადი ნივთიერებები
2. აირები
3. აალებადი სითხეები
4. აალებადი მყარი ნივთიერებები
5. ჟანგვადი ნივთიერებები და ორგანული პეროქსიდები
6. ტოქსინები და ინფექციური ნივთიერებები
7. რადიოაქტიური მასალები
8. კოროზიული საშუალებები
9. სხვადასხვა საშიში საქონელი

სახიფათო ტვირთების დამუშავების შესახებ რეგულაციები და წესები ტვირთის უსაფრთხოდ და ეფექტურად ტრანსპორტირებისთვის ტრანსპორტის სხვადასხვა რეჟიმზე დაყრდნობით არის განსაზღვრული. ისინი გაცემულია საერთაშორისო

ასოციაციებისა და ადგილობრივი ხელისუფლების მიერ გაეროს რეკომენდაციების საფუძველზე.

საშიში და სახიფათო ტვირთების ტრანსპორტირებისას გამოიყენება შემდეგი ძირითადი დოკუმენტები:

- DGR (Dangerous Goods Request) საშიში საქონლის მოთხოვნის დოკუმენტი: მოცემული დოკუმენტი ეძლევა გამყიდველის მიერ ფორვარდერს საქონლის შეფუთვამდე. როგორც წესი მოცემული დოკუმენტი თან ერთვის „საქონლის უსაფრთხოების მონაცემების შესახებ“ დოკუმენტს (MSDS - Material Safety Data Sheet)
- MSDS (Material Safety Data Sheet) დოკუმენტი საქონლის უსაფრთხოების მონაცემების შესახებ: მოიცავს ინფორმაციას საქონლის შესახებ და სამოქმედო გეგმას იმის შესახებ, თუ რა უნდა გააკეთოს გადამზიდავმა უბედური შემთხვევის დადგომის დროს.
- DGD (Dangerous Goods Declaration) დეკლარაცია საშიშ საქონელზე: მას შემდეგ, რაც გადამზიდავი მიიღებს საშიში საქონლის მოთხოვნის დოკუმენტს (DGR), გამყიდველი იწყებს სახიფათო საქონლის შეფუთვას და ამზადებს მას საშიშ საქონელზე დეკლარირებისათვის (DGD). ამის შემდეგ გამყიდველი გადასცემს ხელმოწერილ დეკლარაციას გადამზიდავს, რომელიც უზრუნველყოს საშიში ტვირთის ჩატვირთვას გემში.

ზემოაღნიშნული საკონტეინერო ტვირთების, მათ შორის საშიში და სახიფათო ტვირთების, დამუშავებასთან და მასთან დაკავშირებული რისკების დაზღვევის ვალდებულება აკისრია საკონტეინერო ტერმინალს. მოცემული ვალდებულება საკონტეინერო ტერმინალებს განესაზღვრათ 1991 წელს ქ.ვენაში ჩატარებული გაეროს კონვენციით, რომელიც დაკავშირებული იყო საერთაშორისო ვაჭრობაში სატრანსპორტო ტერმინალების ოპერატორების პასუხისმგებლობასთან და დაზღვევის ამ სახეობას უწოდებენ „ტერმინალის ოპერატორის პასუხისმგებლობა“ (TOL - Terminal Operator's Liability) (United Nations Commission On International Trade Law, 1991). აქვე

აღსაღნიშნავია, რომ მოცემული დაზღვევა არ შემოიფარგლება მხოლოდ ტვირთების დაზღვევით და შესაძლებელია და ზოგიერთ შემთხვევაში სავალდებულოც კი არის, რომ მოიცავდეს საკონტეინერო ტერმინალის ნავმისადგომის, ინფრასტრუქტურის, საპორტო ტექნიკის, შენობა-ნაგებობის, მესამე პირების წინაშე პასუხისმგებლობის, პროფესიული პასუხისმგებლობისა და სხვა ტიპის დაზღვევებს.

2.2 საკონტინერო გადაზიდვებზე მოქმედი ფაქტორები და საქართველოს ეკონომიკის განვითარების პოტენციალი

ზოგადად გადაზიდვებზე და მათ შორის საკონტინერო გადაზიდვებზე შეიძლება მრავალმა სხვადასხვა ფაქტორმა იქონიოს გავლენა, თუმცა შესაძლებელია ეს ფაქტორები დავყოთ გარე და შიდა ზემოქმედების ფაქტორებად.

გარე ფაქტორებს შესაძლებელია მივაკუთვნოთ, ისეთი ფაქტორები, რომლებიც გადაზიდვებში მონაწილე სუბიექტებისაგან დამოუკიდებელი მიზეზებით შეიძლება იქნას განპირობებული როგორცაა: ადგილობრივი ან გლობალური ეკონომიკური კრიზისები, პანდემია, ადგილობრივი ან მსოფლიო პოლიტიკური სიტუაცია, რეგულაციები, ომი და სხვა.

შიდა ფაქტორებს შესაძლებელია მივაკუთვნოთ თავად გადაზიდვების სუბიექტების ერთეულების შიგნით არსებული ფაქტორები, როგორცაა: ინვესტიციები, ინფრასტრუქტურა, ორგანიზაციული მართვა, თანამედროვე საწარმოო და ინფორმაციული ტექნოლოგიები და სხვა.

2007-2010 წლების ეკონომიკურმა კრიზისმა, რომელიც ასევე ცნობილია როგორც დიდი რეცესია, მნიშვნელოვნად იმოქმედა გლობალურ ეკონომიკაზე. 2009 წელს მსოფლიო მშპ 1.1%-ით შემცირდა (May, 2020), პირველად მეორე მსოფლიო ომის შემდგომ პერიოდში. რეცესიამ ზეგავლენა იქონია ასევე გლობალურ ვაჭრობაზე, კერძოდ ვაჭრობის მოცულობა 2009 წელს 25%-ით შემცირდა 2008 წლის მაჩვენებელთან შედარებით, რაც, თავის მხრივ ასევე აისახა საკონტინერო გადაზიდვების ინდუსტრიაზე. თუმცა, აღნიშნული ვარდნა მალევე აღდგა და წლიური გამტარუნარიანობა 2011 წელს უკვე გაზრდილი იყო.

კოვიდ პანდემიამ შეცვალა არა მხოლოდ მრავალი ადამიანის ცხოვრება, არამედ სიტუაცია გლობალურ და ადგილობრივ ბაზრებზე. აღნიშნული განპირობებული იყო მსოფლიო ქვეყნების მიერ საზღვრების ჩაკეტვით, თვითიზოლაციის რეჟიმზე გადასვლითა და საგანგებო სიტუაციის შემოღებით. პანდემიამ მოშალა წლების მანძილზე დადგენილი და გამოცდილი კავშირები მწარმოებლებსა და მომხმარებლებს

შორის, რამაც გამოიწვია მნიშვნელოვანი ცვლილებები ლოგისტიკის დარგში. 2019 წლის დეკემბერში კორონა პანდემიასთან დაკავშირებულმა მოვლენებმა ცხადყო, რომ მსოფლიო არ იყო მზად მსგავსი გამოწვევებისათვის და რომ განვითარებული და ძლიერი ეკონომიკის მქონე ქვეყნებმაც კი ვერ გაუძლეს ეკონომიკურ წნეხს, რომელიც გამოწვეული იყო მიწოდების ჯაჭვში წარმოქმნილი გლობალური შეფერხებებით (Gechbaia, Tsilosani, Prokopenko, Mushkudiani, & Goletiani, 2021).

კორონავირუსის გავრცელებამ სერიოზული დარტყმა მიაყენა გლობალურ ლოგისტიკას და ნედლეულისა და მზა პროდუქციის მიწოდების ჯაჭვს. კორონავირუსის კრიზისმა გამოიწვია ტვირთნაკადების დისბალანსი, რომელიც დაკავშირებული იყო მოთხოვნის ცვლილებასთან, წარმოების შეჩერებასთან და დაწესებულ შეზღუდვებთან. მსოფლიო ლოგისტიკაში შეინიშნებოდა შემდეგი ტენდენციები:

- შემცირდა ტვირთბრუნვა გლობალური და ადგილობრივი მასშტაბით, რისი გამომწვევი მიზეზებიც იყო დახურულ სახელმწიფო საზღვრები და საცალო ვაჭრობის ობიექტები;
- აშშ დოლარის კურსი ზრდა სხვა ვალუტებთან მიმართებაში;
- მოსახლეობის თვითიზოლაცია, რამაც განაპირობა მოთხოვნისა და მსყიდველობითუნარიანობის შემცირება, რაც თავის მხრივ განპირობებული იყო მომხმარებლებში დასადგურებული შიშითა და გაურკვევლობის განცდით;
- კარანტინის პერიოდში მრავალი დახურული საწარმოებით, რამაც შეამცირა გადასაზიდი პროდუქციის რაოდენობა;
- ლოგისტიკური ჯაჭვის მონაწილეებისათვის კარანტინში ყოფნის პერიოდში ქცევის წესების გაურკვევლობა;

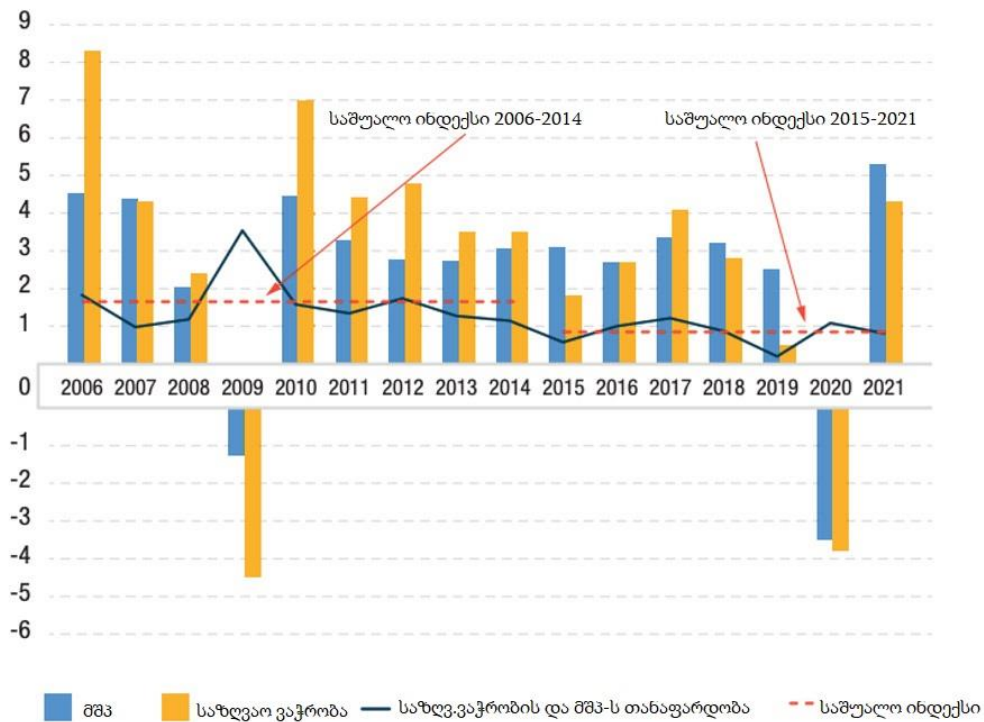
უნდა აღინიშნოს, რომ საზღვაო ტრანსპორტის სფერომ გაუძლო კოვიდ პანდემიით გამოწვეულ სირთულეებს და მიუხედავად იმისა, რომ 2020 წლის დასაწყისში გადაზიდვების მოცულობა იმდენად მკვეთრად არ დაცემულა (შემცირდა 3.8%-ით (United Nations News, 2021)), როგორც ვარაუდობდნენ, იმავე წლის ბოლოსკენ

კვლავ დაიწყო ზრდა, რამაც საფუძველი ჩაუყარა გლობალური საწარმო-გაყიდვების ჯაჭვების ტრანსფორმაციასა და საზღვაო გადაზიდვების ახალი მოდელის გაჩენას. ზემოთ აღნიშნული ზრდა 2020 წლის მეორე ნახევარში იყო ასიმეტრიული ხასიათის და მესამე კვარტალში კონტეინერიზებული და მშრალი-ნაყარი ტვირთების გადაზიდვების მოცულობა დაუბრუნდა წინა წლის მაჩვენებლებს.

საზღვაო გადაზიდვების დინამიკა მოსალოდნელზე უფრო მდგრადი აღმოჩნდა ნაწილობრივ იმის გამო, რომ პანდემია ეტაპობრივად და სხვადასხვა სისწრაფით ვრცელდებოდა, სხვადასხვა რეგიონებსა და ბაზარზე. აღსანიშნავია, რომ სავაჭრო ნაკადების აღდგენას ასევე ხელი შეუწყო სხვადასხვა მსხვილმა პაკეტებმა, რომლებიც მიზნად ისახავდა ეკონომიკის სტიმულირებას, და ასევე გაზრდილმა სამომხმარებლო დანახარჯებმა საქონელზე ელექტრონული კომერციის ზრდასთან ერთად. ასევე მნიშვნელოვანი როლი შეასრულა მოცემულ პროცესში ავტომობილებზე გადავადებული მოთხოვნის რეალიზაციის ფაქტორმა, მაგალითისათვის სავაჭრო მარაგების მომარაგებისა და დაგროვების ნაწილში. აღდგენითი პროცესები საკმაოდ სწრაფად მიმდინარეობდა, ვინაიდან განსხვავებით 2009 წლის მსოფლიო კრიზისისგან ვარდნა არ მიმდინარეობდა ერთდროულად მსოფლიოს მასშტაბით, არამედ მიმდინარეობდა ასიმეტრიულად, როგორც უკვე ზემოთ აღინიშნა.

საზღვაო გადაზიდვების საშუალოვადიანი პროგნოზი მთლიანობაში არის პოზიტიური, თუმცა იგი მოიცავს გაურკვეველობის მზარდ რისკებსა და ფაქტორებს და ასევე მსოფლიო ეკონომიკის ზრდის მაჩვენებლის სავარაუდო შემცირებას. ბოლო ორი ათწლეულის მონაცემების მიხედვით საზღვაო გადაზიდვების ზრდის საშუალო წლიური ტემპი შეადგენდა 2,9%-ს, თუმცა მოცემული მაჩვენებელი UNCTAD-ის პროგნოზის მიხედვით 2022-2026 წლებში შემცირდება 2,4%-მდე (დიაგრამა N 2.2.1) (United Nations Conference on Trade and Development, 2021).

დიაგრამა N 2.2.1 - საერთაშორისო საზღვაო ვაჭრობა, მსოფლიო მთლიანი შიდა პროდუქტი (მშპ) და საზღვაო ვაჭრობის მშპ-ს თანაფარდობა, 2006 წლიდან 2021 წლამდე (წლიური პროცენტული ცვლილება და თანაფარდობა)



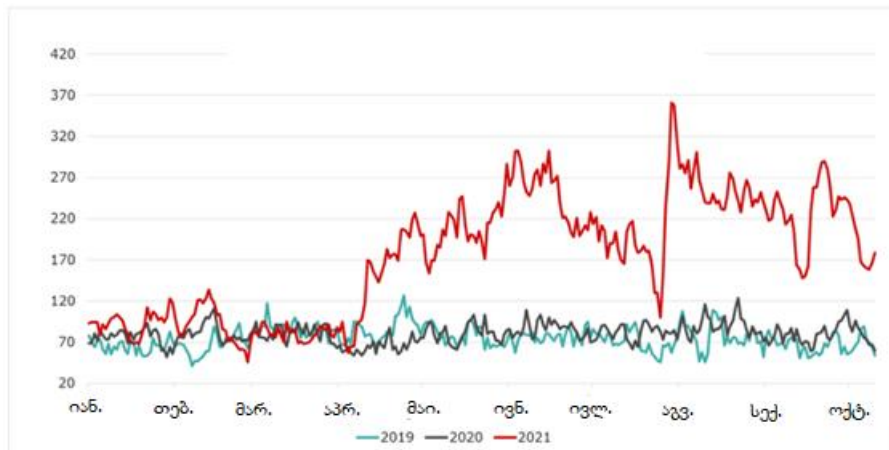
წყარო: UNCTAD-ის გაანგარიშება, საზღვაო გადაზიდვების მიმოხილვაზე, სხვადასხვა გამომცემლობებზე, UNCTAD-ის სტატისტიკური მონაცემებსა და UNCTAD-ის ვაჭრობისა და განვითარების ანგარიშის 2021 ცხრილებზე დაყრდნობით

პანდემიით გამოწვეული სატრანსპორტო შეფერხებების ეტაპობრივად აღდგენის პროცესში, სატრანსპორტო სექტორი წააწყდა პრობლემებს, რომლებიც დაკავშირებული იყო ტექნიკის, აღჭურვილობისა და კონტეინერების დეფიციტთან. კონტეინერების მწვავე დეფიციტმა აშშ-სა და ევროპაში პირველად თავი იჩინა ჩინეთის პორტების დაკეტვის დროს, რომელიც დაიწყო 2019 წელს ჩინური ახალი წლიდან მოყოლებული და გაგრძელდა კოვიდ ვირუსის აფეთქების შედეგად დაწესებული ჩაკეტვის პერიოდის მანძილზე. აღნიშნულმა გარემოებამ განაპირობა ჩინეთის პორტებში დიდი რაოდენობით ცარიელი კონტეინერების დაგროვება, რომლებიც სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანი იყო საზღვაო სახაზო გემებისათვის იმისათვის, რომ განეხორციელებინათ გადაზიდვები შეუფერხებლად, რის გამოც რიგმა საზღვაო გადამზიდვემ ხაზებმა საგანგებო გემთშესვლა აწარმოეს ჩინეთის

პორტებში იმისათვის, რომ მოეხდინათ ცარიელი კონტეინერების „გამოხსნა“ და გამოტანა ჩინეთიდან. ასე მაგალითად, მსოფლიო გიგანტმა საზღვაო გადაზიდვებში Mediterranean Shipping Company-მ მეგა-გემების მეშვეობით დაიწყო ჩინეთიდან ცარიელი კონტეინერების ევაკუაცია, ვინაიდან ამ დროისათვის არსებული კონტეინერების დეფიციტის გამო მნიშვნელოვნად იყო გაუარესებული იმპორტ-ექსპორტის მაჩვენებლები აშშ მსხვილ პორტებში, ასე მაგალითად ჩრდილოეთ ამერიკის ლოს-ანჯელესის უმსხვილეს საკონტეინერო ტერმინალში იმპორტის მაჩვენებელი 2020 წლის თებერვალში 2019 წლის თებერვალთან შედარებით 22,5%-ით, ხოლო ხოლო ექსპორტი 5,7%-ით იყო შემცირებული და ზოგადად ცარიელი კონტეინერების მოცულობა შემცირდა 35%-ით, რაც გამოწვეული იყო ზემოაღნიშნული პრობლემით (Wackett, 2020).

კონტეინერების დეფიციტის მეორე ტალღას ადგილი უკვე 2021-ში ჰქონდა და ამჯერად ამის მიზეზი ჩინეთის შემდეგ გახდა აშშ (Lopez, Empty containers become a focal point in push to ease Los Angeles port congestion, 2021), რომლის საზღვაო პორტებშიც დაგროვდა დიდი ოდენობით კონტეინერები, რომელთა დამუშავებაც ვერ ხდებოდა დროულად, რაც განპირობებული იყო სამუშაო ძალებისა და ტექნიკის ნაკლებობით, გემების დროულად ვერ დაცლით, რაც კიდევ უფრო ამძიმებდა ისედაც რთულ სურათს, რაც გამოიხატებოდა დიდი ოდენობით საკონტეინერო გემების რეიდზე მოცდენით (Dedenis, 2021), ვინაიდან ვერ ესწრებოდა საზღვაო პორტში შესული გემების დროული დამუშავება (გემების მოცდენის დრო 2021 წელს აშშ-ს გარდა მნიშვნელოვნად იყო გაზრდილი ასევე ჩინეთშიც, იხილეთ დიაგრამა N 2.2.2 და დანართი N2). მნიშვნელოვნად დაეცა გადაზიდვის განრიგების შესაბამისობაში ყოფნის მაჩვენებელი, გაიზარდა საზღვაო პორტების გადატვირთულობა და მათში გემების მოცდენის დრო. ამის გამომწვევი მიზეზებიდან მეტწილად იყო კოვიდ პანდემია, დიდი ზომის გემები, არაეფექტური სატერმინალო ოპერაციები, საკონტეინერო შასებისა და სატვირთო ავტომობილების დეფიციტი, პიკური სეზონი და სხვა (Monroy, 2021).

დიაგრამა N 2.2.2 - საკონტეინერო გემების მოცდენის/ლოდინის დღიური
მაჩვენებელი ჩინეთის პორტებში



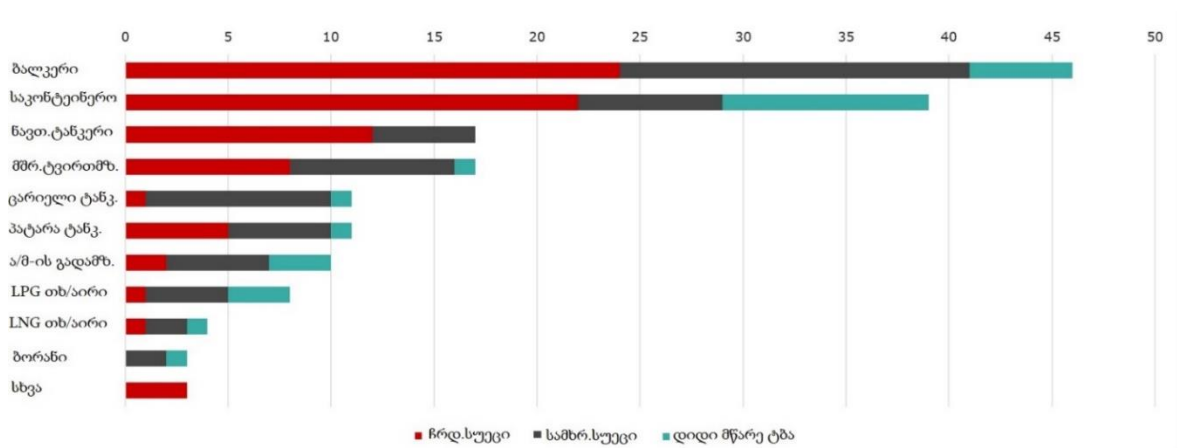
წყარო: VesselValue, 2021

საზღვაო პორტების გადატვირთულობამ აშშ-ში იმ ზომის მასშტაბებს მიაღწია ბოლო ორი წლის მანძილზე, რომ მოცემული საკითხის დასარეგულირებლად აშშ-ს პრეზიდენტმა, ჯო ბაიდენმა, 2022 წლის 16 ივნისს ხელი მოაწერა და ძალაში შეიყვანა კანონი „საზღვაო გადაზიდვების რეფორმების“ (OSRA2022 – Ocean Shipping Reform Act 2022) შესახებ. მოცემული კანონი ანიჭებს უფრო მეტ უფლებებს აშშ-ს ფედერალურ საზღვაო კომისიას (Federal Maritime Commission), რათა ამ უკანასკნელმა უზრუნველყოს იმის კონტროლი და განსაზღვრა, თუ რამდენად სამართლიანად ექცევიან გადამზიდავები ტვირთის მესაკუთრეებს და განსაკუთრებით ექპოსრტიორებს. საკონტეინერო გადამზიდავი ხაზების წარმომადგენელმა, „მსოფლიო გადაზიდვების საბჭომ“ (World Shipping Council) მოცემულ დოკუმენტთან მიმართებაში გააკეთა რამოდენიმე განცხადება, სადაც ხაზს უსვამდა იმ გარემოებას, რომ ის (და მისი სახით საკონტეინერო გადამზიდავი ხაზები) ითანამშრომლებდნენ აშშ-ს ფედერალურ საზღვაო კომისიასთან ახლად მიღებული კანონის ფარგლებში, თუმცა ისინი ვერ ხედავენ გამოსავალს მოცემულ კანონში, რადგანაც მოცემული კანონი ვერ შეამცირებს გადატვირთულობას აშშ პორტებში და ასევე ვერ მოახდენს გავლენას საზღვაო გადაზიდვების ფასების შემცირებაზე, ვინაიდან პირველი არ არის გამოწვეული საკონტეინერო გადამზიდავი ხაზების საქმიანობით, არამედ განპირობებულია აშშ-ს ტერიტორიაზე არსებული საკონტეინერო ტერმინალების,

სარკინიგზო ხაზებისა და სატრანსპორტო სისტემების გადატვირთულობითა და მუშახელის დეფიციტით და მოცემული პრობლემების გათვალისწინებით ახლად მიღებული კანონი ვერ უზრუნველყოს საზღვაო პორტებთან რეიდზე მდგომი გემების რაოდენობის შემცირებას, როგორც იმპორტიორებისათვის ისე ექსპორტიორებისათვის, და მეორე, საზღვაო გადაზიდვებზე გაზრდილი ფასები, გამოწვეულია უპრეცედენტო გაზრდილი სამომხმარებლო მოთხოვნით, ძირითადად აშშ-ში, რამაც გადააჭარბა გემების მიწოდების სიმძლავრეს, რამაც განაპირობა ფასების ზრდა (Zimmerman & Salgado, 2022).

2021 წლის ზემოაღნიშნულ სირთულეებს ასევე დაემატა მარტის თვეში სუეცის არხის პარალიზება, რომელიც გამოწვეული იყო 400 მეტრიანი სიგრძის საკონტეინერო გემით „Ever Given ULCV“. აღნიშნულმა გამოიწვია გლობალური შეფერხება მსოფლიო გადაზიდვებში, ვინაიდან მწყობრიდან გამოვიდა მსოფლიოს ერთ-ერთი მთავარი გადაზიდვის სატრანზიტო ზონა. ბლოკირებამ გამოიწვია გემების მოცდენა, რომლებიც გეგმავდნენ გადაადგილებას სუეცის არხის სამხრეთისა (წითელი ზღვის მხრიდან) და ჩრდილოეთის მხრიდან (ხმელთაშუა ზღვის მხრიდან). მიუხედავად იმისა, რომ მოცდენა მთლიანობაში გაგრძელდა მთლიანობაში 6 დღის მანძილზე, გადატვირთულობა მოცემულ არხში 2021 წლის მეორე კვარტლამდე შენარჩუნდა (იხილეთ დიაგრამა N 2.2.3) (CNBC, 2021).

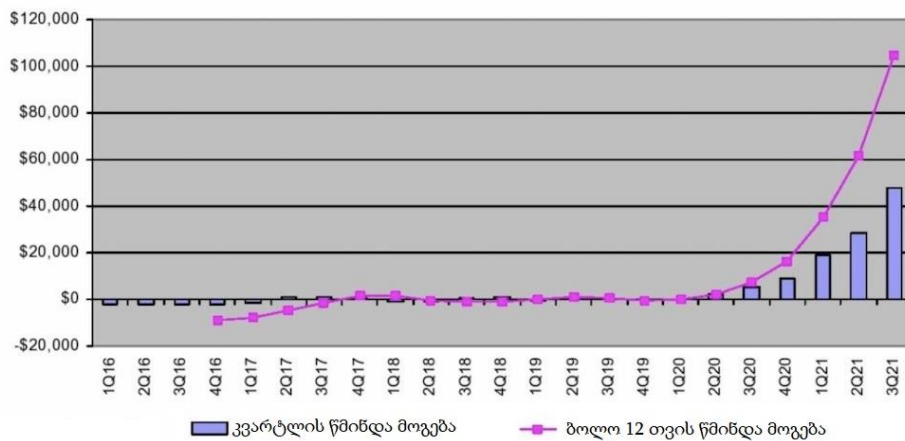
დიაგრამა N 2.2.3 - სატრანზიტო გემების (სახეობების მიხედვით) რაოდენობა სუეცის არხში 2021 წლის 21 მარტის მდგომარეობით



წყარო: VesselValue 2021

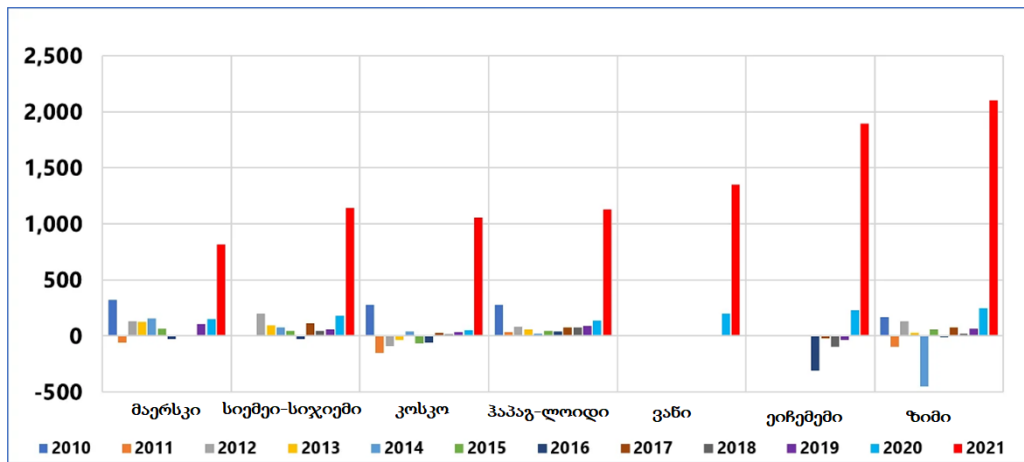
მეორეს მხრივ, საზღვაო გადაზიდვების მომსახურებაზე გაზრდილმა ტარიფებმა, დანამატებმა და მოსაკრებლებმა ხელი შეუწყო საზღვაო გადამზიდავი ხაზების შემოსავლიანობის ზრდას, რომლებმაც რეკორდულ მაჩვენებლებს მიაღწია 2020 წლის მეორე ნახევრიდან 2021 წლის ბოლომდე. ასე მაგალითად წმინდა მოგების მარჟამ, 2021 წლის მესამე კვარტალში, როგორც პროცენტულმა თანაფარდობამ შემოსავლებსა და წმინდა მოგებას შორის შეადგინა 42.7%. საკონტეინერო ინდუსტრიის ფაქტობრივმა წმინდა მოგებამ 2021 წლის მესამე კვარტალში შეადგინა 48,1 მილიარდი აშშ დოლარი, რაც 43 მილიარდით და 9-ჯერ მეტი იყო 2020 წლის იმავე პერიოდთან შედარებით. თამამად შეიძლება ითქვას, რომ მოცემული მაჩვენებელი არის საუკეთესო საკონტეინერო გადაზიდვების ისტორიაში (იხილეთ დიაგრამა N 2.2.4 და დიაგრამა N 2.2.5) (Blenkey) (Transport & Logistics Middle East, 2021).

დიაგრამა N 2.2.4 - საკონტეინერო გადაზიდვების ინდუსტრიის წმინდა მოგების მაჩვენებლები 2016 წლიდან 2021 წლის მე-3 კვარტლის ჩათვლით (მილიონ აშშ დოლარში)



წყარო: დიაგრამა მომზადებულია ჯონ დ. მაქკაუნის, Blue Alpha Capital-ის დამფუძნებლის მიერ

დიაგრამა N 2.2.5 – 2010-2021 წლის მესამე კვარტლის შემოსავლები პროცენტისა და გადასახადების ხარჯებამდე TEU-თან მიმართებაში



წყარო: ჟურნალი Transport & Logistics M.E.

საზღვაო გადაზიდვების მომსახურების ტარიფები კიდევ უფრო გაიზარდა მას შემდეგ, რაც მოხდა სუეცის არხის ბლოკირება ერთ-ერთი საკონტეინერო გემის მიერ, რამაც გამოიწვია ევროპისკენ მიმავალი გემების შეფერხება და საზღვაო ტრანსპორტის მიმოსვლის ისედაც გართულებული სიტუაციის კიდევ უფრო გაუარესება, რის შედეგადაც საჭირო გახდა ზოგიერთი მარშრუტის გადაწყობა კეთილი იმედის კონცხის გავლით, რამაც მათ დაგეგმილი მარშრუტი დამატებით 7000 მილით გაუგრძელა.

კოვიდ პანდემიამ გამოავლინა არსებული ლოგისტიკური სისტემების დაუცველობა, რამაც საჭირო გახდა გაზრდილიყო სისტემის მდგრადობა მსგავსი ტიპის შოკებით გამოწვეულ სიტუაციებთან მიმართებაში. მოცემული მიზნის მისაღწევად მსოფლიოში დაიწყო არსებული საწარმოო სიმძლავრეების კონფიგურაციების გადახედვა. გამოითქვა მოსაზრებები იმასთან დაკავშირებითაც, რომ დაჩქარდებოდა ქვეყნიდან გატანილი საწარმოების უკან დაბრუნების პროცესი, ან მინიმუმ მოხდებოდა მათი ახლო მდებარე ქვეყნებში დისლოცირება, რაც რადიკალურად შეცვლის საწარმოო-სარეალიზაციო სისტემების კონფიგურაციას. გარდა იმისა, რომ რთული იქნება აღნიშნული საწარმოების უკან დაბრუნება, რომლებიც გამოირჩეოდნენ მაღალი შრომითი ინტენსივობითა და პროდუქციის ერთეულის ჭრილში დაბალი ღირებულებით, გაცილებით რთული იქნება

მომწოდებლების შეცვლა, განსაკუთრებით მზა პროდუქციის სეგმენტში. სავარაუდოდ ამის ნაცვლად საწარმოები მოახდენენ ადგილობრივი და უცხოური წყაროების კომბინირებას, რაც საშუალებას მისცემთ მათ მოახდინონ ლავირება თავიანთ სტრატეგიებში, გეოგრაფიული მდებარეობისა და პროდუქციის გათვალისწინებით, რითაც მოახდენენ ძირითადი რისკების დივერსიფიკაციას. მიუხედავად ზემოთ აღნიშნულისა, უახლოვეს მომავალში ჩინეთი სავარაუდოდ დარჩება წამყვანი საწარმოო ცენტრებისა და ქვეყნების ჩამონათვალში, თუმცა ეს არ გამორიცხავს საწარმოების დაბრუნებასა და გატანას ახლომდებარე ქვეყნებში, რაც შესაძლებელია უფრო მიზანშეწონილიც კი გახდეს საწარმოო პროცესების ავტომატიზაციის საშუალებით. კორონავირუსის პანდემიით გამოწვეულმა სიტუაციამ მნიშვნელოვანი პრობლემები შეუქმნა საწარმოებს, რომლებსაც არ ჰქონდათ შესაბამისი მაკოპლექტებელი ნაწილებისა თუ ჩვეულებრივი სახარჯი მასალების მარაგები, ვინაიდან ბოლო წლებში სულ უფრო მეტი კომპანია ცდილობდა მინიმუმამდე დაეყვანა ადგილზე შესანახი მარაგების რაოდენობა და ამით შეემცირებინა სასაწყობო მეურნეობისა და მასთან დაკავშირებული დანახარჯები, რამაც კიდევ უფრო გაამძაფრა პანდემიის პირველი ტალღის შედეგად წარმოქმნილი დეფიციტი. აღნიშნულის გამო კომპანიებმა დაიწყეს თავიანთი ორგანიზაციული ქცევების გადახედვა, კერძოდ კი, უკვე კარგად ნაცნობი JIT (Just In Time)-ის სისტემის გარდა მათ ასევე დაიწყეს JIC (Just In Case)-ზე და იმ მინიმალური მარაგების შექმნაზე ფიქრი, რომელიც მათ ანალოგიური სიტუაციის განმეორების შემთხვევაში შესაძლებლობას მისცემს განაგრძონ საწარმოო ფუნქციონირება მანამდე, სანამ გლობალური კრიზისით განპირობებული შოკი და დარღვეული მიწოდების ჯაჭვის პროცესები არ აღდგება. ცხადია, რომ მსგავსი ტიპის ცვლილებები გამოიწვევს ასევე მნიშვნელოვან ცვლილებას გადაზიდვების ნაწილშიც, ვინაიდან შეიცვლება მარშრუტები, მანძილები, შეკვეთების ტემპი, რაც საჭიროს გახდის შეთავაზებულ იქნას გადაზიდვის უფრო მოქნილი მომსახურება. ცხადია აღნიშნული ასევე იქონიებს გავლენას საზღვაო გადაზიდვების არქიტექტურაზეც, კერძოდ კი გემების ზომებზე, გემთშესვლების სიხშირეზე და მარშრუტების გადათამაშებაზე.

2020 წლის 1 იანვარი უნდა გამხდარიყო საზღვაო და მათ შორის საკონტინენტო გადაზიდვებისათვის დიდი გამოწვევების დაწყების პერიოდი, რომელიც დაკავშირებული იყო საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის (IMO - International Maritime Organization) ახალი რეგულაციის ძალაში შესვლასთან (International Maritime Organization (IMO), 2020), კერძოდ კი გოგირდის მაღალი შემცველი საწვავის (HSFO - High-Sulfur Fuel Oil) მოხმარებიდან ამოღებასთან. მოცემული რეგულაციით გემთმფლობელებს უნდა აერჩიათ სხვა ტიპის საწვავი (უფრო დაბალი გოგირდის შემცველობის), ან მოეხდინათ ძვირადღირებული მოწყობილობების. ე.წ. „სქრაბერების“ მონტაჟი (რაც ერთგვარი თავის არიდებაა HSFO-ს გამოყენებაზე უარის თქმისაგან, რეგულაციაში დაშვებული ხარვეზის საფუძველზე, რომელიც არეგულირებს ემისიას და არა თავად საწვავში გოგირდის შემცველობას) ან ფლოტის ამოცვლა და ახალი გემების წარმოების შეკვეთა, რომლებიც იმუშავებდნენ ახალი ტიპის საწვავზე (Viens, 2019).

მიუხედავად იმისა, რომ მსოფლიო საზღვაო ფლოტი მოიხმარს მთლიანი სატრანსპორტო სექტორის მიერ მოხმარებული საწვავის მხოლოდ 7%-ს, გოგირდის ემისიის 90% მოდის სწორედ საზღვაო ტრანსპორტზე. გოგირდის ემისია მრავალი რესპირატორული და გულ-სისხლძარღვთა დაავადებების მაპროვიცირებელია და სწორედ ამ გამოწვევის წინაშე იდგა საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაცია, რომლის გადაჭრასაც ცდილობდა მრავალი წლის მანძილზე. Goldman Sachs Research-ის თანახმად, იმ შემთხვევაში, თუ მსოფლიო საზღვაო ფლოტი სრულ შესაბამისობაში მოვიდოდა IMO2020 რეგულაციასთან, აღნიშნული ცვლილება მომხმარებლებს 240 მილიარდი აშშ დოლარის ოდენობის ხარჯის სახით დააწვებოდა მეტწილად ნავთობგადამამუშავებლების სასარგებლოდ (Goldman Sachs, 2018).

2020 წლის დასაწყისში „სქრაბერების“ მონტაჟი საზღვაო ხომალდებზე ყველაზე სწორ გადაწყვეტილებად ევლინებოდა გემის ოპერატორებს, მანამ სანამ დღის წერიგში არ დადგებოდა კორონავირუსის დამანგრეველი ეკონომიკური შედეგები, რომლებსაც ადგილი ჰქონდა განსაკუთრებით საწყის ეტაპზე. პანდემიამდე გოგირდის დაბალი შემცველობის საწვავის (LSFO - Low Sulphur Fuel Oil) ფასები ისევე მკვეთრად გაიზარდა, როგორ მკვეთრადაც მცირდებოდა ფასები HSFO-ის საწვავზე - მოთხოვნის

შემცირების მოლოდინების დამსახურებით. 2020 წლის იანვრის დასაწყისში LSFO-ს ტიპის საწვავი HSFO-ზე ორჯერ ძვირად იყიდებოდა. S&P Global Platts-ის მოხსენების თანახმად, 10,000 TEU მოცულობის საკონტეინერო გემი, რომელიც გამოიყენებდა „სქრაბერს“ და მოიხმარდა HSFO-ს ტიპის საწვავს, დღეში ზოგავდა დაახლოებით \$35,000-ს იმ გემთან შედარებით, რომელიც ოპერირებდა LSFO-ს ტიპის საწვავზე. პანდემიამ ასევე მნიშვნელოვნად შეაფერხა გემების „სქრაბერებით“ აღჭურვა, ვინაიდან მოცემული მოწყობილობების მონტაჟი მეტწილად ხორციელდებოდა ჩინურ პორტებში არსებულ გემთშემკეთებელ დოკებში, რომლებიც პანდემიისა და საგანგებო სიტუაციის გამო ვერ მუშაობდნენ სრული დატვირთვით (Buxbaum, IMO 2020: Coronavirus changes carrier compliance calculations, 2020).

უნდა აღინიშნოს, რომ IMO 2020 რეგულაცია არ არის მსოფლიო მასშტაბის და ვრცელდება კონკრეტულ ტერიტორიებსა და ზონებზე. ასეთ ტერიტორიებს უწოდებენ „ემისიის კონტროლის ზონებს“ (ECA - Emission Control Area), რომელიც განსაზღვრულია MARPOL-ის VI დანართით (ასევე ცნობილი, როგორც „MARPOL Convention“). დღესდღეობით „ემისიის კონტროლის ზონები“ მოიცავს ბალტიისა და ჩრდილოეთის ზღვებს, აშშ-სა და კანადის სანაპიროების რამოდენიმე უბანს და კარიბის ზღვას (დანართი N3) (Organization, International Maritime, n.d.).

ბოლო რამდენიმე წლის განმავლობაში მსოფლიომ მნიშვნელოვანი გამოწვევების მომსწრე გახდა, თუმცა 2022 წლის თებერვლის თვიდან დაწყებული ამ გამოწვევებს დაემატა კიდევ ერთი - რუსეთ-უკრაინის ომი, რომელიც დიდ გაურკვევლობას იწვევს იმპორტიორებსა და ექსპორტიორებს შორის ვინაიდან არავინ იცის, თუ როგორ იმოქმედებს უკრაინის ომი საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვებზე და მოხდება თუ არა საზღვაო გადაზიდვის ფასების შემდგომი ზრდა? ცხადია, რომ მიმდინარე ომის პირობებში უკრაინის ეკონომიკა საგრძნობლად შემცირდება. ასევე მნიშვნელოვნად შემცირდება საქონლის ექსპორტი, ფუფუნების საგნებზე შემცირებული მოთხოვნის გამო.

გამომდინარე იქიდან, რომ რუსეთ-უკრაინის ომის ფლანგი მეტწილად გაშლილია უკრაინის სამხრეთ ნაწილში, სადაც უკრაინის საზღვაო პორტები

მდებარეობს და ამასთან რამოდენიმე პორტი ძლიერ დაზიანდა შეტაკებების დროს საზღვაო გადაზიდვები უკრაინის მიმართულებით საერთოდ შეწყდა. ასევე უცნობია, როდის მოხდება დაბლოკილი საზღვაო პორტების განბლოკვა და გადაზიდვების აღდგენა.

გამომდინარე იქიდან, რომ უკრაინის ექსპორტის მნიშვნელოვანი ნაწილი მეწტილად ნაყარი ტვირთის სახეობებზე მოდიოდა (რკინის მადანი, მარცვლეული, სხვა) აღნიშნულის გათვალისწინებით შეგვიძლია ვივარაუდოთ, რომ მოცემული გარემოება დიდად არ იმოქმედებს საკონტეინერო გადაზიდვების სექტორზე, თუმცა ცხადია, რომ შემცირდება უკრაინიდან ექსპორტირებული ნაყარი და სასოფლო-სამეურნეო პროდუქციის მოცულობები.

უკრაინაში შეჭრისა და ფართომასშტაბიანი საომარი მოქმედებების განხორციელების გამო მსოფლიოს ქვეყნებმა რუსეთს უპრეცედენტო სანქციები დაუწესა. ასევე მრავალმა მსხვილმა საერთაშორისო კომპანიამ, სოლიდარობის ნიშნად და პირადი გადაწყვეტილების საფუძველზე შეაჩერეს თავიანთი საქმიანობა რუსეთში. რუსეთთან სავაჭრო ურთიერთობების გაგრძელება დაკავშირებულია მნიშვნელოვან ეკონომიკურ რისკებთან. რუსეთის ფინანსური ინსტიტუტებისათვის დაწესებული სანქციების პირობებში პრაქტიკულად შეუძლებელია გახდა ანგარიშსწორების განხორციელება სხვა კონვერტირებად ვალუტებში, გარდა რუსული რუბლისა. გარდა ამისა, რუსეთში რეგისტრირებულ და რუსული დროშის ქვეშ მცურავ გემებს ბევრ საზღვაო პორტში შესვლაზე უარი ეთქვა, რაც კიდევ უფრო შეზღუდავს რუსეთთან ვაჭრობას. უკრაინის მსგავსად, რუსეთთან ვაჭრობის დიდი ნაწილი ნაყარი საქონელზე მოდის (მეტწილად ენერგომატარებლებზე, ნავთობზე, გაზზე და ქვანახშირზე) და ნაკლებად ისეთ საქონელზე, რომელიც საჭიროებს საკონტეინერო გადაზიდვებს.

ვინაიდან უკრაინაც და რუსეთიც შედარებით მცირე ბაზრებია საკონტეინერო გადაზიდვების ნაწილში, აღნიშნული შესაძლებელია განვიხილოთ დადებითად, ვინაიდან რუსეთ-უკრაინას შორის მიმდინარე ომი დიდად არ დააზარალებს საკონტეინერო გადაზიდვების სექტორს, თუმცა მოცემულმა ომმა განაპირობა საწვავის ფასის მნიშვნელოვანი ზრდა, რომელიც საერთაშორისო საზღვაო გადაზიდვების ერთ-

ერთი მთავარი საზრუნავია და რომელიც განაპირობებს ისედაც გაზრდილი საზღვაო გადაზიდვების ფასის კიდევ უფრო ზდრას.

საკონტეინერო გადაზიდვებზე მოქმედი ის ფაქტორები, რომლებიც აღწერილია ზემოთ, ჩართულ იქნა მოცემულ ნაშრომში იმ მიზნით, რათა დაგვედგინა, თუ რამდენად მდგრადია საკონტეინერო გადაზიდვები მსგავსი ტიპის გამოწვევებთან, რამდენად სწრაფად შეუძლია მოახდინოს ადაპტირება ახალ მოცემულობაში და რა დრო სჭირდება მას სიმძლავრეების აღსადგენად. ყველა ზემოთ აღწერილი მაგალითის შემთხვევაში საკონტეინერო გადაზიდვებმა სწრაფად მოახდინა თავისი მაჩვენებლების აღდგენა პრე-კრიზისულ მდგომარეობამდე.

გარდა ზემოაღნიშნულისა, რადგან საერთაშორისო გადაზიდვები უკვე მნიშვნელოვნად იყო დაძაბული კოვიდ პანდემიით გამოწვეული პრობლემებით და საკმარისი დრო არ ჰქონდა იმისათვის, რომ სრულად მოეხდინა თავისი მოქნილობის აღდგენა, აღნიშნულმა ომმა შესაძლოა კიდევ უფრო გაამწვავოს საერთაშორისო გადაზიდვებთან დაკავშირებული საკითხები, ვინაიდან სატრანსპორტო მარშრუტების ნებისმიერი ცვლილება და შემდგომი ზეწოლა სატრანსპორტო ლოგისტიკაზე დამატებით გავლენას მოახდენს ფასებზე. შეგვიძლია ვივარაუდოთ, რომ სწორედ რუსეთ-უკრაინის ომის შედეგად შეცვლილი სატრანსპორტო მარშრუტები გახდა იმის მიზეზი, რომ მნიშვნელოვნად არის გაზრდილი საქართველოს რკინიგზის სატრანზიტო მაჩვენებლები 2022 წელს, გასულ წლებთან შედარებით, მაშინ როდესაც იმპორტისა და ექსპორტის მაჩვენებლები სამწუხაროდ ბოლო სამი წლის მანძილზე ტენდენციურად მცირდება (ცხრილი N 2.2.1)

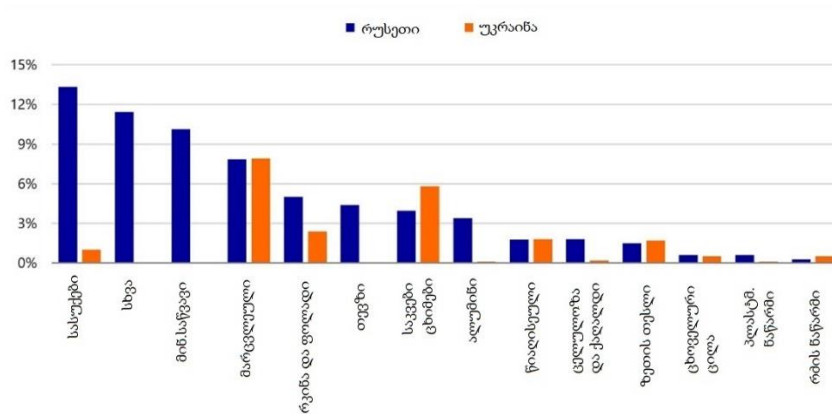
ცხრილი N 2.2.1 - სს "საქართველოს რკინიგზა"-ზე კონტეინერების გადაზიდვების სტატისტიკა

გადაზიდვის სახეობა	კონტეინერების რაოდენობა, TEU				
	2020 წელი	2021 წელი	%	2022 წელი	%
ექსპორტი	8,582	7,413	-14% ▼	6,768	-9% ▼
იმპორტი	7,429	7,011	-6% ▼	5,891	-16% ▼
ტრანზიტი	65,036	58,971	-9% ▼	74,797	27% ▲
ჯამი	81,047	73,395	-9% ▼	87,456	19% ▲

წყარო: ცხრილი შედგენილია ავტორის მიერ საქართველოს რკინიგზის მოწოდებულ მონაცემებზე დაყრდნობით

რუსეთი არის ენერჯის ერთ-ერთი წამყვანი მწარმოებელი მსოფლიოში. მინერალური საწვავის მსოფლიო ექსპორტის 10%-ი და ევროპის ენერჯის მოხმარების მესამედი რუსეთზე მოდის (იხ. დიაგრამა N 2.2.6). 24 თებერვალს, როგორც კი რუსეთი შეიჭრა უკრაინაში ნედლი ნავთობის ფასი მაშინვე გაიზარდა და შეადგინა 110 აშშ დოლარი ბარელზე, ხოლო ევროპული ბუნებრივი აირისა და ქვანახშირის ფასების ინდექსები შესაბამისად გაიზარდა 129%-ით და 74%-ით. უკრაინა და რუსეთი ასევე არიან სასოფლო-სამეურნეო პროდუქციის ძირითადი მიმწოდებლები. ჯამურად ორი ქვეყნის მარცვლეულის ექსპორტი შეადგენს მსოფლიო მარცვლეულის ექსპორტის 16%-ს, სასუქის ექსპორტის 14,4%-ს და მცენარეული ზეთის ექსპორტის 10%-ს.

დიაგრამა N 2.2.6 – 2020 წლის რუსული და უკრაინული საქონლის ექსპორტის წილი გლობალური ვაჭრობაში ღირებულებით მაჩვენებელში



წყარო: Comtrade, Rabobank 2022

ამჟამინდელი ზეგავლენა მშრალი და ნაყარი ტვირთების გადაზიდვებზე არის შეზღუდული, თუმცა, თუ შეუძლებელი გახდება 2022 წლის ზაფხულის პიკურ სეზონამდე სასოფლო-სამეურნეო პროდუქციის, განსაკუთრებით კი ხორბლის ექსპორტი რუსეთიდან და უკრაინიდან, მშრალი და ნაყარი ტვირთების გადაზიდვის განაკვეთები იქნება ძალიან არასტაბილური და მეტწილად დამოკიდებული იქნება იმაზე, თუ როგორ განხორციელდება მარცვლეულით ვაჭრობა ევროპას, ჩრდილოეთ ამერიკასა და სხვა რეგიონებს შორის (RaboResearch Food & Agribusiness, 2022). რუსეთიდან და უკრაინიდან იმპორტირებული ხორბლის, სიმინდის და სხვა მარცვლეულის უეცარმა დეფიციტმა შეიძლება გამოიწვიოს სამოქალაქო არეულობა

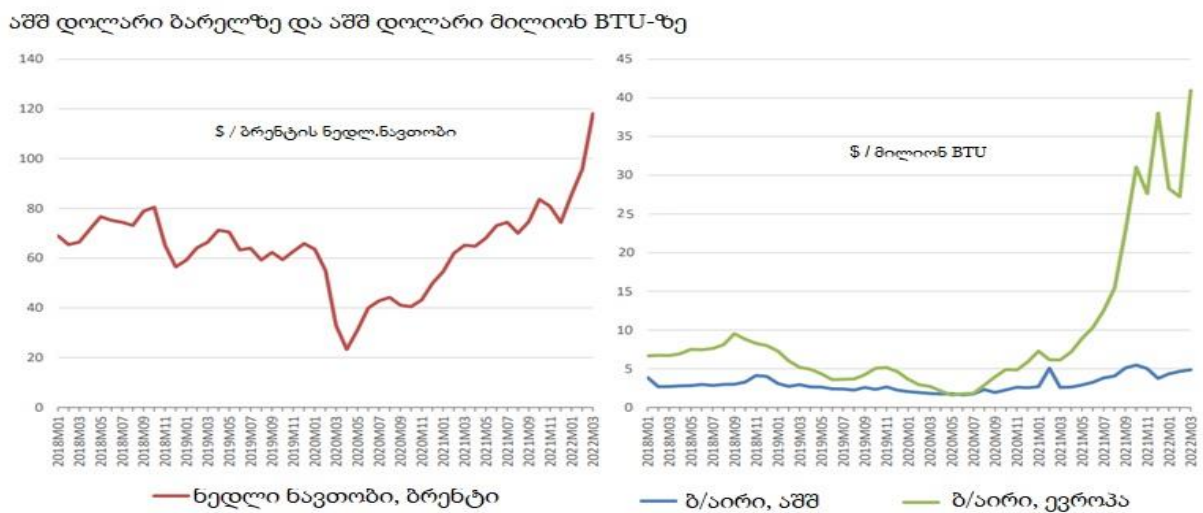
აფრიკაში, რადგან სურსათის მიწოდების ჯაჭვები კორონავირუსის პანდემიის შემდეგ კვლავ დგება გლობალური გამოწვევების წინაშე. მარცვლეულის საერთაშორისო საბჭოს განაცხადებით, რუსეთსა და უკრაინაზე, რომლებიც 24 თებერვლიდან ომში არიან ჩართულები, მოდის მსოფლიო ხორბლის ექსპორტის თითქმის მეოთხედი და ქერის ექსპორტის ერთი მეხუთედი. 2022 წლის თებერვლის დასაწყისიდან მარცვლეულის ფასები 22 პროცენტით და 37 პროცენტამდე გაიზარდა (Maher, 2022).

რუსეთ-უკრაინის ომი გარდა იმისა, რომ წარმოადგენს ჰუმანიტარულ კატასტროფას, რომელიც ბევრ მსხვერპლთან არის დაკავშირებული, ამავდროულად მნიშვნელოვნად აზიანებს გლობალურ ვაჭრობას, ქმნის შეფერხებებს სურსათის მიწოდების ჯაჭვში, რასაც როგორც შედეგი მოჰყვება „პოტენციურად საშინელი შედეგები“ ღარიბი ქვეყნებისთვის, ნათქვამია მსოფლიო სავაჭრო ორგანიზაციის განცხადებაში (WTO – World Trade Organization). ამ უკანასკნელმა ასევე გადახედა და შეამცირა საქონლის იმპორტისა და ექსპორტის პროგნოზები და ამასთან დაკავშირებით მოუწოდა მსოფლიო მთავრობებსა და პარტნიორებს, რათა მაქსიმალურად ხელი შეუწყონ ვაჭრობას. კოვიდ პანდემიის გამო 2022 წელს ხელახალი კარანტინი ჩინეთში და რუსეთის შეჭრა უკრაინაში მნიშვნელოვნად აფერხებს ვაჭრობის აღდგენასა და მნიშვნელოვნად აზიანებს მას. მსოფლიო სავაჭრო ორგანიზაციის მიერ გამოქვეყნებულ „2022-2023 ვაჭრობის პროგნოზები“-ს ანგარიშში ნათქვამია, რომ მას შემდეგ რაც რუსეთმა დაიწყო ომი უკრაინასთან გლობალური ეკონომიკის პერსპექტივები მნიშვნელოვნად გაუარესდა და მათ თავიანთი მოლოდინები 2022 წლის ვაჭრობის მოცულობისა და იმპორტ-ექსპორტის ზრდასთან მიმართებაში 4,7%-დან 3%-მდე შეამცირეს (World Trade Organization, 2022).

ომი ასევე ემუქრება რუსეთიდან და უკრაინიდან აუცილებელი საქონლის, კერძოდ საკვების, ენერჯისა და სასუქების მიწოდებას. შავი ზღვის პორტების გავლით მარცვლეულის მიწოდების შეჩერებამ შესაძლოა მძიმე შედეგები იქონიოს ღარიბ ქვეყნებში სასურსათო უსაფრთხოებაზე. ასევე კოვიდის გამო ახალმა ჩაკეტვამ ჩინეთში შეიძლება გამოიწვიოს ნედლეულის ახალი დეფიციტი და უფრო მაღალი ინფლაცია, გვაფრთხილებს მსოფლიო სავაჭრო ორგანიზაცია.

მსოფლიოში საწვავის ფასების სწრაფი ზრდა 2020 წლის მეორე ნახევრიდან დაიწყო და 2022 წლის მარტში ბარელი ნავთობის ფასი უკვე 118 აშშ დოლარი იყო - 38%-ით მეტი 2022 წლის იანვართან შედარებით და 81%-ით მეტი გასული წლის იგივე პერიოდთან შედარებით. აღნიშნული ცვლილებები და საწვავზე ფასების ზრდა სავარაუდოდ დადებითად იმოქმედებს ახლო აღმოსავლეთის ქვეყნებზე, ვინაიდან მათი ეკონომიკა მნიშვნელოვანწილად მიხმულია მსოფლიო ნავთობის ფასებზე და ნავთობის უფრო მაღალი ფასები სავარაუდოდ გაზრდის საექსპორტო შემოსავლებს და ამავდროულად გაზრდის იმპორტის მოცულობასაც. მსოფლიო სავაჭრო ორგანიზაციის მიხედვით, რუსეთ-უკრაინის კონფლიქტი ზეგავლენას იქონიებს გლობალურ ვაჭრობაზე, კომერციულ სერვისებზე და მათ შორის საკონტეინერო და საჰაერო გადაზიდვებზე (დიაგრამა N 2.2.7) (Masterson, 2022).

დიაგრამა N 2.2.7 – ნედლი ნავთობისა და ბუნებრივი აირის თვიური საშუალო ფასები (იანვარი 2018 - მარტი 2022)



წყარო: მსოფლიო სავაჭრო ორგანიზაცია

ზემოთ მოცემულ პარაგრაფებში აღწერილი იყო ის გარე ფაქტორები, რომლებიც ზემოქმედებას ახდენენ ტრანსპორტირების სექტორზე და მათ შორის საკონტეინერო გადაზიდვებზე, ქვემოთ კი შევეხებით იმ შიდა ფაქტორებს, რომლებსაც გავლენა აქვთ მოცემულ სექტორზე.

გამოწვევები გადამზიდავ/“ტრანსშიპმენტ“ საზღვაო პორტებსა და საკონტეინერო ტერმინალებს საკმაოდ ბევრი აქვთ, თუმცა მათგან შეიძლება გამოიყოს სამ ძირითადი:

1) წნეხი საზღვაო პორტის/საკონტეინერო ტერმინალის ტერიტორიაზე მიმდინარე საოპერაციო საქმიანობაზე, რომელიც განპირობებულია გემთშემოსვლასთან და ნავმისადგომის გათავისუფლებასთან, 2) ტერმინალის ტერიტორიაზე არსებული გადატვირთული ოპერაციები და 3) ტერიტორიის სიმცირე.

განვიხილოთ თითოეული მათგანი:

წნეხი საზღვაო პორტის/საკონტეინერო ტერმინალის ტერიტორიაზე მიმდინარე საოპერაციო საქმიანობაზე - ნავმისადგომის ოპერაციების წარმადობის შეფასება შესაძლებელია განისაღვროს ნავმისადგომის ხელმისაწვდომობით გემთშემოსვლის დროს (მინიმალური მოცდენის დაშვებით). აღნიშნული მოიაზრებს იმის ალბათობას, რომ გემები შეძლებენ ნავმისადგომთან დადგომას 2 საათის განმავლობაში საზღვაო პორტში შემოსვლის შემდგომ. აღნიშნულის მისაღწევად უკიდურესად მნიშვნელოვანია შენარჩუნდეს გემთშემოსავლისა და დამუშავების ოპერაციების მაჩვენებელი მინიმალურ ნიშნულზე. პრაქტიკოსებიც და მკვლევარებიც მაქსიმალურ ყურადღებას უთმობენ ნავმისადგომის ოპერაციებს, რომელთა გაუმჯობესებაც შესაძლებელი ხდება თანამედროვე ტექნოლოგიებითა და ბოლო თაობის ამწეებით, თუმცა დღესდღეობით დასაწყობებისათვის განკუთვნილი ტერიტორია წარმოადგენს სუსტ წერტილს სატერმინალო ოპერაციებში, განსაკუთრებით კი „ტრანსშიპმენტ“ პორტებში. საკონტეინერო ტერმინალის მაღალი წარმადობა ყველა მიმართულებით, მათ შორის ნავმისადგომის სწრაფი ოპერაციების წარმოებით არც თუ ისე ეფექტურია, თუ არ იქნება უზრუნვეყოფილი ჩამოტვირთული კონტეინერების ეფექტური შენახვა დასაწყობებისათვის განკუთვნილ ტერიტორიაზე.

ტერმინალის ტერიტორიაზე არსებული გადატვირთული ოპერაციები - როგორც წესი გადამზიდავი საზღვაო ჰაბ-პორტები ახდენენ დიდი ოდნობით კონტეინერების მოცულობის დამუშავებას, რომელთაგან დიდი ნაწილი ჩამოტვირთულ იქნა გემიდან იმისათვის, რომ დაიტვირთოს სხვა გემზე. იმისათვის, რომ თავიდან იქნას აცილებული კონტეინერების დამუშავებასთან დაკავშირებით ოპერაციების გაორმაგება, კონტეინერები როგორც წესი საწყობდება იმავე ლოკაციაზე, რომელზეც იქნა დასაწყობებული ჩამოტვირთვისას. თუმცა, მაშინ როდესაც საჭირო ხდება ძირში

მოთავსებული კონტეინერის გადატვირთვა ამისათვის საჭირო ხდება მასზე ზემოდან დაწყობილი სხვა კონტეინერების ჩამოტვირთვა. მსგავის გადაადგილებების შემცირება წარმოადგენს ერთ-ერთ მნიშვნელოვან ფაქტორს დასაწყობების მართვაში, ვინაიდან მოცემული გადაადგილებები ზრდიან დამუშავების ვადებს. მეორეს მხრივ დაცლა-დატვირთვის ოპერაციები რთულად განსახორციელებელია ერთდროულად და პარალელურ რეჟიმში. აღნიშნულს მივყავართ იქამდე, რომ მრავალი სატრანსპორტო ნაკადები იკვეთებიან ერთმანეთთან დასაწყობების ტერიტორიაზე. საზღვაო პორტები/საკონტეინერო ტერმინალების გადატვირთულობის შემცირება, იმისათვის რომ არ მოხდეს ოპერაციების პარალიზება, წარმოადგენს ასევე მნიშვნელოვან ფაქტორს დასაწყობების ტერიტორიების მართვის საკითხში. შესაბამისად ტერიტორიისა და დასაწყობების სისტემატური დაგეგმარება მნიშვნელოვანია საღვათ პორტებისათვის და საკონტეინერო ტერმინალებისათვის, იმისათვის რომ შეამცირონ ზედმეტი გადაადგილებები და გადატვირთულობა.

ტერიტორიის სიმცირე - საკონტეინერო გადაზიდვების მზარდ ტენდენციასთან ერთად საჭირო ხდება სულ უფრო მეტი კონტეინერების დროებით შენახვა და დასაწყობება საზღვაო პორტებსა და საკონტეინერო ტერმინალებში. საზღვაო პორტების და საკონტეინერო ტერმინალების გაფართოვება ხშირად აწყდება იმ მარტივ პრობლემასა და მიზეზს, როგორცაა ტერიტორიისა და ხელმისაწვდომი თავისუფალი მიწის სიმცირე, განსაკუთრებით კი დასახლებულ პუნქტებში ან მათთან ახლოს განლაგებულ საზღვაო პორტებში. გამტარუნარიანობის ზრდა ხშირად შეზღუდულია პირველადი ინვესტიციების ხელმისაწვდომობისა და ეკოლოგიური პრობლემების გამო (Dam Le-Griffin & Murphy, 2006). ამის გამო საზღვაო პორტებმა და საკონტეინერო ტერმინალებმა უნდა ეძებონ ინოვაციური გზები იმისათვის, რომ გაზარდონ თავიანთი მწარმოებლურობა და გამტარუნარიანობა, რათა დააკმაყოფილონ მუდმივად მზარდი მოთხოვნა, მიუხედავად შეზღუდული ინვესტიციებისა და საკონტეინერო ტერმინალის ფართობისა.

ზემოთ აღწერილი ფაქტორებისა და იმ გამოწვევების გათვალისწინებით, რომელთა წინაშეც აღმოჩნდა მსოფლიო და მათა შორის საქართველოც, შესაძლებელია გაკეთდეს დასკვნები, რომლებიც სამომავლოდ დადებითად აისახება საქართველოს,

როგორც სატრანზიტო ქვეყნის პოტენციალის მქონე ქვეყნისათვის. საქართველოს, როგორც საზღვაო პორტების მქონე ქვეყანას, რომელიც ხმელეთით ჩაკეტილ და ზღვის არ მქონე ქვეყნებს აკავშირებს მსოფლიო საზღვაო გადაზიდვებთან, დიდი პოტენციალი აქვს, იმისათვის, რომ მნიშვნელოვნად გაზარდოს თავისი ეკონომიკური პოტენციალი სატრანსპორტო გადაზიდვებისა და კერძოდ საკონტეინერო გადაზიდვების მიმართულებით, ვინაიდან ეს უკანასკნელი ყველაზე ოპტიმალური ფორმაა იმ რთულ ინტერმოდალურ მონაკვეთზე, რომელიც საქართველოს გააჩნია ზემოაღნიშნულ ქვეყნებთან, კერძოდ კი შუა აზიის ქვეყნებთან, აზერბაიჯანთან და სომხეთთან.

საქართველოს აქვს ის უნიკალური შანსი, როდესაც ზემოთ აღწერილი გამოწვევები და სირთულებები შესაძლებელია გამოყენებულ იქნას ქვეყნის სასიკეთოდ. აღნიშნულში იგულისხმება შემდეგი:

- კოვიდ პანდემიის პერიოდში, როდესაც მნიშვნელოვანი შეფერხებები წარმოიშვა მიწოდების ჯაჭვში, განსაკუთრებით კი საზღვაო გადაზიდვების ნაწილში, როდესაც გემის ეკიპაჟის სრული შემადგენლობა მოწყვლადი აღმოჩნდა კორონა ვირუსთან მიმართებაში, აღნიშნულ პერიოდში გადაზიდვების ნაწილი განხორციელდა რკინიგზით და აღნიშნულმა დააფიქრა გადამზიდავები ალტერნატიული მარშრუტების შემუშავებაში და ერთ-ერთი ასეთი იყო BTK (ბაქო-თბილისი-ყარსი), რომელიც არის „შუა დერეფნის“ მარშრუტის შემადგენელი ნაწილი და რომლითაც განხორციელდა საკონტეინერო გადაზიდვები ჩინეთიდან თურქეთის მიმართულებით (Agenda.ge, 2020);
- სანქციები, რომელიც დაწესებულია ირანის ისლამურ რესპუბლიკაზე აშშ-ს მთავრობის მიერ, მნიშვნელოვნად ხელს უწყობს ტვირთბრუნვის ზრდას საქართველოს მიმართულებით, ვინაიდან სპარსეთის ყურეში ირანის პორტებით სარგებლობისა და მათში გემთშესვლის შესაძლებლობის პირობებში აზერბაიჯანს, სომხეთს და მათ შორის შუა აზიის ქვეყნებს ეძლევათ საშუალება ისარგებლონ მოცემული მარშრუტით და სახმელეთო მონაკვეთის ის ნაწილი, რომელიც დასაფარი იქნება სპარსეთის ყურიდან კასპიის ზღვამდე, რომელიც

ინფრასტრუქტურულად არ არის გამართული დაკომპენსირდება იმ იაფი ენერგორესურსებით, რომელიც გააჩნია ირანს (Silk Road Briefing, 2022);

- რუსეთ უკრაინის ომის გამო რუსეთზე დაწესებული უპრეცედენტო მასშტაბის სანქციები, რომელიც რუსეთის ეკონომიკას დეფოლტს უწინასწარმეტყველებს (Hawser, 2022), არამიმზიდველს ხდის მასთან ურთიერთობას. აღნიშნული ომის გამო რუსეთი უკვე დატოვა წამყვანმა საზღვაო გადაზიდვებმა ხაზებმა (Saul, Jacobsen, & Gronholt-pedersen, 2022), ასევე აღნიშნული ომის გამო რუსეთთან ადრე მჭიდროდ მოთანმშრომლე ქვეყნებს, რომლებიც მასთან ერთად გაწევრიანებულები იყვნენ სხვადასხვა ეკონომიკურ, თუ სამხედრო ბლოკებსა და გაერთიანებებში (როგორებიცაა The Eurasian Economic Union (EAEU) (Eurasian Economic Union, n.d.) და The Collective Security Treaty Organization (CSTO) (Collective Security Treaty Organization, n.d.)), ცდილობენ გაემიჯნონ რუსეთთან ურთიერთობას, ვინაიდან აღნიშნული კავშირები მნიშვნელოვან ზიანს მიაყენებს მათი ქვეყნების ეკონომიკურ მდგომარეობას (Bhadrakumar) (Imamova, 2022) (Gechbaia & Tsilosani, Overview of the Eurasian Transport Corridors, Initiatives of Global Development Strategies and Economic Associations, 2020).
- ბოლო პერიოდში რეკორდულად გაზრდილი საწვავის ფასები (იხილე დიაგრამა N 2.2.8) (Isidore, 2022) (Markets Insider, 2022) დადებითად ისახება შუა აზიის ქვეყნების მსყიდველობით უნარზე, ვინაიდან მოცემული ქვეყნების ეკონომიკა და ბიუჯეტი ფორმირდება სხვადასხვა ბუნებრივი რესურსებით და მეტწილად ენერგომატარებლებით (UNCTAD -United Nations Conference on Trade and Development, 2020), როგორცაა მათ შორის ნედლი ნავთობი. საწვავის მსოფლიო ფასების ზრდა რათქმა უნდა ხელს უწყობს შუა აზიის ქვეყნების ეკონომიკის განვითარებას, რაც თავის მხრივ გამოიხატება სავაჭრო მაჩვენებლების ზრდაში და აქვე გასათვალისწინებელია ის გარემოება, რომ ევროკავშირი აქტიურად მუშაობს თავისუფალი ვაჭრობის შეთანხმებაზე შუა აზიის ქვეყნებთან, რაც მნიშვნელოვნად ხელს შეუწყობს ვაჭრობის განვითარებას ევროკავშირის წევრ ქვეყნებსა და შუა აზიის ქვეყნებს შორის (European Parliament, 2020);

დიაგრამა N 2.2.8 – ნედლი ნავთობის ფასი (WTI Index) ბოლო 5 წლის მანძილზე



წყარო: Markets Insider ([Crude Oil Price Today | WTI OIL PRICE CHART | OIL PRICE PER BARREL | Markets Insider \(businessinsider.com\)](#))

ზემოაღნიშნული ფაქტორების გათვალისწინებით შეგვიძლია ვივარაუდოთ, რომ საქართველოს წინაშე იხსნება ახალი შესაძლებლობები და ახალი ბაზრები, რომლებიც მნიშვნელოვან წილად იქნება დამოკიდებული საქართველოს ტვირთების გამტარუნარიანობაზე.

2.3 კონკურენცია საკონტეინერო გადაზიდვებში და გადამზიდვების კონკურენტუნარიანობის ზრდის სტრატეგიები

მეოცე საუკუნის 60-იანი წლებიდან, მას მერე რაც დაიწყო ტვირთების აქტიური კონტეინერიზაცია და ინტერმოდალური გადაზიდვების გააქტიურება, აღნიშნული ტენდენცია დღემდე მზარდი ხასიათისა და 2016 წლისათვის კონტეინერებით თითქმის 1,7 მილიარდი ტონა ტვირთის ტრანსპორტირება განხორციელდა (United Nations Conference on Trade and Development, 2016). ზემოაღნიშნული მზარდი ტენდენციის პირობებში საკონტეინერო პორტებსა და ტერმინალებს განსაკუთრებულად მნიშვნელოვანი როლი დაეკისრათ, ვინაიდან ისინი გახდნენ საკვანძო ფუნქციის შემსრულებლები მიწოდების ჯაჭვში. ბოლო პერიოდში, საზღვაო გადამზიდავი ხაზები ხშირად მიმართავენ კონსოლიდაციას, ვერტიკალური და ჰორიზონტალური ინტეგრაციის გზით, რაც გამოიხატება კომპანიების შერწყმაში, სხვა საზღვაო გადამზიდავი ხაზების წილის შეძენასა და ერთობლივი ალიანსების ფორმირებაში, რაც მათ საშუალებას აძლევთ შეამცირონ კონკურენცია, გააძლიერონ თავიანთი არსებული პოზიციები ბაზარზე ურთიერთდახმარების გზით და თავიდან აიცილონ გაკოტრების საშიშროება. მსგავსმა ქმედებებმა მნიშვნელოვნად გაზარდა ბაზრის კონცენტრაცია და საზღვაო გადამზიდავი ხაზების სავაჭრო ძალა, რამაც როგორც უკვე ზემოთ აღვნიშნეთ, გამოიწვია ხმელეთის მხარეს არსებულ სუბიექტებს, კერძოდ, საზღვაო პორტებსა და საკონტეინერო ტერმინალებს შორის კონკურენციის ზრდა.

ბოლო ათწლეულებში მიმდინარე გლობალიზაციამ, საბაზრო ინტეგრაციამ და ინვესტიციებისა და სამუშაო ძალების გლობალურმა რეორგანიზაციამ ძირეულად შეცვალა მსოფლიო წარმოებისა და მოხმარების სურათი. გარდა ამისა, ტვირთების კონტეინერიზაციამ და ინტერმოდალურებომ მნიშვნელოვნად შეუწყო ხელი საერთაშორისო სატრანსპორტო ქსელის განვითარებას, რისი ნათელი მაგალითიც არის ის, რომ 2016 წელს საზღვაო საკონტეინერო ტვირთების მოცულობამ მიაღწია 1,7 მილიარდ ტონას, რომელთა ტრანსპორტირებაც განხორციელდა კონტეინერმზიდებით, ხოლო საკონტეინერო პორტების მიერ დამუშავებულ იქნა 0,7

მილიარდი TEU-ს ოდენობის კონტეინერები. აღნიშნულმა მნიშვნელოვნად გაზარდა საზღვაო პორტებისა და საკონტეინერო ტერმინალების მნიშვნელობა მიწოდების ჯაჭვში და ამავდროულად გაზარდა კონკურენცია მათა შორის.

საზღვაო პორტებისა და საზღვაო გადაზიდვების ბაზრის კონიუქტურის ხშირმა ცვლილებამ განაპირობა საზღვაო პორტებს შორის მძლავრი და მრავალხმრივი კონკურენციის ჩამოყალიბება, რამაც გავლენა იქონია კონკურენციის გაძლიერებაზე ოპერატორებს შორის, რომლებიც ოპერირებენ როგორც ერთი და იმავე საზღვაო პორტში, ასევე მეზობელ საზღვაო პორტებში (Notteboom & De Langen, Container Port Competition in Europe, 2014). პრივატიზაციის პროცესებმა და კერძო ინვესტიციების ჩართულობამ კიდევ უფრო გაზარდა კონკურენცია საზღვაო პორტებს შორის. მაგალითისათვის, 2000 წლიდან 2016 წლის ჩათვლით კერძო სექტორის წარმომადგენლებმა განახორციელეს, 63 განვითარებული და განვითარებადი ეკონომიკის მქონე ქვეყნებში, 68,6 მილიარდი აშშ დოლარის ინვესტირება (United Nations Conference on Trade and Development, 2017). გარდა ზემოაღნიშნულისა, მზარდი ტენდენცია, რომელიც შეინიშნება საზღვაო გადამზიდავ ხაზებს შორის ალიანსებში გაერთიანებასთან, შერწყმებთან და სხვა ისეთ აქტივობებთან დაკავშირებით, რომელიც მნიშვნელოვნად ზრდის საზღვაო გადამზიდავ ხაზს, მივყავართ საზღვაო გადაზიდვების კონცეტრაციის ზრდასთან, რაც მათ ხელს უწყობთ მათი სავაჭრო ძალის ამღლებაში, რაც გამოიხატება მათთვის სასარგებლო პირობების წამოყენებაში საზღვაო პორტებთან და საკონტეინერო ტერმინალებთან მომსახურებასთან დაკავშირებული მოლაპარაკებების დროს.

საზღვაო პორტები, როგორც მიწოდების ჯაჭვის მთავარი და საკვანძო სუბიექტები, იმყოფებიან დინამიურ კონკურენტულ გარემოში. თუ ჩვენ გვსურს გავიგოთ თუ რა გავლენა აქვს გადამზიდავლის ბაზრის ქცევას საზღვაო პორტების კონკურენტუნარიანობაზე, ამისათვის მნიშვნელოვანია გავიგოთ თუ რაში მდგომარეობს კონკურენციის კონცეპტუალური მნიშვნელობა, როგორი კონკურენციის სახეები და გარემოა საზღვაო პორტებში.

კონკურენციის მახასიათებლები და ბუნება ძირითადად დამოკიდებულია მონაწილე საზღვაო პორტის სახეობაზე, კერძოდ, გარემო ძალიან განსხვავებულია, თუ პორტი არის „კარიბჭის“ ტიპის, ადგილობრივი ან „ტრანსშიპმენტ“ პორტი. ასევე დამოკიდებულია იმ ტვირთების სახეობაზე, რომელსაც ამუშავებს საზღვაო პორტი (მაგალითად, სამომხმარებლო პროდუქტები, თხევადი, ნაყარი ან მშრალი სახის ტვირთები). შესაბამისად, მკვლევართა უმეტესობა ცდილობს განსაზღვროს კონკურენცია, ან როგორც საქმიანობის პროცესი ან როგორც მისი მდგომარეობა. მაშინ როდესაც კონკურენცია წარმოდგენილია, როგორც პროცესი, ზოგიერთი მკვლევარის აზრით ამ შემთხვევაში წარმატება მდგომარეობს მეწარმეებში (Haezendonck, Pison, Rousseeuw, Struyf, & Verbeke, 2000) (Huybrechts, 2002).

არსებობს საზღვაო პორტის კონკურენტუნარიანობის კიდევ ერთი განმარტება, რომლის თანახმადაც საზღვაო პორტს უნდა შეეძლოს შექმნას დამატებული ღირებულება, მიახდინოს ძირითადი ბიზნესის ფორმირება და განავითაროს პროდუქტიული საქმიანობა თავის ბაზარზე. აღნიშნულის საფუძველზე, ყველაზე კონკურენტუნარიან პორტს შეეძლება დაამკვიდროს დიფერენცირებული პოლიტიკა და მოიზიდოს უფრო მეტი მომხმარებელი ვიდრე ამას შეძლებენ მისი კონკურენტები (Castillo-Manzano, Castro-Nuño, Laxe, López-Valpuesta, & Arévalo-Quijada, 2009).

ფაქტორები, რომლებიც გავლენას ახდენენ საზღვაო პორტების კონკურენციაზე, შესაძლებელია განსხვავდებოდეს მისი დონის მიხედვით. საზღვაო პორტის შიგნით ცალკეული საწარმოების კონკურენტუნარიანობა განისაზღვრება ძირითადად წარმოების ასპექტებით (შრომა, კაპიტალი, ტექნოლოგია და ენერჯია), ხოლო საზღვაო პორტებს, პორტების კლასტერებსა და საპორტო ჯაჭვებს შორის მეტოქეობაზე ძირითად გავლენას ახდენს რეგიონული ფაქტორები, მაგალითად, მდებარეობა, არსებული ინფრასტრუქტურა, ინდუსტრიული განვითარება, სამთავრობო პოლიტიკა და პორტის წარმადობა (რომელიც ფასდება პროქსი ცვლადებით, როგორცაა სახაზო გემების შემოსვლის რაოდენობა და სიხშირე, გადატვირთვების ღირებულება, შენახვა და შიდა ტრანსპორტირება) (Meersman, Van de Voorde, & Vanellander, 2010).

კონკურენცია საზღვაო პორტებს შორის შესაძლებელია დაიყოს სამ ძირითად კატეგორიად, რომლებიც ასახავენ საზღვაო კონკურენციის სრულ კონცეფციას და ნათლად აჩვენებენ და ხსნიან ურთიერთკავშირს საზღვაო პორტებსა და საპორტო საქმიანობას შორის[30]. საზღვაო პორტის კონკურენციის კატეგორიების სახეები, რომლებსაც პორტების უმეტესობა თავიანთ საქმიანობაში წააწყდება არის შემდეგი: პორტთაშორისი კონკურენცია, პორტის შიდა კონკურენცია და პორტთაშორისი კონკურენცია პორტის ადმინისტრაციის დონეზე.

პორტთაშორისი კონკურენცია შეიძლება განისაზღვროს, როგორც კონკურენცია სხვადასხვა პორტებს შორის. თავის მხრივ პორტთაშორისი კონკურენცია შეიძლება დაიყოს სამ ქვეკატეგორიად. პირველი არის კონკურენცია მთელს საპორტო არეალსა და სანაპირო ზოლს შორის; მეორე ტიპის - კონკურენცია სხვადასხვა ქვეყნის საზღვაო პორტებს შორის; მესამე ტიპი არის კონკურენცია ეროვნულ დონეზე, როდესაც კონკურენციას ადგილი აქვს ერთი ქვეყნის შიგნით არსებულ პორტებს შორის, ვინაიდან საზღვაო პორტები ემსახურებიან ერთი და იმავე შიდა რაიონებს (Hinterland), რომლებიც ერთმენეთის გადაფარვას ახდენენ;

პორტთაშორისმა კონკურენციამ შეიძლება გამოიწვიოს ტრაფიკის დაკარგვის მაღალი რისკი (Cullinane, Ji, & Wang, 2005). აქედან გამომდინარე, პორტებმა უნდა შეინარჩუნონ თავიანთი კონკურენტული უპირატესობა, განსაკუთრებით უფრო დიდი ზომის საკონტეინერო გემების დამუშავებასა და სახაზო გემების მაღალ კონსოლიდაციასთან მიმართებაში. პორტებს უნდა ჰქონდეთ განვითარების ისეთივე ტემპი, როგორი ტემპიც აქვთ საზღვაო სახაზო გემებს, შესაბამისად უნდა უზრუნველყონ ინვესტირება ინფრასტრუქტურის განვითარებაში იმისათვის, რომ შემლონ საზღვაო სახაზო გემების მიერ შემოყვანილი გიგანტური საკონტეინერო გემების დამუშავება.

საზღვაო გადამზიდავი ხაზის ვერტიკალური ინტეგრაცია ასევე ახდენს გავლენას შიდა-პორტის კონკურენციაზე, მაგალითად, შეთანხმება საზღვაო გადამზიდავ ხაზ „CMA CGM“-სა და სინგაპურის პორტ „PSA“-ს შორის, რომელიც მიზნად ისახავდა ერთობლივი ვენჩურული ტიპის საწარმოს შექმნას, რომელიც მოახდენდა სინგაპურის

პორტის 4 ნავმისადგომის ექსპლუატაციას (წლიურად თითქმის 3 მილიონი TEU-ის დამუშავებას) აუცილებლად იმოქმედებდა მალაიზიის პორტ კლანგის (დაახლოებით 400 კმ-ის დაშორებით) საქმიანობაზე, რადგან ამ უკანასკნელის გამტარუნარიანობის დაახლოებით 20% მოდიოდა „CMA CGM“-ის ტვირთზე (Marle, 2016).

საზღვაო პორტის კონკურენციის მეორე სახეობა შიდა პორტის კონკურენცია, ძირითადად დაკავშირებულია საკონტეინერო ტერმინალების ოპერატორებთან, მესაკუთრეებთან და პორტის ადმინისტრაციასთან. ამ ტიპის კონკურენციას შეიძლება ჰქონდეს ორი ფორმა: პირველი - პირდაპირი კონკურენცია ერთ პორტში ფუნქციონირებად ტერმინალებს შორის; მეორე - როდესაც ერთმანეთს კონკურენციას უწევენ ოპერატორები, რომლებიც ოპერირებენ ერთი ტერმინალის შიგნით. კონკურენციის დონეს პირდაპირზე განსაზღვრავს სატერმინალო ოპერატორების მოქნილობა - რაც უფრო დაბალია კონკურენციის დონე პორტის შიგნით, მით უფრო მაღალია პორტის მოქნილობა, განსაკუთრებით საფასო პოლიტიკასთან მიმართებაში (Notteboom T. , The terminalization of supply chains: reassessing the role of terminals in port/hinterland logistical relationships, 2009) (Wang, Olivier, Notteboom, & Slack, 2016). განსაკუთრებული შემთხვევაა, როდესაც პორტის ადმინისტრაცია მოქმედებს როგორც კონკურენტი, ანუ როდესაც პორტის ადმინისტრაცია ფლობს წილებსა და აქციებს პორტის საწარმოებში ან სატერმინალო ოპერატორებში.

აღსანიშნავია, რომ ეროვნული საპორტო პოლიტიკა ყოველთვის უნდა იყოს მიმართული ქვეყანაში პორტის საქმიანობის წარმადობისა და ეფექტურობის ზრდისაკენ. გამომდინარე იქიდან, რომ შიდა საპორტო კონკურენციას ადგილი აქვს მხოლოდ პორტის შიგნით, მასზე პირდაპირ გავლენას ვერ იქონიებს დადგენილი რეგულაციები და ეროვნული პოლიტიკა. აღნიშნულის გათვალისწინებით, პორტის ადმინისტრაციამ თავად უნდა უზრუნველყოს პორტის შიგნით მონაწილე სუბიექტებისათვის თანაბარი კონკურენტული პირობები.

კონკურენციის მესამე სახეობა საზღვაო პორტებს შორის - პორტთაშორისი კონკურენცია პორტის ადმინისტრაციის დონეზე, ანუ საზღვაო პორტების სასარგებლო მისიის გათვალისწინებით. ამ ტიპის კონკურენცია არსებობს პორტის

ადმინისტრაციებს შორის ეროვნულ, ადგილობრივ, რეგიონულ ან საერთაშორისო დონეზე. შესაძლებელია იმის ნათლად იდენტიფიცირება, როდესაც კონკურენტი პორტები ინაწილებენ ერთსა და იმავე ბაზარს და ამუშავებენ ერთი და იგივე ტიპის ტვირთებს.

კონტეინერიზაციისა და მულტიმოდალური ტრანსპორტირების განვითარებამ საგრძნობლად მოახდინა ბიზნეს გარემოს ცვლილება და უბიძგა პორტებს გაუმჯობესებინათ მიმზიდველობა ქვეყნის შიდა რაიონებზე წვდომის, პროდუქტიულობისა და მომსახურების ხარისხის, რეპუტაციისა და საიმედოობის გაუმჯობესების თვალსაზრისით. ბოლო დროს, კონკურენციასა და კონკურენტუნარიანობას გამდამწყვეტი მნიშვნელობა აქვს ნებისმიერი საზღვაო პორტისა, თუ საკონტეინერო ტერმინალის ოპერატორისათვის, ვინაიდან აღნიშნული ასახვას ჰპოვებს ნებისმიერ ოპერაციაზე, დაგეგმვასა და განვითარების სტრატეგიაზე.

მაღალკონკურენტულმა საკონტეინერო ბაზრების მუდმივმა დინამიკამ განაპირობა მჭიდრო კავშირი საკონტეინერო პორტებს შორის კონკურენციასა და საზღვაო გადამზიდავ ხაზებში მიმდინარე გარდაქმნებსა და ცვლილებებს შორის. ალიანსებისა და საზღვაო გადამზიდავი ხაზების შერწყმა დიდ გავლენას ახდენს პორტთაშორის კონკურენციაზე, რადგან მათ შეუძლიათ მნიშვნელოვნად იმოქმედონ საზღვაო პორტებსა და ტვირთების გადამზიდველებს შორის მოლაპარაკების სავაჭრო ძალის ბალანსზე (Notteboom, Parola, Satta, & Pallis, 2017). საკონტეინერო საზღვაო გადამზიდავ ხაზებს კონტეინერიზაციის პირველი ათი წლის განმავლობაში არ ჰქონდათ რაიმე პრობლემა მომგებიანობასთან დაკავშირებით, რადგან ისინი უზრუნველყოფილნი იყვნენ შემოსავლების გაერთიანების ხელშეკრულებებით, რომლებიც დაფუძნებული იყო საკონტეინერო ტარიფებზე (Notteboom T. , Container Shipping And Ports: An Overview, 2004), მაგრამ ბოლო ათწლეულის განმავლობაში, საკონტეინერო საზღვაო გადამზიდავი ხაზები მნიშვნელოვნად ჩამორჩნენ ფინანსურად სხვა ინდუსტრიებს, რამაც უბიძგა მათ, რომ მოეხდინათ ფოკუსირება ყველა პროცესის ოპტიმიზაციაზე ჰორიზონტალური და ვერტიკალური ინტეგრაციის გზით.

ჰორიზონტალური ინტეგრაცია ძირითადად ხორციელდებოდა სამი განსხვავებული ფორმით:

- 1) სავაჭრო ხელშეკრულებებით (მაგალითად, სახაზო კონფერენციები),
- 2) საოპერაციო ხელშეკრულებებით (ანუ გემების გაზიარებისა და საკონტეინერო სლოტების ხელშეკრულებები, კონსორციუმები და სტრატეგიული ალიანსები) და
- 3) შერწყმითა და შესყიდვით.

ზემოაღნიშნულმა პროცესებმა გამოიწვია მნიშვნელოვანი კონსოლიდაცია, რის გამოც ბაზრის 70%-ს 2016 წელს შვიდი უმსხვილესი ოპერატორი აკონტროლებდა (ISL - Institute of Shipping Economics and Logistics, 2017).

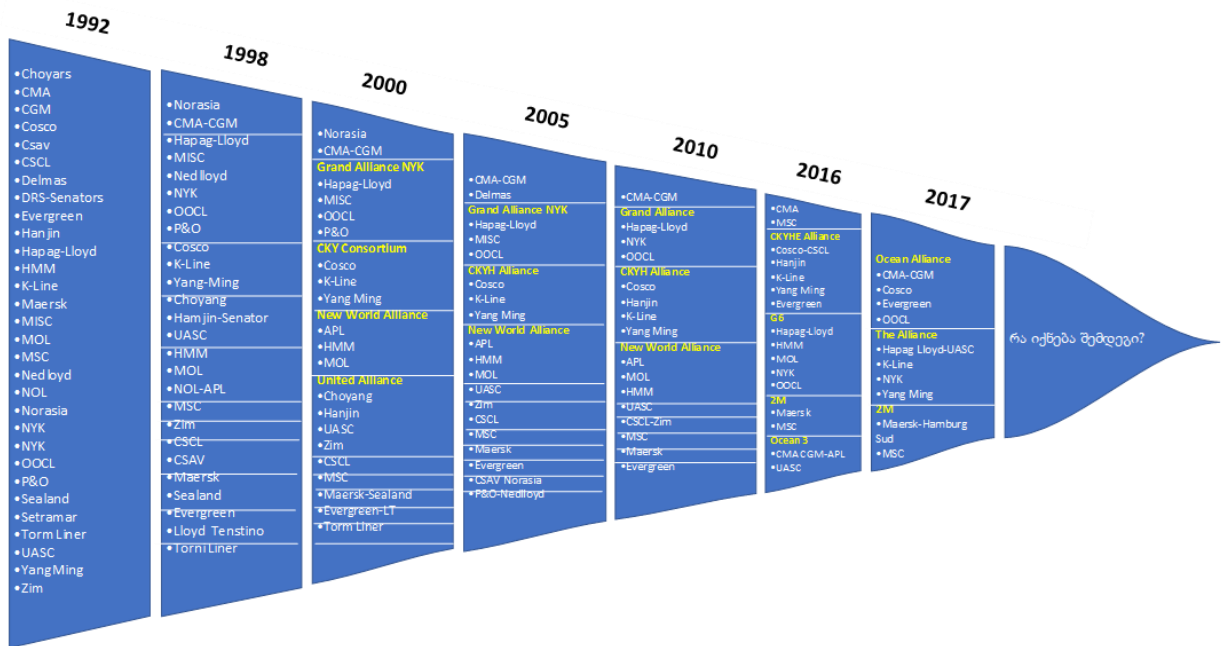
ამასთან ერთად, მრავალი საზღვაო გადამზიდავი ხაზების მიერ იქნა მიღწეული ვერტიკალური ინტეგრაციაც, რის შედეგადაც მათი მნიშვნელოვანი ჩართულობა მოხდა საკონტეინერო ტერმინალების ოპერაციებში და ლოგისტიკურ საქმიანობაში (Parola, Satta, & Panayides, 2015). ეს გაკეთდა მასშტაბის ეკონომიის, მომხმარებლების შენარჩუნებისა და შემოსავლის სტაბილიზაციის მიზნით (Rodrigue & Notteboom, 2010). ვერტიკალურმა ინტეგრაციამ გამოიწვია გაზრდილი კონკურენცია არა მხოლოდ საზღვაო პორტებს შორის, არამედ მთელ მიწოდების ჯაჭვებს შორის.

ბოლო პერიოდში საზღვაო გადამზიდავ ხაზებს შორის კონკურენციამ და ბაზარზე მიწოდების გაზრდის სურვილმა გამოიწვია გიგანტური გემების შექმნა, რამაც მათი უმეტესობა უარყოფით ბალანსამდე მიიყვანა. აღნიშნულის გამო, მათ დაიწყეს დაჩქარებული წესით ალიანსებში გაერთიანება და შესყიდვები, რათა გადაერჩინათ თავიანთი არსებობა და ასევე გაეძლიერებინათ თავიანთი პოზიციები საპორტო ოპერაციებში, ხარჯების შემცირებისა და კონტროლის მოპოვების მიზნით.

საზღვაო გადამზიდავი ხაზების ჰორიზონტალური ინტეგრაციის პოლიტიკა და მათი მხარდაჭერა, ალიანსების შექმნის გზით არ წარმოადგენს სიახლეს, თუმცა, ბოლოდროინდელი კონსოლიდაციის ტემპები შეიძლება განპირობებული იყოს არა მხოლოდ მათი ფინანსური სირთულეების დასაძლევად, არამედ გეოპოლიტიკური მიზეზების გამო. სქემა N 2.3.1 გვიჩვენებს კონსოლიდაციებსა და პარტნიორულ

ურთიერთობებს, რომლებსაც ადგილი ჰქონდათ 90-იანი წლების ბოლოდან დღემდე. აღნიშნულ პერიოდში ბევრი კომპანია საერთოდ გაუქმდა, ზოგიერთი იყდა კონკურენტმა კომპანიებმა, ზოგიერთი გაერთიანდა სხვა კომპანიებთან შერწყმის გზით. 2001 წლამდე 30 მოწინავე საკონტეინერო გადამზიდავ საზღვაო ხაზს და მათთან ერთად ალიანსებს, ბაზრის წილის 50%-ზე ნაკლები ჰქონდათ, 2011 წლისთვის ეს მაჩვენებელი 70%-მდე გაიზარდა. 2014 წელს მხოლოდ ალიანსების ბაზრის წილმა 50%-ს მიაღწია (Sanchez & Mouftier, 2017). ამავე კონტექსტში, 2017 წელს მხოლოდ 3 ალიანსი აკონტროლებდა მთელი ბაზრის თითქმის სამ მეოთხედს. ახლანდელი ალიანსების მნიშვნელობა მდგომარეობს ბაზრის ლიდერების პოლიტიკის შეცვლაში, როგორცაა „Maersk“-ისა და „MSC“-ის პოლიტიკა, მხოლოდ მოქმედებიდან ალიანსში ჩართულობამდე და „2M“ ალიანსის ჩამოყალიბებამდე, რომელიც აკონტროლებს ბაზრის წილის თითქმის მესამედს. აღნიშნული მხოლოდ ეს მაგალითიც კი მნიშვნელოვნად ზრდის ბაზრის კონცენტრაციას და აძლიერებს გადამზიდავი საზღვაო ხაზების სავაჭრო ძალას საკონტეინერო პორტებთან მიმართებაში მოლაპარაკებების წარმოებისას.

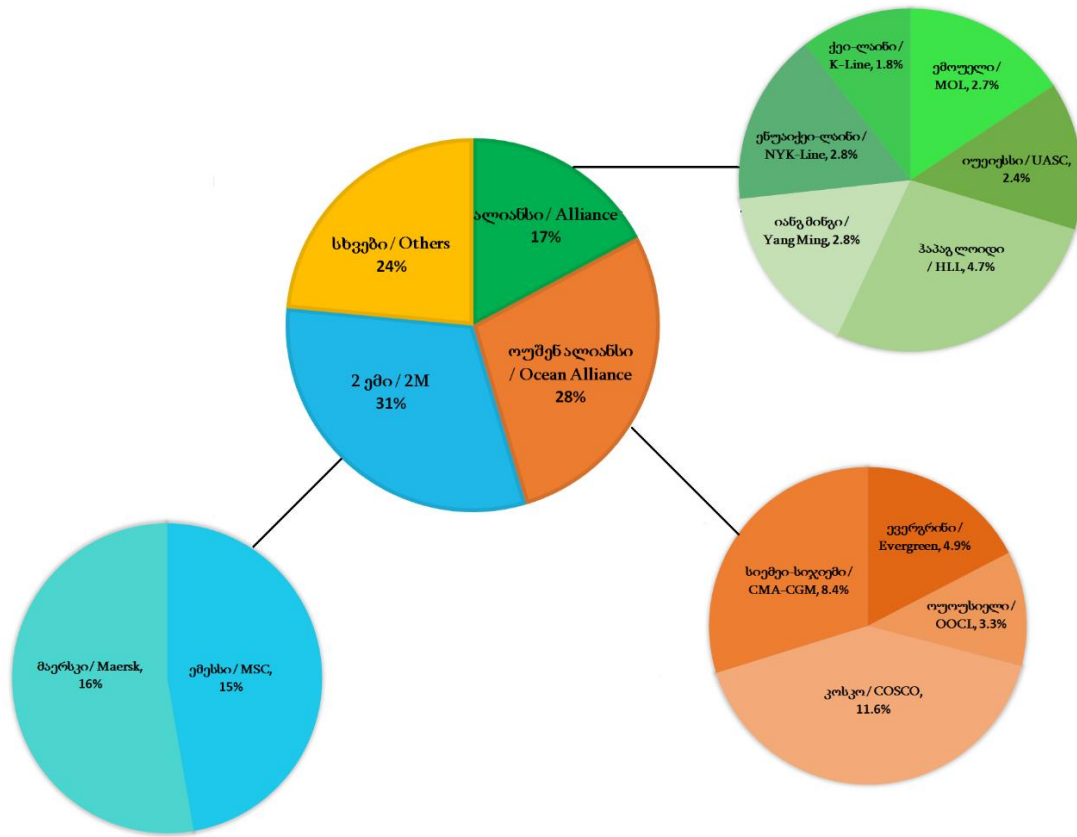
სქემა N 2.3.1 – საზღვაო გადამზიდავი ხაზების ალიანსების ევოლუცია



წყარო: The Asian Journal of Shipping and Logistics, Vol 33. Issue 1, March 2017, pp. 27–32.

გეოპოლიტიკური მიზეზებიც მკვეთრად არის წარმოდგენილი ალიანსების შექმნის ნაწილში, ვინაიდან, როგორც წესი ეკონომიკურ სუპერსახელმწიფოებს სჭირდებათ და სურთ დაიცვან თავიანთი მიწოდების ჯაჭვები. ახალ ალიანსებში მნიშვნელოვნად იკვეთება გეოპოლიტიკური მდგენელი, რადგანაც თითოეულ ალიანსში დომინირებს რომელი ქვეყნის ან კონტინენტის დროშა, ასე მაგალითად „2M“ ალიანსი არის ევროპული, ხოლო „Ocean Alliance“ ძირითადად ჩინურია, მიუხედავად იმისა, რომ მასში მონაწილეობს მოწინავე ფრანგული საზღვაო გადამზიდავი ხაზი „CMA CGM“ 11,6%-იანი წილით. ჩინეთი აკონტროლებს საბაზრო წილის დაახლოებით 16.6%-ს საკუთარი სახელმწიფო კომპანიის "COSCO Shipping Line" პირდაპირი მონაწილეობით ან ირიბად ჰონგ კონგის კომპანიის (OOCL) და ტაივანის კომპანიის (Evergreen) მეშვეობით. უფრო მეტიც, COSCO-მ უკვე შესთავაზა \$6.3 მილიარდი OOCL-ის შესაძენად, რომლითაც ის იქნება სიდიდით მესამე გადამზიდავი (Buxbaum, Cosco Shipping to Acquire Orient Overseas International, 2017). ასევე, ჩინეთის სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული კომპანია „China Merchants Holding“ ფლობს წილის 49%-ს საკონტეინერო ტერმინალების ოპერატორ „Terminal Link“-ში, ხოლო დანარჩენი 51% ფლობს „CMA CGM“-ი (Lopez, COSCO buys OOCL for \$6.3B). ეს ნიშნავს იმას, რომ ნებისმიერი სხვა ჩინური სახელმწიფო კომპანიის მიერ სამომავლოდ რომელიმე კომპანიის შექმნის შემთხვევაში, ძალაუფლების გადანაწილება ალიანსებში და თუნდაც მთელ ინდუსტრიაში მნიშვნელოვნად შეიცვლება. ეს აჩენს კითხვას, თუ რა გავლენას იქონიებს საზღვაო გადაზიდვების ინდუსტრიაში არსებული კონცენტრაცია საზღვაო პორტების საქმიანობასა და კონკურენციაზე. დიაგრამა N 2.3.1 გვიჩვენებს სამი ძირითადი ალიანსის წევრის გამტარუნარიანობასა და მათ საბაზრო წილებს. დიაგრამიდან ჩანს, რომ ყველა გადამზიდავების ფლოტის საერთო რაოდენობა შედგება 2499 გემიდან (1000 TEU-ზე მეტი ტევადობის), რომელიც წარმოადგენს სრულად საკონტეინერო გემების მსოფლიო ფლოტის 60%-ს და აკონტროლებს საკონტეინერო ბიზნესის დაახლოებით 77%-ს. გარდა ამისა, „2M“ და „Ocean Alliance“ ალიანსები აკონტროლებენ ბაზრის წილის თითქმის 1/3-ს (თითოეული), ხოლო „The Alliance“ განკარგავს ყველაზე დიდი ზომის გემებს, სადაც საშუალოდ გემის ტევადობაა 6,346 TEU და აკონტროლებს მსოფლიო ბაზრის წილის 17%-ს.

დიაგრამა N 2.3.1 – ალიანსების გამტარუნარიანობა და ბაზრის წილი 2017 წლის მდგომარეობით



წყარო: ISL (2017) “Shipping statistics and market review 2017”, Institute of shipping economics and logistics, Vo. 61, No. 7.

90-იანი წლებიდან მოყოლებული, საზღვაო გადამზიდავი ხაზები აქტიურად ჩაერთვნენ საკონტეინერო ტერმინალის ოპერაციებში მათი საქმიანობის კონტროლისა და ხარჯების შემცირების მიზნით. სქემა N 2.3.2 გვიჩვენებს ალიანსის წევრების ჩართულობას პორტის საქმიანობაში, სადაც თითქმის ყველა გადამზიდავი ფლობს და ოპერირებს საკონტეინერო ტერმინალებსა და ნავმისადგომებს, გარდა Hapag-Lloyd-ისა და UASC-ისა.

სქემა N 2.3.2 - ალიანსებისა და საზღვაო გადამზიდავი ხაზების აქტივობა და მონაწილეობა სატერმინალო ოპერაციებში

ალიანსი	საზღვაო გადამზიდავი ხაზი	სატერმინალო მომსახურების საქმიანობა
2ემი / 2M	მაერსკ ლაინი Maersk Line	ფლობს "APM Terminals"-ს, რომელიც ოპერირებს 76 საზღვაო პორტს და ტერმინალი ფუნქციონირებს 95 ქვეყანაში
	ემესი MSC	ფლობს "TIL - Terminal Investment Limited"-ს, რომელიც 35 ტერმინალით ოპერირებს 22 ქვეყანაში
ოუშენ ალიანსი / Ocean Alliance	სიემეი-სიჯიემი CMA-CGM	ფლობს "CMA Terminals"-ს, რომელიც 13 ტერმინალით ოპერირებს მსოფლიოს გარშემო
	კოსკო COSCO	ოპერირებს 158 საკონტეინერო ნავმისადგომზე მსოფლიოს 30 საზღვაო პორტში
	ოოკლ OOCL	ოპერირებს 6 საკონტეინერო ნავმისადგომზე აშშ-ში და ტაივანში
	ევერგრინი Evergreen	ოპერირებს 2 საკონტეინერო ტერმინალით ტაივანსა და პანამაში
ალიანსი / The Alliance	ემოელი MOL	ოპერირებს 10 საკონტეინერო ტერმინალით 5სხვადასხვა ქვეყანაში
	ქეი-ლაინი K-Line	ფლობს "Nitto Total Logistics"-ს, რომელიც ოპერირებს 7 საკონტეინერო ნავმისადგომზე მსოფლიოს გარშემო
	ენუაიქეი-ლაინი NYK-Line	საკონტეინერო ტერმინალით ოპერირებს 23 საზღვაო პორტში
	იანგ-მინგი Yang-Ming	ოპერირებს 4 ნავმისადგომიანი 1 საკონტეინერო ტერმინალით ტაივანში
	ჰაპაგ-ლოიდი Hapag-Lloyd	არ ფლობენ
	იუეიესსი UASC	

წყარო: (Pomorstvo Journal, Vol. 31 No. 2, 2017.)

თავი III. კონკურენტული სტრატეგიების მოდელები საკონტეინერო გადაზიდვებში და ინტერმოდალური სერვისების ეფექტიანობა

3.1 კონკურენტული ქცევის სტრატეგიული დეტერმინანტები საკონტეინერო გადაზიდვებში

საზღვაო გადაზიდვების ღირებულების ყველაზე შესწავლილი დეტერმინანტი არის საზღვაო პორტებისა და საკონტეინერო ტერმინალების გეოგრაფიული მდებარეობა. ასევე მნიშვნელოვან დეტერმინანტს წარმოადგენს სახმელეთო ინფრასტრუქტურის განვითარების ხარისხი, რომელიც მნიშვნელოვანწილად განსაზღვრავს ტრანსპორტირების დანახარჯებს. ჩვენ გადავწყვიტეთ გამოგვეკვლია ის დეტერმინანტები, რომლებიც განსაზღვრავენ საზღვაო პორტებისა და საკონტეინერო ტერმინალების მუშაობის ეფექტურობასა და კონკურენტუნარიანობას და ამ მიზნის მისაღწევად გამოყენებულ იქნა კვლევა, რომლის მეთოდოლოგიის მოკლე აღწერა წარმოდგენილია დანართი №4-ში და დაფუძნებულია ემპირიული მონაცემების მოპოვებაზე ნახევრად-სტრუქტურირებული კითხვარის დახმარებით. გამოკვლევის მიზანი იყო დაგვედგინა ის დეტერმინანტები, რომლებიც განსაზღვრავენ საკონტეინერო ტერმინალის კონკურენტუნარიანობას და განაპირობებს მომხმარებლებისა და გადამზიდვების არჩევანის გაკეთებას. კვლევის დროს რესპოდენტებს ეთხოვათ შეეფასებინათ საკონტეინერო ტერმინალის არჩევისას, ქვემოთ მოცემული ხუთი მაჩვენებლიდან რომელს ანიჭებდნენ უპირატესობას, რაც საბოლოო ჯამში გახდებოდა გადამწყვეტი იმისათვის, რომ კონკრეტულ საკონტეინერო ტერმინალში მოეხდინათ ტვირთების დამუშავება. ეს მაჩვენებლებია:

- კონტეინერების დაცლისა და დატვირთვის ტარიფები
- ტერმინალის ლოკაცია, საზღვაო პორტთან დაკავშირებულობა და წვდომა
- სატერმინალო მომსახურების ფართო სპექტრი და ხარისხი
- ნავმისადგომის ხელმისაწვდომობა შემოსული გემების სწრაფად დამუშავებისათვის
- საკონტეინერო ტერმინალის მუშაობის ეფექტურობა

რესპონდენტებს ზემოთ მოცემული მაჩვენებლები უნდა შეეფასებინათ უპირატესობებისა და პრიორიტეტების მიხედვით და მიენიჭებინათ თითოეულისათვის თითო შეფასება 1-დან 5-მდე, სადაც 1 ნაკლებად მნიშვნელოვანი და 5 - ძალიან მნიშვნელოვანი იქნებოდა მათთვის. ქვემოთ მოცემულ ცხრილში წარმოდგენილია შედეგები, სადაც ჩანს გამოკითხვის შედეგების საშუალო შეწონილი მაჩვენებლები და სტანდარტული გადახრა (ცხრილი N 3.1.1)

ცხრილი N 3.1.1 – საკონტინერო ტერმინალის არჩევის დეტერმინანტები ჩატარებული გამოკითხვის საფუძველზე

მაჩვენებელი	საშუალო შეწონილი	სტანდარტული გადახრა
კონტეინერების დაცლისა და დატვირთვის ტარიფები	4.95	0.22
ტერმინალის ლოკაცია, საზღვაო პორტთან დაკავშირებულობა და წვდომა	3.65	0.75
სატერმინალო მომსახურების ფართო სპექტრი და ხარისხი	2.35	0.93
ნავმისადგომის ხელმისაწვდომობა შემოსული გემების სწრაფად დამუშავებისათვის	1.95	1.19
საკონტინერო ტერმინალის მუშაობის ეფექტურობა	2.10	0.85

წყარო: მონაცემები შედგენილია ავტორის მიერ რესპონდენტების გამოკითხვის საფუძველზე

ზემოთ მოცემულ ცხრილში წარმოდგენილი მაჩვენებლებიდან ნათლად ჩანს, რომ ძირითადი და მკვეთრად გამოსახული დეტერმინანტი საკონტინერო ტერმინალის არჩევისას არის ტარიფები, ანუ ტრანსპორტირებასთან დაკავშირებული დანახარჯების ეკონომია და საკონტინერო ტერმინალის ლოკაცია.

ასევე, გამოკითხვის შედეგად გამოვლინდა, რომ გადამზიდავთა უმრავლესობა, კერძოდ 65% სარგებლობს საზღვაო გადაზიდვებით. ასევე გამოვლინდა, რომ კომპანიების მიერ განხორციელებული სხვადასხვა გადაზიდვის მეთოდებიდან ლიდერობს ისევ საზღვაო გადაზიდვები 62%-ით და მას მოჰყვება საავტომობილო გადაზიდვები 24%-ით. გამოკითხულთა შეფასება ორად გაიყო საკონტინერო გადაზიდვებთან და მასთან დაკავშირებული ინფრასტრუქტურის განვითარებულობასთან დაკავშირებით „საშუალოდ“-სა და „კარგად“-ს შორის. რესპონდენტების უმრავლესობამ 45%-ით აღნიშნა, რომ ბოლო 3 წლის მანძილზე ტვირთბრუნვა გაიზარდა, ხოლო 20%-მა, რომ ძლიან გაიზარდა და 20%-მა, რომ შემცირდა. კომპანიების შეფასებები ინტერმოდალური გადაზიდვების საჭიროების

ნაწილში ხმები თანაბრად გაიყო „ნაკლებად მნიშვნელოვანია“-სა და „მნიშვნელოვანია“-ს შორის 40-40%-ით და „არ არის მნიშვნელოვანი“-სა და „ძალიან მნიშვნელოვანია“-ს შორის 10-10%-ით. რესპონდენტების 55% არ სარგებლობს შუალედური მომსახურე რგოლებით ლოგისტიკაში. რესპონდენტების 40%-თვის შესაძლებელია საინტერესო იყოს შეთავაზებული არაფიქსირებული/მოქნილი ტარიფი, ხოლო 30%-თვის - მისაღებია. რესპონდენტების გამოკითხვის შედეგად გამოვლინდა პირველი სამეული საზღვაო გადაზიდვა კომპანიების, რომლებსაც ისინი ანიჭებენ უპირატესობას და სარგებლობენ მათი მომსახურებით და ესენია „ემესსი“ (MSC), „მაერსკი“ (MAERSK) და „კოსკო“ (COSCO). რესპონდენტების უმრავლესობა 40% უპირატესობას ანიჭებს „ეიპიემ ტერმინალს ფოთი“-ს საკონტეინერო ტერმინალს, 35% კი „ბათუმის საერთაშორისო საკონტეინერო ტერმინალს“, ხოლო 25%-თვის არ აქვს მნიშვნელობა, თუ რომელ ტერმინალში დამუშავდება მათი ტვირთი. უფრო დეტალურად ზემოთ მოცემულ შედეგებთან დაკავშირებით მონაცემები მოცემული სქემა N 3.1.1-ში

სქემა N 3.1.1 – გამოკითხვის შედეგები გამოსახული პროცენტულ მაჩვენებლებში

ყველაზე ხშირად გამოყენებადი ტრანსპორტის სახეობა	საავტომობილო 20%	სარკინიგზო 15%	საჰაერო 0%	საზღვაო 65%
ტრანსპორტირების სხვადასხვა სახეობით სარგებლობის პროცენტული წილი სატრანსპორტო სახეობების მიხედვით	საავტომობილო 24%	სარკინიგზო 13%	საჰაერო 1%	საზღვაო 62%
რამდენად კარგად არის განვითარებული საკონტეინერო გადაზიდვები და მასთან დაკავშირებული ინფრასტრუქტურა	ცუდად 0%	საშუალოდ 50%	კარგად 50%	ძალიან კარგად 0%
რამდენად გაიზარდა ან შემცირდა კონტეინერებით განხორციელებული გადაზიდვები ბოლო 3 წლის მანძილზე	შემცირდა 20%	ოგივე დარჩა 15%	გაიზარდა 45%	ძალიან გაიზარდა 20%
რამდენად მნიშვნელოვანია ინტერმოდალური გადაზიდვების სერვისი	არ არის მნიშვნელოვანი 10%	ნაკლებად მნიშვნელოვანია 40%	მნიშვნელოვანია 40%	ძალიან მნიშვნელოვანია 10%
შუალედური ლოგისტიკური რგოლების მომსახურებით სარგებლობის სიხშირე	არა ვსარგებლობ 20%	იშვიათად 55%	ხშირად 25%	ყოველთვის 0%
ფიქსირებული ტარიფების ნაცვლად მოქნილი სატარიფო სქემის შეთავაზება სატერმინალო მომსახურებებზე	არ არის მისაღები 25%	შესაძლებელია იყოს მისაღები 40%	მისაღებია 30%	აუცილებელია 5%
საკონტეინერო ტერმინალი, რომლის მომსახურებასაც ანიჭებთ უპირატესობას	ბათუმის საერთაშორისო საკონტეინერო ტერმინალი 35%	არ აქვს მნიშვნელობა 25%	ეიპიემ ტერმინალს ფოთი 40%	

წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ რესპონდენტების გამოკითხვის საფუძველზე

აღსაღნიშნავია, რომ თანამედროვე ტექნიკურ-ეკონომიკური პარადიგმის ფორმირების თავისებურებას წარმოადგენს ახალი დეტერმინანტების გაჩენა, რომლებიც განსაზღვრავენ ნებისმიერი საქმიანობის და მათ შორის საკონტეინერო

გადაზიდვების კონკურენტუნარიანობის გაზრდის პრიორიტეტს, რაც ისტორიულად ეროვნული ეკონომიკის სტაბილურობის საფუძველს წარმოადგენს. 21-ე საუკუნე არის მკვეთრი ინდუსტრიალიზაციის საუკუნე, რომელშიც საკონტეინერო გადამზიდავი კომპანიებისათვის კონკურენციის განვითარებისა და რეპუტაციის ამაღლების ერთ-ერთი მძლავრი ფაქტორია მისი კორპორატიული სოციალური პასუხისმგებლობა (CSR – Corporate Social Responsibility). საკონტეინერო გადაზიდვებში ჩართული კომპანიების საქმიანობა ხშირ შემთხვევაში დაკავშირებულია მთელ რიგ სოციალურ და გარემოსდაცვით რისკებთან, რომელთა დაძლევა საშუალებას მისცემს მათ დაიკავონ უფრო მაღალი კონკურენტული პოზიცია, როგორც შიდა, ისე საერთაშორისო ბაზარზე. ამიტომ სულ უფრო მეტი ყურადღება ექცევა სოციალური პასუხისმგებლობის საკითხებს, ვინაიდან აღნიშნული საკითხი ახალ ეკონომიკურ პირობებში სულ უფრო და უფრო ხშირად გვევლინება კონკურენტული ბრძოლის ერთ-ერთ ინსტრუმენტად და სწორედ კორპორატიული სოციალური პასუხისმგებლობა გახდა ახალი დეტერმინანტი საკონტეინერო გადაზიდვებში და მასში არსებულ კონკურენტულ გარემოში, ვინაიდან როგორც ცნობილია დეტერმინანტი არის მიზეზი, წინმსწრები პირობა, რომელსაც მივყავართ გარკვეულ შედეგამდე.

კორპორატიული სოციალური პასუხისმგებლობა, როგორც სტრატეგიული მართვის ელემენტი, გულისხმობს ეკონომიკური, სოციალური და გარემოსდაცვითი შედეგობრიობის მიღებას კორპორატიული მდგრადობის ნაწილში, რომელიც უზრუნველყოფს კორპორატიული ქცევის ეთიკურ სტანდარტებთან შესაბამისობას და გულისხმობს ბიზნესის მონაწილეობას კომპანიის, ინდუსტრიის, დარგისა და საზოგადოების განვითარებაში. დღესდღეობით უკვე კარგად არის ცნობილი სოციალურად პასუხისმგებელი საქმიანობის დაფინანსების ინსტრუმენტები, თუმცა დღემდე არასაკმარისად შესწავლილ და დაუმუშავებელ ასპექტად რჩება რაოდენობრივად გაზომვადი სოციალურად მნიშვნელოვანი შედეგის მიღება, რომელიც არსებულ ნომენკლატურაში აფართოვებს კომპანიის კონკურენტუნარიანობის უზრუნველყოფის ფაქტორებს. აღნიშნული განაპირობებს ინდუსტრიული კომპანიის კონკურენტული სტრატეგიის განსაზღვრის ახალი

ვექტორის განსაზღვრას, სოციალურად პასუხისმგებელი საქმიანობის ნაწილში კონკურენტული უპირატესობების ფორმირებისა და შეფასების მნიშვნელობის დეტერმინირებას.

მაიკლ პორტერი, რომელიც არის კონკურენციის ცნების ფუძემდებელი არის კონკურენციის კონცეფციის ინტერპრეტაციის ქცევითი მიდგომის მიმდევარი. პორტერმა საკუთარ ნაშრომებში შესძლო წარმოედგინა კომპლექსური მიდგომა ფენომენის არსის, როგორც დინამიური პროცესის მიმართ და ასევე ზედმიწევნით ზუსტად განსაზღვრა მიზნები და აღწერა კონკურენტული ბრძოლის წარმართვის გზები. პორტერმა წამოაყენა და დაასაბუთა კონკურენციის 5 ძალის კონცეფცია:

1. ახალი კონკურენტების გამოჩენის საფრთხე;
2. პროდუქტების ან მომსახურების შემცვლელების გამოჩენის საფრთხე;
3. მომწოდებელთა საბაზრო ძალაუფლება (რაც გამოიხატება ვაჭრობის შესაძლებლობასა და ძალაში)
4. მყიდველთა საბაზრო ძალაუფლება (რაც გამოიხატება ვაჭრობის შესაძლებლობასა და ძალაში)
5. არსებულ კონკურენტებს შორის პაექრობა (Porter, 2008)

„პორტერის ხუთი ძალის“ კონცეფცია საშუალებას იძლევა განისაზღვროს ის დეტერმინანტები, რომლებიც ყველაზე დიდ გავლენას ახდენენ ბიზნეს სუბიექტებზე კონკურენტულ ბაზარზე. კომპლექსური მიდგომა ხორციელდება კონკურენტულ პროცესში არა მხოლოდ კონკურენტ-მწარმოებლების, არამედ მომწოდებლებისა და მომხმარებლების ჩართვით. აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ ჩვენ განსაკუთრებით გვინტერესებს ის, რომ პორტერი ცდილობს გაითვალისწინოს სხვადასხვა მხარის კონკურენტული შესაძლებლობები. ამგვარად, პორტერის მიდგომები აქტუალური ხდება ახალ ეკონომიკურ პირობებში და ჩვენ შეგვიძლია მოვახდინოთ ანალოგია დაინტერესებული ჯგუფების კონცეფციასთან - ერთ-ერთ თანამედროვე კონცეფციასთან, რომელსაც წარმოადგენს კორპორატიული სოციალური პასუხისმგებლობა საკონტეინერო გადაზიდვებში, რომელშიც დაინტერესებულ

მხარეებს შორის არიან საზღვაო ხაზები, საზღვაო პორტები და საკონტეინერო ტერმინალები და მომხმარებლები, ტვირთგამომგზავნებისა და გადამზიდავების სახით.

თანამედროვე კორპორატიული სოციალური პასუხისმგებლობის ერთე-ერთი შემადგენელია „გავლენის ინვესტიცია“ (Impact Investment), რომელიც როგორც ტერმინი სათავეებს იღებს და დაკავშირებულია როკველერის ფონდის საქმიანობასთან, რომელიც იქნებოდა „უფრო კონკრეტული, ვიდრე არსებული და არ იქნებოდა გაიგივებული ქველმოქმედებასა და ფილანტროპიასთან“ (Salamon, 2014). „გავლენის ინვესტიცია“ მიმართულია კომბინირებული სარგებლის მიღებისაკენ (Blended Value) - ტერმინი, რომელიც შემოღებულ იქნა ემერსონის მიერ. კომბინირებული ღირებულება წარმოადგენს ფინანსური და არაფინანსური საქმიანობის ერთობლიობას, რომელშიც ორგანულად და განუყოფლად არის შერწყმული სოციალური, გარემოსდაცვითი და ეკონომიკური საქმიანობის ეფექტურობა (Bugg-Levine & Emerson, 2011).

ამრიგად, „გავლენის ინვესტიცია“ გულისხმობს სოციალური და გარემოსდაცვითი პრობლემების გადაჭრას ახალი საინვესტიციო ინსტრუმენტების გამოყენებით ინვესტირების განხორციელების არეალში. „გავლენის ინვესტიციის“ ძირითადი მონაწილეები არიან ინვესტიციის მიმღები, შუამავალი, რომელიც განსაზღვრავს დაფინანსებაზე განაცხადის მქონე პროექტების კრიტერიუმებს და ინვესტორი. ამავდროულად, ინვესტორი თავისი მიზნების მიღწევის შემდეგ შეგნებულად ითვალისწინებს სხვა მონაწილეთა მიზნებსა და ღირებულებებს.

„გავლენის ინვესტიციის“ მთვარ განმასხვავებელ ნიშანს წარმოადგენს სოციალური და გარემოსდაცვითი შედეგების დაგეგმვა და პროგნოზირება. „გავლენის ინვესტიციის“ კონცეფციაში „სწრაფვა მოგების მიღებისაკენ თავსებადია სარგებელთან საზოგადოებისათვის, გარემოსდაცვითი პრობლემების გადაჭრასთან და სოციალურ სამართლიანობასთან“ (Бондаренко, 2014). შესაბამისად „სოციალური პრობლემის გადაჭრის მაღალ ეფექტურობას შეუძლია დააბალანსოს დაბალი მომგებიანობა“ (Зверева, 2014).

დღესდღეობით ეკონომიკური ეფექტურობა კონკურენტუნარიანობის ზრდის ფარგლებში არ შემოიფარგლება მხოლოდ მაღალი მოგებით და ინოვაციური და ტექნოლოგიური ზრდის პოტენციალით. განსაკუთრებულ მნიშვნელობას იძენს კომპანიის რეპუტაცია, რაც თავის მხრივ დამოკიდებულია კორპორატიული სოციალური პასუხისმგებლობის პოლიტიკაზე. მსხვილი კომპანიების ღირებულებაში, როგორც წესი, 20% არის მატერიალური აქტივები, ხოლო 80% არამატერიალური, და ამ 80%-დან მნიშვნელოვანი წილი მოდის სოციალურად პასუხისმგებელი ბიზნესის იმიჯსა და საზოგადოებაში დადებითი რეპუტაციაზე (Галиуллина, 2009). თუმცა საკონტინენტო ტერმინალის შემთხვევაში მნიშვნელოვანი წილი მაინც მოდის მატერიალურ აქტივებზე, ვინაიდან საპორტე და სატერმინალო ინფრასტრუქტურის გარეშე ტერმინალი ვერ განახორციელებს თავის ძირითად საქმიანობას სრულფასოვნად.

ემპირიული კვლევების მიხედვით, სოციალური ინვესტირების სტრუქტურაში ძირითადი მიმართულებებია: პერსონალის განვითარება (ინვესტიციების 45-50%), რესურსების დაზოგვა და გარემოს დაცვა (20-25%), ჯანმრთელობის დაცვა (8-10%), ადგილობრივი საზოგადოების განვითარება (9 -10%) და კეთილსინდისიერი ბიზნეს პრაქტიკა (5-6%) (Сергеев, 2012). ასეთი შედეგი სავსებით მოსალოდნელია, ვინაიდან საკუთარი თანამშრომლების განვითარებაში ინვესტიციები იძლევა ყველაზე შესამჩნევ ეკონომიკურ ეფექტს, რაც მარტივად შეიძლება იქნას აღწერილი ღირებულებით მაჩვენებელში.

შესაძლებელია საფუძვლიანი დასკვნის გაკეთება იმასთან დაკავშირებით, რომ კომპანიის ეფექტური საქმიანობა სოციალური პასუხისმგებლობის საქმიანობის სფეროში ხელს უწყობს კომპანიის ღირებულების ზრდას, აფართოებს დაფინანსების მოზიდვის შესაძლებლობებს და შესაძლებელს ხდის გაზარდოს ფინანსური მაჩვენებლები უფრო მომგებიანი ხელშეკრულების დადების გზით. შესაბამისად, იზრდება კომპანიის პროდუქციისა და მომსახურების კონკურენტუნარიანობა კაპიტალის მოზიდვის ბაზარზე, როგორც დამსაქმებლის, ასევე კონტრაგენტის კონკურენტუნარიანობა.

3.2 ინტერმოდალური სერვისები და საკონტეინერო გადაზიდვების სტრატეგიული მიმართულებები

მსოფლიო მიწოდების ჯაჭვში საზღვაო პორტებსა და საკონტეინერო ტერმინალებს მნიშვნელოვანი ადგილი უკავიათ ქვეყნების გლობალურ ვაჭრობაში ინტეგრირებისთვის. შესაბამისად, საზღვაო პორტები და საკონტეინერო ტერმინალები აერთიანებენ და მოიცავენ ლოგისტიკის სფეროს მრავალ მონაწილეს, როგორც არიან საზღვაო პორტები, სტივიდორული კომპანიები, საკონტეინერო ტერმინალები, გადამზიდავები (რომლებიც იყენებენ სხვადასხვა სატრანსპორტო საშუალებას), საზღვაო ხაზებს, საბაჟო ბროკერებს, შემფასებლებს და ტვირთის გამგზავნებს. ამ უკენასკნელების მზარდი მოთხოვნების დაკმაყოფილება განაპირობებს ლოგისტიკური კომპანიების სულ უფრო ხშირ გაერთიანებებს ალიანსებში, იმისათვის რომ მოხდეს კომპლექსური მომსახურების გაწევა ტვირთის გამგზავნი კლიენტებისათვის (De Martino, Errichiello, Marasco, & Morvillo, 2013). ლოგისტიკური მომსახურების ინდუსტრია წარმოადგენს ფართო სტრუქტურას, რომლისთვისაც დამახასიათებელია საავტომობილო გზების, რკინიგზის, საზღვაო და საჰაერო გზებისა და მარშრუტების მოდალური ფრაგმენტულობა (Von der Gracht & Darkow, 2010). ასე მაგალითად, ექსპედიტორები უზრუნველყოფენ ტვირთის გამგზავნი კლიენტების ტვირთის გადაზიდვას მათი დოსლოკაციის ადგილიდან საზღვაო პორტებამდე და საკონტეინერო ტერმინალებამდე, რომლებიც შემდგომ საზღვაო სახაზო გემების მეშვეობით გადაიზიდება დანიშნულების პორტში, შემდგომ საზღვაო პორტიდან და საკონტეინერო ტერმინალიდან გადაზიდვას მყიდველამდე სახმელეთო ტრანსპორტით (სატვირთო ავტომანქანებით, რკინიგზით). მსგავსი მომსახურების გამწევი კომპანიების აღნიშვნის მიზნით, რომლებიც ეწევიან სხვადასხვა ტიპის გადაზიდვის მომსახურებას, როგორც ეს აღწერილია ზემოთ, ჩვენ გამოვიყენებთ “IMS კომპანიებს” (Inter-Modal Service Companies), რომლებიც თავის თავში გააერთიანებენ და მოიცავენ სხვადასხვა კომპლექსური ტიპის სატრანსპორტო მომსახურებებს.

ლოგისტიკასთან დაკავშირებულ სხვადასხვა ლიტერატურაში ხშირად არის გამახვილებული ყურადღება საზღვაო პორტების კონტექსტზე, იმისათვის, რომ განისაზღვროს საზღვაო პორტების ინტეგრირების მნიშვნელობა მიწოდების ჯაჭვში

ლოგისტიკისა და მიწოდების ჯაჭვის ეფექტურობის ამაღლების მიზნით (Carbone & De Martino, 2003) (Lavissière, Fedi, & Cheaitou, 2014) (Woo, Pettit, & Beresford, 2011) (Woo, Pettit, & Beresford, 2013). აღსაღნიშნია, რომ „IMS კომპანიები“ მნიშვნელოვან როლს ასრულებენ საზღვაო პორტებისა და საკონტეინერო ტერმინალების ეფექტურ ფუნქციონირებაში, ვინაიდან სწორედ მათი დახმარებით არის შესაძლებელი მოხდეს უფრო ეფექტურად მოხდეს ტვირთბრუნვა, არ მოხდეს საკონტეინერო ტერმინალების გადატვირთვა და მოახდინონ დროული განტვირთვა, მეტი ტვირთის გამგზავნების მობილიზება და მოზიდვა და ამის ხარჯზე დამატებითი ტვირთბრუნვების გენერირება.

ორგანიზაციული შესაძლებლობების თვალსაზრისით „IMS კომპანიების“ რესურსები მნიშვნელოვან წილად განსაზღვრავენ მოცემული კომპანიების განსხვავებულ წარმადობის მაჩვენებლებს. აღნიშნული რესურსები კომპანიებს შორის არათანაბარზომიერად არის გადანაწილებული და იმისათვის, რომ მოხდეს ერთობლივად მიწოდების ჯაჭვის ეფექტურობის ამაღლება კომპანიებს შუემდლიათ გამოიყენონ კომპანიის შიდა და ასევე კომპანიათაშორისი ერთობლივი რესურსები (Nachiappan & Ramanathan, 2010).

საზღვაო პორტების ინტერმოდალობა ხდება ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი პარამეტრი მომსახურების სპექტრის გაფართოვების თვალსაზრისით, იმისათვის, რომ შეიქმნას დამატებითი ღირებულება ტვირთის გამგზავნებისათვის (Notteboom T. , The Relationship between Seaports and the Inter-Modal Hinterland in Light of Global Supply Chains, 2008) (Chen & Notteboom, 2012). საზღვაო პორტებისა და საკონტეინერო ტერმინალების ინტერმოდალობა უფრო ადვილს ხდის ტვირთების ტრანზიტს, ოპტიმალური მარშრუტების აგების ხარჯზე, იმისათვის, რომ მიღებულ იქნას უპირატესობა დროსა და დანახარჯებში (Panayides & Song, Evaluating the integration of seaport container terminals in supply chains, 2008) (Panayides & Song, Port integration in global supply chains: measures and implications for maritime logistics, 2009). თუმცა ინტერმოდალობის გაუმჯობესების მიზნით, ხშირად საჭირო ხდება, რომ რამოდენიმე „IMS კომპანიამ“ შექმნას მიწოდების ჯაჭვის მომსახურება, იმისათვის, რომ შესაძლებელი გახდეს ტვირთის გამგზავნისათვის კომპლექსური მომსახურების

გაწევის შეთავაზება. აღნიშნულით ხაზის გასმა ხდება იმ გარემოებაზე, რომ მიწოდების ჯაჭვში დამატებით ახალი მომსახურების მიწოდებისათვის საჭიროა, რომ სიმლავრეების, რესურსებისა და პროცესების მართვა ხდებოდეს კომპანიათაშორისო მართვის გზით (Boon-itt, Wong, & Won, 2017). ამ თვალსაზრისით საზღვაო პორტების ლოგისტიკაში მიწოდების ჯაჭვის მომსახურება შესაძლებელია იმართებოდეს უფრო მსხვილი ერთეულის ხელმძღვანელობით, რომელიც გააერთიანებს რამოდენიმე „IMS კომპანიას“ და რომელიც უზრუნველყოფს თანამშრომლობას და კოორდინაციას გაუწევს რამოდენიმე „IMS კომპანიას“ იმისათვის, რომ შესაძლებელი გახდეს დამატებით ახალი მომსახურების შექმნა და შეთავაზება ტვირთის გამგზავნებისათვის (Caris, Limbourg, Macharis, van Lier, & Cools, 2014) (Ambra, Caris, & Macharis, 2019).

მომსახურების მაღალი ინტენსივობიდან გამომდინარე საზღვაო პორტებისა და საკონტეინერო ტერმინალების ლოგისტიკა ხდება სულ უფრო კონკურენტუნარიანი. მიუხედავად იმისა, რომ საზღვაო პორტები და საკონტეინერო ტერმინალები უზრუნველყოფენ ტვირთების გადაზიდვას გაგზავნის პორტიდან ტვირთის დანიშნულების პორტამდე, მოცემული გადაზიდვები ასევე მნიშვნელოვან წილად მოიცავენ სახმელთო გადაზიდვებს სატვირთო ავტომანქანებითა და რკინიგზით, რაც უზრუნველყოს „კარიდან-კარამდე“ მომსახურების გაწევას. „IMS კომპანიები“ უზრუნველყოფენ მრავალი კომპლექსური ტიპის მომსახურებების გაწევას, როგორებიცაა: სარკინიგზო, საჰაერო, საზღვაო და საავტომობილო ტრანსპორტირება, შეფუთვა, დახარისხება, დასაწყობება, დეკლარირება, პორტის ადმინისტრაციასთან კომუნიკაცია, საკონტეინერო ტერმინალებთან, სტივიდორულ და საზღვაო სახაზო კომპანიებთან ურთიერთობა, ექსპედიტორული და საბროკერო მომსახურება, განბაჟებასთან და შეფასებასთან დაკავშირებული მომსახურება და მრავალი სხვა, იმისათვის, რომ სრულად დააკმაყოფილონ, როგორც ტვირთის გამგზავნების ისე მიმღებების მოთხოვნები.

საზღვაო პორტებისა და საკონტეინერო ტერმინალების ლოგისტიკაში მიმდინარე ცვლილებების გათვალისწინებით „IMS კომპანიებმა“ უნდა მოახდინონ რესურსების ოპტიმიზაცია და შესაძლებლობების გაფართოვება, ინფრასტრუქტურის, ტექნოლოგიებისა და ობიექტების მოდერნიზებით და კონკურენტუნარიან ფასებსა და

სიმძლავრეების ზრდაზე ორიენტირებულობის გარდა ასევე უნდა მოახდინონ თამასის აწევა კლიენტებისათვის განახლებული მომსახურების შეთავაზების კუთხით (Fabbe-Costes, Roussat, & Colin, 2011). მნიშვნელოვანი, რომ სატრანსპორტო მომსახურების გამწვემა კომპანიებმა მოახდინონ თავიანთი თავის მკაფიო პოზიციონირება და ასევე უზრუნველყონ თავიანთი კლიენტების ცნობიერებაში უნიკალური და ფასეული შეთავაზებების შექმნა, რაც თავის მხრივ ნიშნავს იმას, რომ მსგავსი მომსახურების გამწვევ კომპანიებს მოუწევთ ინოვაციური გადაწყვეტილებების შემუშავება, რომლებიც ორიენტირებული იქნება კლიენტებზე, იმისათვის რომ გაწეულ იქნას უფრო ხარისხიანი მომსახურება ტვირთის გამგზავნებისათვის საერთაშორისო გადაზიდვებისას ახალი გარანტიების შექმნის გზით, რომლებიც დაფუძნებული იქნება სხვადასხვა მომსახურების ინტეგრირებულობაზე. ასე მაგალითად, „IMS კომპანიებისაგან“ სულ უფრო ხშირად მოითხოვება მიწოდებისა და შენახვის მომსახურებასთან ერთად დამატებით გაწეულ იქნას ისეთი ტიპის მომსახურებები, როგორებიცაა ხარისხის კონტროლი, გადაფუთვა, შეკეთება და მარშრუტის ანალიტიკა (Lai, 2004).

საბოლოო ჯამში, მომსახურების ჯაჭვების შექმნის აუცილებლობა ელემენტარულად აიძულებს სხვადასხვა „IMS კომპანიას“ მოახდინონ თავიანთი ორგანიზაციული რესურსების გაერთიანება ინტეგრირებისთვის. აღნიშნულის განხორციელება შესაძლებელია დაიწყოს ფიზიკური და ადამიანური რესურსების ინტეგრაციით, ინფორმაციის გაზიარების მიზნით, რათა მოხდეს ორგანიზაციათაშორისი საინფორმაციო რესურსების განვითარება (Wong & Karia, 2010). ამიტომ, მიწოდების ჯაჭვში მონაწილე ნებისმიერი „IMS კომპანიისათვის“ მნიშვნელოვანი იქნება, შემუშავებულ იქნას მექანიზმები, რომლის მეშვეობითაც შესაძლებელი გახდება მნიშვნელოვანი ინფორმაციის გაზიარება იმისათვის, რომ გაადვილდეს კლიენტზე ორიენტირებული სტრატეგიული შეთანხმების გაკეთება (Kembro, Selviaridis, & Näslund, 2014). აღნიშნული ასევე ხელს შეუწყობს „IMS კომპანიებში“ ინფორმაციული ტექნოლოგიებისა და სისტემების დანერგვას, მიწოდების ჯაჭვის მიზნების მხარდასაჭერად (Gunasekaran & Ngai, 2004). რამოდენიმე კომპანიამ უკვე შეიმუშავა მსგავსი ტიპის ინტეგრირებული სისტემები, რომლის

მეშვეობითაც ისინი ახდენენ ინფორმაციის გაცვლას (მაგალითად Panalpina), რომლებსაც ეძლევათ შესაძლებლობა დააკავშირონ ერთმანეთს გადაზიდვის ჯაჭვში მონაწილე სუბიექტები ერთმანეთს იმისათვის, რომ უკეთ მოხდეს საპორტო ოპერაციების მართვა ტვირთის გამგზავნისათვის (Zhang, Lee Lam, & Huang, 2014). ინფორმაციის გაზიარების სისტემებს არა მხოლოდ შეუძლიათ ეფექტურად შეუწყონ ხელი „IMS კომპანიებსა“ და მიწოდების ჯაჭვში მონაწილე სუბიექტებს შორის კოორდინაციასა და ინფორმაციის გაზიარებას, რომელიც ეხება მოთხოვნა-მიწოდებას, გზაში მყოფ მარაგებს, გადატვირთვის დროულობას, არამედ ასევე შეუძლია უზრუნველყოს მიკვლევადობა ტვირთის გამგზავნებისათვის (Elofson & Robinson, 2007) (Min, Shin, Lim, Park, & Cho, 2014). ამიტომ, „IMS კომპანიებისათვის“ აუცილებელია განავითაროს სისტემები, რომლებიც ხელს შეუწყობენ ინფორმაციის გაზიარებას მიწოდების ჯაჭვში მონაწილე სუბიექტებს შორის, ინდუსტრიაში გაბატონებული კონკურენტული მეტოქეობის გამო.

საზღვაო ნავსადგურის ლოგისტიკაში ინტერმოდალურობის მიღწევა კონკურენტული უპირატესობის წინაპირობაა, რომლის დროსაც „IMS კომპანიებს“ შეუძლიათ შეამცირონ დანახარჯები და მიაწოდონ ღირებულება მომხმარებლებს მომსახურების შეთავაზების მრავალფეროვნებისა და ხარისხის თვალსაზრისით (Ishfaq & Sox, 2010). მაშასადამე, ინტერმოდალური ტრანსპორტი გულისხმობს ერთ და იმავე დატვირთვის ერთეულში მოქცეული საქონლის მოძრაობას, რომელიც თანმიმდევრულად იყენებს ტრანსპორტის ორ ან მეტ სახეობას, როდესაც ტრანსპორტირების სახეობების შეცვლასთან ერთად არ ხდება თავად საქონლის გადაადგილება (Henderson & Nelson, 2006). ხაზგასასმელია ის გარემოება, რომ ზემოაღნიშნული დატვირთვის ერთეული, როგორცაა კონტეინერი, მნიშვნელოვნად ამცირებს ხელახალი შეფუთვის, გადატვირთვის, დამუშავებისა და მოცდენის დროსა და დანახარჯებს, რაც უფრო კონკურენტუნარიანსა და მიმზიდველს ხდის ტვირთების გამგზავნებისათვის, განსაკუთრებით ინტერმოდალური გადაზიდვის პირობებში.

ინტერმოდალობას აქვს პოტენციური ხელახლა განსაზღვროს ღირებულების შექმნის განრიგი „IMS კომპანიებს“ შორის, სადაც მნიშვნელოვანია, რომ ნებისმიერ „IMS კომპანიას“ ჰქონდეს საშუალება შესთავაზოს ტვირთის გამგზავნის პირდაპირი ან

ირიბი სახის ინტერმოდალური სატრანსპორტო მომსახურება. შესაბამისად იმ ერთეულს, რომელიც აერთიანებს „IMS კომპანიებს“ შეეძლება ითანამშრომლოს და კოორდინაცია გაუწიოს მრავალ „IMS კომპანიას“, რომლებიც არიან ჩართულნი საზღვაო პორტებისა და საკონტეინერო ტერმინალების ლოგისტიკის სფეროში, რათა ჩამოაყალიბოს და შექმნას ინტერმოდალური შეთავაზებები ტვირთის გამგზავნებისთვის და პირიქით, მომსახურების ჯაჭვში მონაწილე მცირე ზომის „IMS კომპანიებს“ შეეძლებათ ირიბად დააკმაყოფილონ გამგზავნის ინტერმოდალური სერვისის მოთხოვნები. ინტერმოდალური მომსახურების ჯაჭვის ჩამოსაყალიბებლად, „IMS კომპანიებს“ შეუძლიათ ფოკუსირება მოახდინონ შესაძლებლობების გაფართოებაზე იმისათვის, რომ გააუმჯობესონ ტვირთების ინდივიდუალური დამუშავება და მიწოდება, ტრანსპორტის ერთი სახეობიდან მეორეზე (Leukel & Kirn, 2011).

ინტერმოდალური სატრანსპორტო მომსახურება დაკავშირებულია მრავალ სირთულესთან, როგორებიცაა კოორდინაცია მრავალ სხვადასხვა ტიპის სატრანსპორტო საშუალებებს შორის, გადასაზიდი ტვირთების მოცულობებისა და ზომების განსხვავებულობა, გზაში ყოფნის დრო და გადაზიდვის კომპლექსური ღირებულება. აღნიშნული სირთულეები კიდევ უფრო მძიმდება გადაზიდვებში მონაწილე სუბიექტებს შორის ურთიერთქმედებით, ვინაიდან ტვირთის ინტერმოდალურ რეჟიმში გადაზიდვისას, რომლის დროსაც გამოიყენება ტრანსპორტის მხოლოდ ორი სახეობა, შესაძლებელია ჩართული იყოს რვა სუბიექტი (Dürr & Giannopoulos, 2003). აღნიშნულის გათვალისწინებით, ინტერმოდალური გადაზიდვების წარმოებისათვის სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანია მოხდეს ინფორმაციის გაზიარება ეფექტურად, ვინაიდან ინტერმოდალური გადაზიდვის მონაწილე ყოველი სუბიექტი იქნება ერთდროულად ინფორმაციის წყარო და მიმღებიც. „IMS კომპანიებს“ შეუძლიათ ხელი შეუწყონ საჭირო ინფორმაციის გაზიარებას გადაზიდვაში მონაწილე სხვადასხვა სუბიექტებისათვის, როგორებიც არიან ტვირთის გამგზავნები, საკონტეინერო ტერმინალისა და ინტერმოდალური გადაზიდვების ოპერატორები, რათა მიღწეულ იქნას ინტერმოდალურობა სუბიექტებს შორის პროაქტიულად საჭირო ინფორმაციის გაზიარების გზით. აღნიშნული

შესაძლებელს გახდის უფრო ეფექტურად მოხდეს არსებული სატვირთო რესურსების მართვა, რაც დამოკიდებულია მარშრუტის სწორ დაგეგმვასა და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის გამოყენებაზე. ასევე, ინფორმაციის გაზიარებით შესაძლებელია გაუმჯობესდეს საზღვაო პორტებისა და საკონტეინერო ტერმინალების საოპერაციო საქმიანობა და მოხდეს საზღვაო გემებისა და ტვირთების მიკვლევადობა (Soonhong Min & Mentzer, 2007) (Fedi, Lavissiere, Russell, & Swanson, 2019).

ინტერმოდალური გადაზიდვების ხელშეწყობაში ჩართულ სუბიექტებს შეიძლება ჰქონდეთ ურთიერთსაწინააღმდეგო მიზნები, რამაც შეიძლება გაართულოს გადაწყვეტილებების მიღება. აღნიშნულ სირთულეს შესაძლებელია დაემატოს გაურკვევლობა, რომელიც დაკავშირებულია მოთხოვნასთან, გადაზიდვის დროსთან და დაცლა-დატვირთვის ოპერაციებთან. აქედან გამომდინარე, მიწოდების ჯაჭვის მომსახურებაში ინფორმაციის გაზიარების მნიშვნელობის გათვალისწინებით, ინტერმოდალურობის დღის წესრიგს შეუძლია მოახდინოს „IMS კომპანიების“ სტიმულირება იმისათვის, რომ მომსახურების ჯაჭვში გაზარდონ ინფორმაციის გაზიარების ძალისხმევა შემდგომი თანამშრომლობითი პრაქტიკის მისაღწევად (Esper & Williams, 2003). ინფორმაციის გაზიარება შეიძლება გახდეს მნიშვნელოვანი ფაქტორი ინტერმოდალურ გადაზიდვაში მონაწილე სუბიექტებს შორის ნდობის შესანარჩუნებლად და სირთულეების შესამცირებლად, ინტერმოდალური სატრანსპორტო მომსახურების გაუმჯობესების მიზნით (Henstra, Ruijgrok, & Tavasszy, 2007). ინფორმაციის გაზიარებამ შესაძლებელია ასევე ხელი შეუწყოს ცოდნის განვითარებას (მიმდინარე და სამომავლო ინტერმოდალურ გადაზიდვების ვარიანტებთან და ალტერნატივებთან დაკავშირებით), რათა მოამზადოს მონაწილეები მომსახურების ჯაჭვში წარმოქმნილი გაურკვევლობებისა და საგანგებო სიტუაციების გადალახვისათვის. ეს ასევე გულისხმობს, რომ ინფორმაციის გაზიარების უფრო მაღალი დონე უკეთესი იქნება თანამშრომლობითი პრაქტიკის ხელშეწყობისთვის, რაც თავის მხრივ, უზრუნველყოფს ინტერმოდალურ სატრანსპორტო მომსახურებას საზღვაო პორტების ლოგისტიკურ ოპერაციებში. შესაბამისად, ურთიერთთანამშრომლობა უზრუნველყოფს რისკებისა და წახალისებების თანაბარზომიერ განაწილებას მომსახურების ჯაჭვის სუბიექტებს შორის და ასევე

უზურუნველყოფს კონფლიქტების შემცირებას, გრძელვადიანი თანამშრომლობისა და ურთიერთობების განვითარებისათვის.

ინტერმოდალური სატრანსპორტო მომსახურეობა მთავარ როლს თამაშობს ტვირთის გამგზავნისათვის მომსახურების საერთო ღირებულების შეთავაზების ფორმირების ნაწილში. ინტერმოდალურობის გათვალისწინებით, „IMS კომპანიებს“ შეუძლიათ უკეთესი დამატებული ღირებულების შეთავაზება გაუკეთონ ტვირთის გამგზავნებს ტრანსპორტის დივერსიფიცირებული რეჟიმებისა და მარშრუტების შეთავაზების გზით. ეს დამატებით გულისხმობს იმას, რომ მთელი ყურადღება, რომელიც გაკეთებულია მომსახურებაზე და რომელიც ჩადებულია ინტერმოდალურობაში, შესაძლებელია დაეხმაროს „IMS კომპანიებს“, უკეთ განავითარონ თავიანთი მომსახურების შესაძლებლობები მომხმარებლის სპეციფიკაციების დასაკმაყოფილებლად. გარდა ამისა, ინტერმოდალური მომსახურების გაფართოვებამ შესაძლებელია ხელი შეუწყოს „IMS კომპანიებს“ იმაში, რომ მათ თავის მხრივ განავითარონ სხვადასხვა ტიპის ტვირთის გადაზიდვის შესაძლებლობები. მაგალითად, მრავალფეროვანი მომსახურების გაწევის მიზნით „IMS კომპანიებს“ შეუძლიათ ფოკუსირება მოახდინონ შეთავაზებაზე, რომელიც მიმართული იქნება ჩვეულებრივი და სპეციალიზებული ტვირთების გადატანაზე, რომელიც მგრძნობიარეა ტემპერატურის მიმართ (Yang & Lim, 2017) (Karia & Wong, 2013).

ეფექტიანობა და შედეგობრიობა ლოგისტიკაში წარმოადგენს მთავარ კონკურენტული უპირატესობის განმსაზღვრელს, რომელიც მიწოდების ჯაჭვს შეუძლია გამოიღოს თავისი ლოგისტიკური პროცესებიდან (Mentzer & Konrad, 1991) საზღვაო პორტის ლოგისტიკის სერვისის ინტენსიური გარემო უზიძგებს „IMS კომპანიებს“ ინტერმოდალური მომსახურების ჯაჭვში გააუმჯობესონ თავიანთი ოპერაციების ეფექტურობა და შედეგობრიობა, რათა თავის მხრივ გააძლიერონ მომსახურების შესაძლებლობები. მეორეს მხრივ, ტვირთის გამგზავნები სულ უფრო მეტად ითხოვენ მრავალფეროვან მომსახურებას თავიანთ ტვირთებთან მიმართებაში (Notteboom T. , The Relationship between Seaports and the Inter-Modal Hinterland in Light of Global Supply Chains, 2008).

3.3 საკონტინერო გადაზიდვების პერსპექტივები საქართველოს გლობალურ სატრანსპორტო ბაზარზე ინტეგრაციისათვის

საქართველოს საკონტინერო გადაზიდვების გლობალურ სატრანსპორტო ბაზარზე ინტეგრაციის პერსპექტივების განხილვისას უნდა განვიხილოთ, თუ რომელი ქვეყნები ოპერირებენ შავი ზღვის აკვატორიაში და რა თავისებურებებით გამოირჩევა შავი ზღვა.

შავ ზღვაში გემთშემოსვლა ხორციელდება ბოსფორის სრუტის გავლით. ეს უკანასკნელი წარმოადგენს ბუნებრივ სრუტეს, რომელიც მდებარეობს თურქეთის ჩრდილო-დასავლეთ მხარეს და რომელიც აკავშირებს შავ ზღვას მარმარილოს ზღვასთან. ბოსფორის სრუტეს ასევე უწოდებენ სტამბულის სრუტეს, რომელიც აკავშირებს სტამბულის ევროპულ ნაწილს მის აზიურ მხარესთან. ბოსფორის სრუტე საუკუნეების მანძილზე დიდ როლს თამაშობდა მსოფლიო საზღვაო ვაჭრობაში და დღემდე რჩება ასეთად, ვინაიდან იგი წარმოადგენს სტრატეგიული მნიშვნელობის წყალგამტარ მონაკვეთს რეგიონში.

ბოსფორის სრუტის სიგრძე დაახლოებით 31 კილომეტრია, სიგანე კი მერყეობს 700-დან 3,700 მეტრამდე. თურქეთის ამ მნიშვნელოვანი საზღვაო მარშრუტის ყველაზე განიერი მონაკვეთი მდებარეობს მის ჩრდილოეთ მხარეს არსებულ შესასვლელეში, ხოლო ყველაზე ვიწრო - რუმელისა და ანადოლუ ჰისარის ციხესიმაგრეებს შორის, რაც მოცემულ სრუტეს მსოფლიოს ერთ-ერთ ყველაზე რთულ წყალგამტარ სრუტედ აქცევს. ბოსფორის სრუტის სიღრმე 36.5-124 მეტრამდე მერყეობს (Misachi, 2021).

ბოსფორის სრუტეს მნიშვნელოვანი ადგილი უჭირავს საერთაშორისო საზღვაო რუქაზე, ვინაიდან იგი არის ერთ-ერთი ყველაზე დატვირთული წყალგამტარი სრუტე, რომელსაც ყოველდღიურად მრავალი საკონტინერო და სატვირთო გემების, ნავთობტანკერების, თევზმჭერი გემებისა და ნავების გატარება უწევს. ყველაზე მნიშვნელოვანი კი ბოსფორის სრუტის შემთხვევაში ის არის, რომ სწორედ მისი მეშვეობით ხდება შავი ზღვის დაკავშირება მსოფლიო ოკეანესთან.

ბოსფორის სრუტეში გამავალი გემების მზარდი რაოდენობა მას მსოფლიოში ერთ-ერთ ყველაზე დატვირთულ საზღვაო გასასვლელად აქცევს. სხვადასხვა შეფასებებით სრუტეს ყოველწლიურად დაახლოებით 48,000 გემის გატარება უწევს, რაც გავრცელებული ინფორმაციით, სამჯერ და ოთხჯერ აღემატება მოძრაობის ინტენსივობით სუეცისა და პანამის არხებში არსებულ მოძრაობას შესაბამისად. ბოსფორის სრუტეში მოძრაობა მნიშვნელოვნად გაიზარდა 1936 წელს მონტრეს კონვენციის ხელმოწერის შემდეგ, რომლის მიხედვითაც სრუტე უზრუნველყოფს თავისუფალი გადაადგილების უფლებას სავაჭრო გემებისათვის და შეზღუდვები ბოსფორის სრუტით სარგებლობაზე ვრცელდება მხოლოდ სამხედრო გემების ტრანზიტზე. მონაცემები აჩვენებს, რომ ტრაფიკი 1934 წლიდან 1998 წლამდე გაიზარდა 4,500-დან 49,304 გემამდე შესაბამისად, თუმცა სრუტეზე გამავალი გემების რაოდენობა 2002 წლიდან შემცირდა, ვინაიდან 2002 წელს ნავთობტანკერების ტრანზიტზე დაწესებულ იქნა ახალი შეზღუდვები, რომლითაც აიკრძალა ღამის ტრანზიტი 200 მეტრზე მეტი გემებისთვის, თუმცა აღნიშნული შეზღუდვების მიუხედავად ბოსფორის სრუტე რჩება მნიშვნელოვან საზღვაო მარშრუტად რუსეთიდან და კასპიის ზღვის რეგიონიდან ნავთობის ტრანსპორტირებისთვის დასავლეთ და სამხრეთ ევროპასა და აზიაში. რუსეთის საზღვაო ნავთობის ექსპორტის დაახლოებით 38 პროცენტის გადაზიდვა ხდება ბოსფორის სრუტის გავლით. სრუტე ასევე წარმოადგენს ნავთობის მნიშვნელოვან საექსპორტო მარშრუტს ევრაზიის ქვეყნებისთვის, კერძოდ აზერბაიჯანისა და ყაზახეთისათვის. გლობალური მიწოდების 3 პროცენტზე მეტი (დაახლოებით 3 მილიონი ბარელი ნავთობი დღეში და 20 მილიონი ტონა ნავთობპროდუქტი წელიწადში) გადის სწორედ ბოსფორის სრუტის გავლით (Mambra, 2020).

ბოსფორის სრუტის ვიწრო მონაკვეთებისა და ჩრდილოეთიდან სამხრეთის მიმართულებით მოძრავი უკიდურესად სწრაფი დინების გამო, რომელიც მორევების წარმოქმნის ხშირი მიზეზი ხდება, მას მსოფლიოში ერთ-ერთი ყველაზე რთულ სანაოსნო გზად ხდის. გადაადგილებას სრუტეში ასევე ართულებს ჩრდილოეთის ქარი, რომელიც დამახასიათებელია მოცემული სრუტისათვის.

ბოსფორის სრუტეზე ასევე გადის 3 დაკიდული ხიდი და ორი მიწისქვეშა გვირაბი, რომლებიც გადის ბოსფორის სრუტის ქვეშ, რომლიდანაც ერთი არის საავტომობილო, ხოლო მეორე სარკინიგზო. აღნიშნული ხიდები და გვირაბები უზრუნველყოფენ ორი კონტინენტის დაკავშირებას ერთმანეთთან (Mambra, 2020).

გარდა აღნიშნული სირთულეებისა ბოსფორის სრუტის გადატვირთულობისა და ინტენსიური მოძრაობის გამო მაღალია გემთმოცდენები სრუტის შესასვლელში ვინაიდან იქმნება ერთგვარი ძაბრის ეფექტი, როდესაც დაგროვილი გემები სრუტის შესასვლელში ელოდებიან თავიანთ რიგს იმისათვის, რომ გადაკვეთონ სრუტე. აღნიშნული პრობლემის მოსაგვარებლად თურქეთის მთავრობას შემუშავებული და დამტკიცებული აქვს განვითარების გეგმა, რომლის თანახმადაც უნდა გაიჭრას 45 კილომეტრის სიგრძის დამატებითი ხელოვნური არხი, რომელიც საშუალებას მისცემს განტვირთოს მოძრაობა ბოსფორის სრუტეში და დაწესდეს ორმხრივი მოძრაობა შავ ზღვაში შესასვლელად და გამოსასვლელად (იხილეთ დანართი N5). აღნიშნული პროექტის საერთო ღირებულება შეადგენს დაახლოებით 9.2 მილიარდ აშშ დოლარს (Mahmudov, 2021).

ზემოთ აღწერილი ბოსფორის სრუტის გეოგრაფიული და მასზე განვითარებული ინფრასტრუქტურის ტენიკური თავისებურებებიდან გამომდინარე დაწესებულია გარკვეული შეზღუდვები საზღვაო ტრანსპორტის სახეობებზე, რომლებიც არ აკმაყოფილებენ გარკვეულ მოთხოვნებს. აღნიშნული შეზღუდვები დეტალურად არის გაწერილი მონტრეს კონვენციაში (Wikipedia) და ასევე წარმოდგენილია ცალკე ჩამონათვალი, თუ რა მოთხოვნებს უნდა აკმაყოფილებდეს საზღვაო ხომალდი იმისათვის, რომ მან შეძლოს ბოსფორის სრუტის გადაკვეთა. შეზღუდვები დაწესებულია გემის სიმაღლეზე (Air Draft), კერძოდ ის გემები, რომელთა სიმაღლე 58 მეტრი ან მეტია არ დაიშვებიან სრუტეში (აღნიშნული შეზღუდვა განპირობებულია ზემოთ აღწერილი დაკიდული ხიდების გამო). სრუტის ადმინისტრაციის მიერ არ არის განსაზღვრული გემის სიგრძისა (LOA - Length Overall) და სიღრმის (Draught/Draft) დაწესებული ნორმები, თუმცა იმ შემთხვევაში თუ გემის სიგრძე შეადგენს 150-200 მეტრს და/ან სიღრმე მერყეობს 10-15 მეტრამდე, მოძრაობის მართვის ცენტრში გემთშესვლამდე 24 საათით ადრე წარდგენილ უნდა იქნას სპეციალური

ანგარიში (SP-1), ხოლო იმ გემების შემთხვევაში, რომელთა სიგრძე მერყეობს 200-300 მეტრამდე და/ან სიღრმე 15 მეტრზე მეტია, წარდგენილ უნდა იქნას იგივე ანგარიში 48 საათით ადრე. გემთმფლობელებისათვის ან ოპერატორებისათვის, რომლებიც ოპერირებენ 300 ან მეტი მეტრი სიგრძის მქონე გემებით, სრუტეში შესვლის დაგეგმვამდე ადმინისტრაციას უნდა წარუდგინონ ინფორმაცია გემზე და ტვირთის სახეობაზე. მიწოდებული ინფორმაციის საფუძველზე ადმინისტრაცია დამატებით აცნობებს გემთმფლობელს, ოპერატორს ან გემის კაპიტანს მოთხოვნებთან და რეკომენდაციებთან დაკავშირებით, რომელიც საჭიროა იქნას დაცული იმისათვის, რომ უზრუნველყოფილ იქნას უსაფრთხოების ნორმები სრუტეში გადაადგილებისას, გემის მახასიათებლების, გაბარიტებისა და მანევრირების, სრუტის მორფოლოგიური და ფიზიკური თავისებურების, სეზონობის და სხვა მრავალი ფაქტორის გათვალისწინებით. ამ სიგრძის გემების შესვლამდე ადმინისტრაციას უნდა წარუდგინოს SP-1 ანგარიში მინიმუმ 72 საათით ადრე, წინააღმდეგ შემთხვევაში გემი სრუტეში არ დაიშვება. გარდა აღნიშნული შეზღუდვებისა და მითითებებისა არსებობს კიდევ რიგი მითითების, რომელიც გამოიყენება სხვადასხვა ტიპის გემებთან და ტვირთის სახეობებთან მიმართებაში და სხვადასხვა მეტეოროლოგიურ სიტუაციაში (Bosphorus Strait News, 2022).

ზემოთ აღწერილი ბოსფორის სრუტის თავისებურებებისა და შეზღუდვების გათვალისწინებით შეიძლება ითქვას, რომ შავ ზღვაში არსებული საზღვაო პორტებისა და საკონტეინერო ტერმინალების განვითარებაც არის შეზღუდული, რაც გამოიხატება იმაში, რომ ვერც ერთი მათგანი არსებულ მოცემულობაში ვერ მოახერხებს ახალი კლასის მეგა-გემების, როგორებიცაა New-Panamax-ი, VLCS (Very Large Container Ship)-ის და ULCS (Ultra Large Container Ship) ტიპის გემების მიღებას თავიანთ პორტებში, იმ მარტივი მიზეზის გამო, რომ ისინი ელემენტარულად ვერ გადაკვეთენ ბოსფორის სრუტეს. შავი ზღვისათვის შეიქმნა ცალკე კლასის საკონტეინერო გემები, რომლებიც ცნობილია „Bosphorus-Max“-ის სახელწოდებით (Victorian Ports Melbourne) და ისინი თავიანთი ტექნიკური მახასიათებლებით ახლოს არიან „Post-Panamax“-ის კლასის საკონტეინერო გემებთან. სწორედ „Bosphorus-Max“-ის კლასის საკონტეინერო გემი არის ის მაქსიმალური ზომის ხომალდი, რომელიც შეძლებს ხმელთაშუა ზღვიდან შავ

ზღვაში შემოსვლას. აღნიშნულიდან შეგვიძლია ვივარაუდოთ, რომ შავ ზღვაში არსებული საზღვაო პორტებისა და საკონტეინერო ტერმინალების ინფრასტრუქტურის განვითარების მაქსიმალური ზედა ზღვარი შეიძლება განისაზღვროს მოცემული კლასის გემების მიღების შესაძლებლობით.

2012 წლის სექტემბერში ერთ-ერთი მოწინავე საზღვაო გადამზიდავი ხაზის, CMA-CGM-ის მიერ, გაკეთდა შეკვეთა 28 ერთეულ საკონტეინერო გემზე, რომლებიც იქნებოდა „Bosphorus-Max“-ის კლასის და რომელიც მისცემდა საშუალებას სახაზო გემს გადაეკვეთა ბოსფორის სრუტე. პირველი ამ კლასის გემი „CMA-CGM“-მა მიიღო 2015 წელს, რომლის სახელწოდებაც იყო „CMA CGM Thame“ და რომლის ტექნიკური მახასიათებლები იყო შემდეგი: სიგრძე (LOA - Length Overall) 300 მეტრი, სიგანე (Breadth) – 48.2 მეტრი, სიღრმე/წყალშიგი (Draught/Draft) – 14.8 მეტრი. მოცემულ საკონტეინერო გემს შეეძლო განეთავსებინა 17 კონტეინერი სიგანეზე გემბანის ქვემოთ, 19 კონტეინერი სიგანეზე გემბანზე, ხოლო მისი საერთო მოცულობა შეადგენდა 9,365 TEU-ს, რომელიც გემბანების ჭრილში გადანაწილებული იყო შემდეგნაირად: 5,670 TEU გემბანზე და 3,695 TEU გემბანის ქვემოთ. მსგავსი სტრუქტურისა და დიზაინის გემები, როდესაც კონტეინერები გადანაწილებულია გემბანების მიხედვით იძლევა გემის მაქსიმალურად დატვირთვის შესაძლებლობას და კონტეინერების 9 იარუსის სიმაღლეზე დაწყობას. იმავე კლასის მომდევნო გემების მოცულობა უკვე გაიზარდა 10,622 TEU-მდე, ხოლო გემის ზოგიერთ სექციაში კონტეინერების სიმაღლე 10 იარუსს აღწევს. მიუხედავად იმისა, რომ მოცემული ტიპის გემები იდეალურია შორეული აღმოსავლეთი-შავი ზღვის სერვისის მარშრუტისათვის, მათი გამოყენება შესაძლებელია ასავე სხვა მიმართულებებზე, სადაც საჭირო იქნება დიდი ოდენობით მაცივარ-კონტეინერების გადაზიდვა. მოცემული კლასის გემების კომპაქტური გაბარიტები შესაძლებლობას აძლევს მათ გადაკვეთონ პანამის არხიც, რაც ნიშნავს იმას, რომ მათი დაყენება ასევე შესაძლებელია შორეული აღმოსავლეთი-სამხრეთ ამერიკის ჩრდილოეთ სანაპიროს ან ევროპა-სამხრეთ ამერიკის დასავლეთ სანაპიროს მარშრუტებზე. მათი შედარებით დაბალი 12.5 მეტრიანი სიღრმე/წყალშიგი მნიშვნელოვნად ამცირებს პრობლემებს არა ღრმაწყლოვანი პორტებისათვის (Riviera, 2015). აქვე აღსაღნიშნავია, რომ საქართველოში მოქმედი არც ერთი საზღვაო პორტი და

საკონტეინერო ტერმინალი არ აკმაყოფილებს იმ მოთხოვნებს, რომელიც შესაძლებელს გახდიდა მსგავსი კლასის გემების მიღებასა და დამუშავებას (ბრძანება, საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის, 2012-2021). თუმცა აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ ფოთის საზღვაო პორტს გაკეთებული აქვს განაცხადი და მზად აქვს პორტის განვითარების გეგმა, რომლის განხორციელების შედეგად ნავმისადგომის სიღრმე იქნება 13.5 მეტრი და შეძლებენ 9,000 TEU-მდე მოცულობის საკონტეინერო გემების მიღებას (APM Terminals, 2022), თუმცა ეს მაინც არ იქნება საკმარისი იმისათვის, რომ პორტმა შეძლოს „Bosphorus-Max“-ის კლასის გემების მიღება და დამუშავება. ამ უკანასკნელი ტიპის გემების დამუშავებას შესძლებს ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტი, რომლის გაცხადებული პროექტის თანახმად პორტის ნავმისადგომს ექნება 16 მეტრიანი სიღრმე, რაც მისცემს მას საშუალებას მიიღოს „Bosphorus-Max“-ისა და „Post-Panamax“-ის ტიპის საკონტეინერო გემები (Anaklia Development Consortium, 2022). ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის მშენებლობის პროექტი რამოდენიმეჯერ გადავადდა გარკვეული მიზეზების გამო, რაც დაკავშირებული იყო პროექტის მომზადებისა და მოკვლევა-შესწავლის ხანგრძლივობით, „ანაკლიის განვითარების კონსორციუმისა“ და კერძო ინვესტორის მიერ საქართველოს სახელმწიფოს წინააღმდეგ შეტანილი საჩივარი საერთაშორისო არბიტრაჟში (Business Media Georgia, 2020), რამაც რამოდენიმე წლით შეაჩერა მოცემული პორტის მშენებლობა, თუმცა 2022 წლის დეკემბრის თვეში საქართველოს პრემიერ მინისტრის მიერ სამთავრობო სხდომაზე დაანონსირებულ იქნა, რომ ანაკლიის პორტი აშენდება სახელმწიფოს თანამონაწილეობით, სადაც 51%-ის მფლობელი იქნება სახელმწიფო (Georgian Business Consulting, 2022). უდავოა, რომ ბაზარზე ახალი საზღვაო პორტისა და დამატებითი საკონტეინერო ტერმინალის გამოჩენა დადებითად აისახება საქართველოს ბაზარზე, რაც გამოხატული იქნება გამტარიანობის ამაღლებაში და კონკურენტულ ფასების შეთავაზებაში მომხმარებლებისათვის, თუმცა ის გარემოება, რომ ანაკლიის პორტის დასრულების შემდეგ ბაზარზე იფუნქციონირებს 3 საზღვაო პორტი და მათთან არსებული საკონტეინერო ტერმინალები, რომელთაგან ერთ-ერთი იქნება სახელმწიფო მართვაში და კონტროლის ქვეშ, ხოლო დანარჩენებში წარმოდგენილები იქნებიან კერძო

სამართლის იურიდიული პირების სახით შექმნის არათანაბარ პირობებს ბაზრის მონაწილეებს შორის. გასათვალისწინებელია ის გარემოებაც, რომ ზემოაღნიშნული კერძო სამართლის იურიდიული პირები, როგორც წესი არიან წარმოდგენილნი საერთაშორისო კომპანიებისა და ოპერატორების სახით, რომლებმაც შესაძლებელია, ისევე როგორც ეს გააკეთა „ანაკლიის განვითარების კონსორციუმმა“, შეიტანონ სარჩელი საქართველოს სახელმწიფოს წინააღმდეგ იმასთან დაკავშირებით, რომ აღმოჩნდნენ არათანაბარ კონკურენტულ პირობებში.

შავ ზღვაზე არსებულ საკონტინერო გადაზიდვებში ჩართულია შვიდი ქვეყანა, კერძოდ, საქართველო, რუმინეთი, უკრაინა, ბულგარეთი, რუსეთი, მოლდოვა და თურქეთი. აღსანიშნავია, რომ მოცემული შვიდი ქვეყნიდან მნიშვნელოვანი საკონტინერო ტვირთბრუნვა ხორციელდება მხოლოდ 5 მათგანში, ვინაიდან მოლდოვა რთული გეოგრაფიული მდებარეობის გამო პრაქტიკულად ვერ ახორციელებს საკონტინერო გემების დამუშევრას, ხოლო თურქეთს თავისი საზღვაო საკონტინერო პორტები და ტერმინალები მნიშვნელოვანწილად განვითარებული და განლაგებული აქვს მარმარილოსა და ეგეოსის ზღვების მხარეს. საკონტინერო ტვირთბრუნვის მოცულობებით პირველ სამეულში შედიან რუსეთი, უკრაინა და რუმინეთი, თუმცა მიუხედავად ამისა აღსაღნიშნია ის გარემოება, რომ საქართველოს საკონტინერო ტვირთბრუნვა ნაერთი წლიური ზრდის ტემპით (CAGR - Compound Annual Growth Rate) 2008-2020 წლის შუალედში ყველაზე მაღალია მოცემულ ქვეყნებს შორის (იხილეთ ცხრილი N 3.3.1). როგორც ცხრილიდან ჩანს საქართველოს ნაერთი წლიური ზრდის ტემპი 2008-2020 წლების პერიოდში შეადგენდა 7%-ს, ხოლო შავი ზღვის ჯამური ზრდის ტემპი 2%-ს. აქვე შენიშვნის სახით გვინდა აღვნიშნოთ, რომ 2019 წლის საქართველოს მონაცემები განპირობებული იყო „სომხეთის“ ფაქტორით და ამ მხრივ მოცემული წელი ტვირთბრუნვის კუთხით იყო ანომალური და შესაბამისად ნაერთი წლიური ზრდის ტემპი 2008-2019 წლის შემთხვევაში უკვე ორნიშნა 11%-იან ნიშნულზე ფიქსირდებოდა. „სომხეთის“ ფაქტორში უგულისხმება სომხეთის გაწევრიანება ევრაზიის ეკონომიკურ გაერთიანებაში (EAEU), რომელიც ავალდებულებდა სომხეთს გაეზარდა საბაჟო მოსაკრებლები და გადასახადები მეორად ავტომანქანებზე, რამაც განაპირობა საკონტინერო ტვირთბრუნვის მკვეთრი

ზრდა, ვინაიდან ხდებოდა მეორადი მანქანების შემოტანა საქართველოს პორტებში იმისათვის, რომ მოხმარებლებს გადაეყვანათ მოცემული მანქანები სომხეთში მანამ სანამ 2020 წლის 1 იანვრიდან ძალაში შევიდოდა ახალი განბაჟების ტარიფები მეორად ავტომანქანებზე (Eurasian Economic Commission, 2019) (Martirosyan, 2019) (Imedi News, 2020) (Badalian,, 2019).

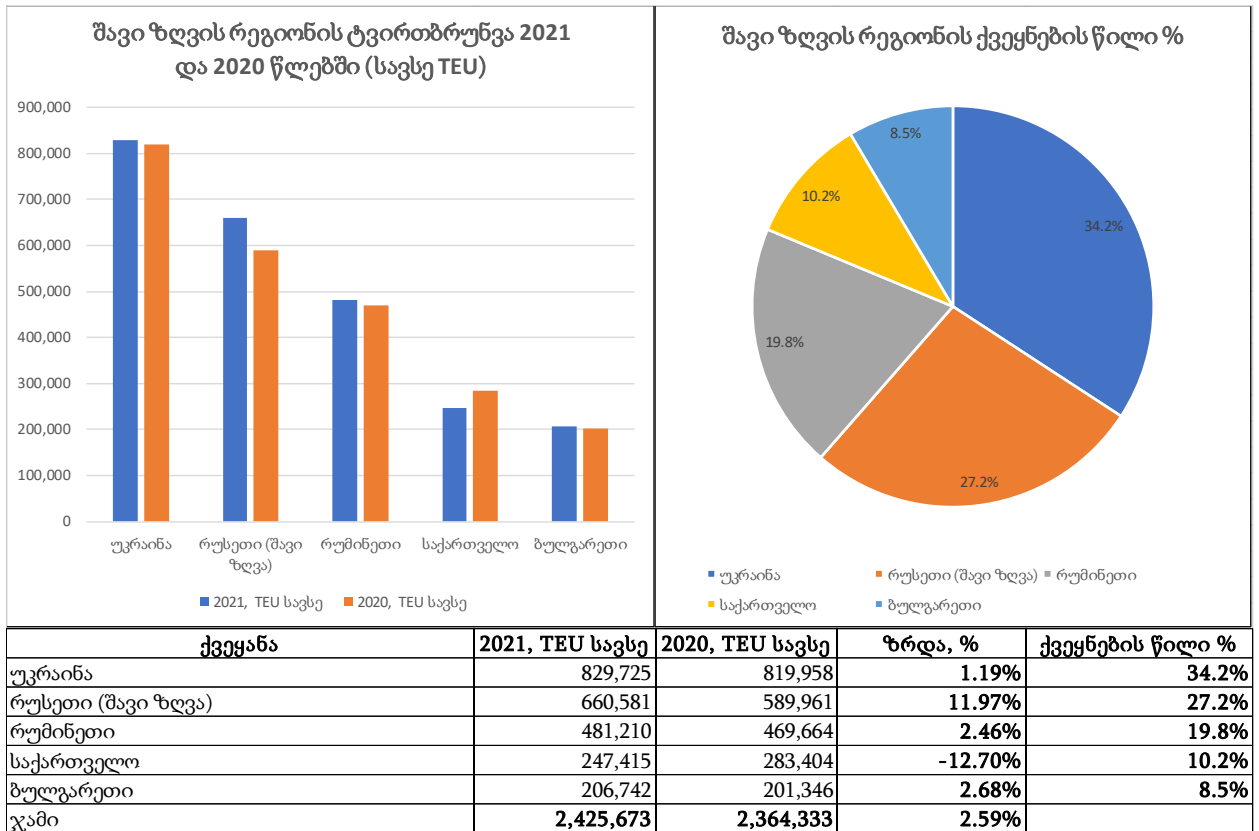
ცხრილი N 3.3.1 - შავი ზღვის რეგიონის საკონტეინერო ტერმინალების მიერ დამუშავებული ტვირთები TEU-ში (2008-2020 წწ)

ათას TEU-ში ('000)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	CAGR 2008-2019	CAGR 2008-2020
საქართველო	209.6	179.4	225.8	299.3	357.7	403.4	447.0	379.8	329.4	394.8	453.9	644.7	490.4	11%	7%
ბულგარეთი	197.7	134.9	142.6	152.4	169.9	180.4	195.6	200.3	205.4	უცნობია	უცნობია	260.8	253.7	3%	2%
რუმინეთი	408.0	339.5	418.1	505.9	482.5	553.5	580.9	611.4	631.7	უცნობია	უცნობია	640.8	615.1	4%	3%
უკრაინა	1,253.9	516.8	659.8	760.3	723.9	780.5	661.8	519.3	680.2	უცნობია	უცნობია	995.7	1,018.4	-2%	-2%
რუსეთი (შავი ზღვა)	485.3	317.5	448.0	663.1	673.5	740.4	733.8	584.0	613.4	უცნობია	უცნობია	769.5	786.6	4%	4%
ჯამი	2,554.5	1,488.1	1,894.3	2,381.0	2,407.5	2,658.2	2,619.1	2,294.8	2,460.0	-	-	3,311.5	3,164.1	2%	2%

წყარო: ცხრილი შედგენილია ავტორის მიერ „Black Sea Container Summit“-ზე საინფორმაციო და ანალიტიკური ცენტრი „BlackSeaTrans“-ის (2008-2016 წლები), საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროსა (2017-2018 წლები) და Informall Business Group-ის მონაცემების (2019-2020 წლები) გამოყენებით.

უკრაინის, რუმინეთის, რუსეთისა და ბულგარეთის შავი ზღვის საკონტეინერო ტერმინალებმა 2021 წელს მთლიანობაში დაამუშავეს 3,099,168 TEU, ცარიელი კონტეინერების ჩათვლით და გადაზიდვების/„ტრანსშიპმენტების“ გამოკლებით. ქვემოთ მოცემულ დიაგრამა N 3.3.1-ში წარმოდგენილია ხუთი ქვეყნის მონაცემები სავსე კონტეინერებთან მიმართებაში და შედარებულია 2021 წელი 2020 წელთან. აღნიშნული პერიოდის განმავლობაში მთლიანობაში ზრდა შეადგენა 2,59% და ყველა ქვეყანაში იყო ზრდა საქართველოს გარდა (Container News, 2022).

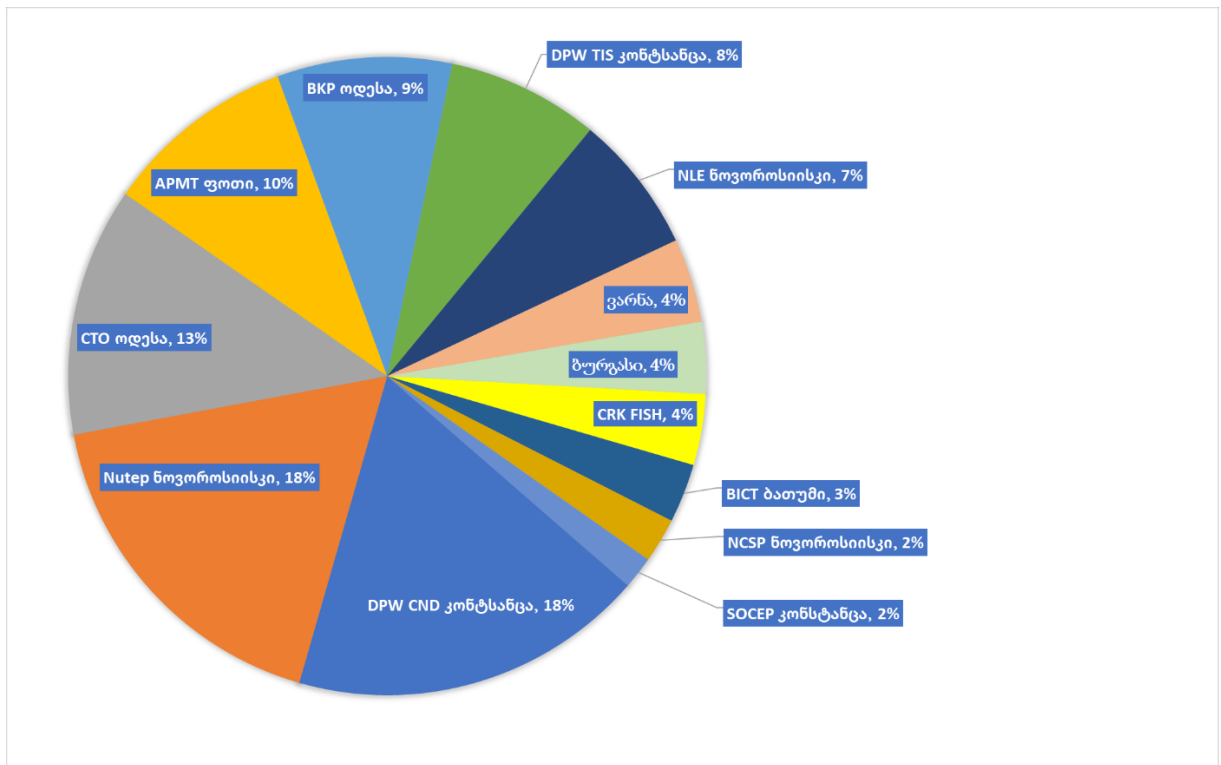
დიაგრამა N 3.3.1 – შავი ზღვის რეგიონის ტვირთბრუნვა TEU-ში და ქვეყნების წილი 2020-2021 წლების ჭრილში



წყარო: დიაგრამა შედგენილია ავტორის მიერ Container News მონაცემებზე დაყრდნობით ([Black Sea Container Market Review 2021: 2M Alliance partners remain the leaders of the region - Container News \(container-news.com\)](#))

2021 წელს რეგიონის საკონტეინერო ტერმინალების მოწინავე ხუთეულში რამდენიმე ცვლილება განხორციელდა, კერძოდ დამუშავებული მთლიანი მოცულობის მიხედვით ლიდერობა შეინარჩუნა რუმინეთის პორტ კონსტანცაში არსებულმა საკონტეინერო ტერმინალმა „DP World Constanta“-მ, ხოლო ნოვოროსიისკის პორტში არსებული საკონტეინერო ტერმინალი „NUTEP“-ი დარჩა მეორე ადგილზე. APM Terminals ფოთი (საქართველო) გადავიდა მეოთხე ადგილზე და მესამე ადგილი დაუთმო „CONTAINER TERMINAL ODESSA - CTO“-ს (ოდესა, უკრაინა). „Brooklyn-Kiev Port» (BKP)“ (ოდესა, უკრაინა) მეხუთე ადგილზე დარჩა (იხილეთ დიაგრამა N 3.3.2) (Container News, 2022).

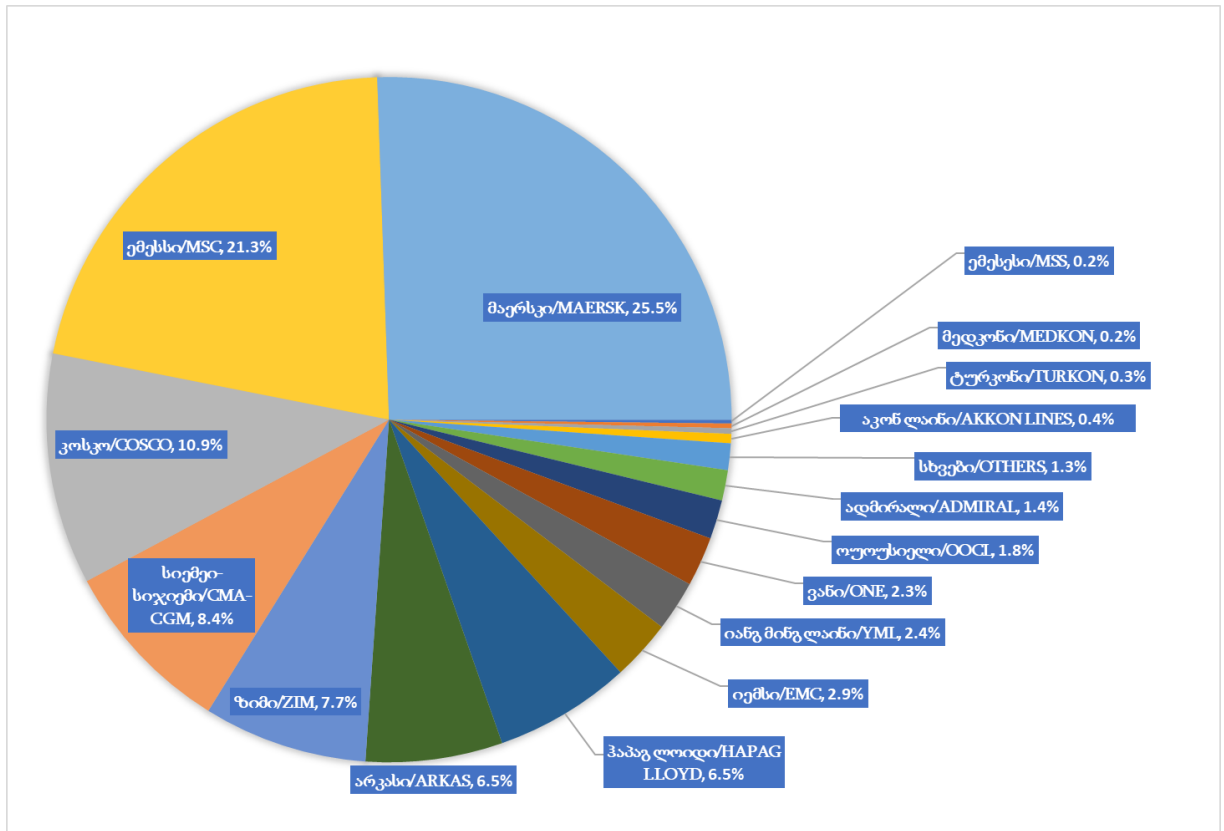
დიაგრამა N 3.3.2 – შავი ზღვის რეგიონის საკონტეინერო ტერმინალების 2021 წლის წილები ტვირთბრუნვების მიხედვით TEU-ში



წყარო: ([Black Sea Container Market Review 2021: 2M Alliance partners remain the leaders of the region - Container News \(container-news.com\)](#))

რაც შეეხება მოწინა საზღვაო გადამზიდავ ხაზებს შავი ზღვის რეგიონში, „2M“ ალიანსის პარტნიორები რჩებიან რეგიონის ლიდერებად და პირველი ხუთეულში შედიან „Maersk“, „MSC“, „COSCO“, „CMA CGM“ და „ZIM“, რომლებზეც მთლიანად შავი ზღვის რეგიონის ტვირთბრუნვის 73,77% მოდის, ხოლო მხოლოდ „2M“ ალიანსის წევრებზე - 46,79% (რაც 2020 წელთან შედარებით 0,65%-ით ნაკლებია). აღსაღნიშნავია ასევე „The Ocean Alliance“-ის წევრების „CMA CGM“-ისა და „COSCO“-ს ჯამური წილი, რომელიც 2021 წელს შეადგენდა 19,24%-ს და რომელიც 2020 წელთან შედარებით 0,49%-ით შემცირდა (იხილეთ დიაგრამა N 3.3.3) (Container News, 2022).

დიაგრამა N 3.3.3 – შავი ზღვის რეგიონის საზღვაო გადამზიდავი ხაზების 2021 წლის საკონტეინერო ტვირთბრუნვების წილები TEU-ების მიხედვით

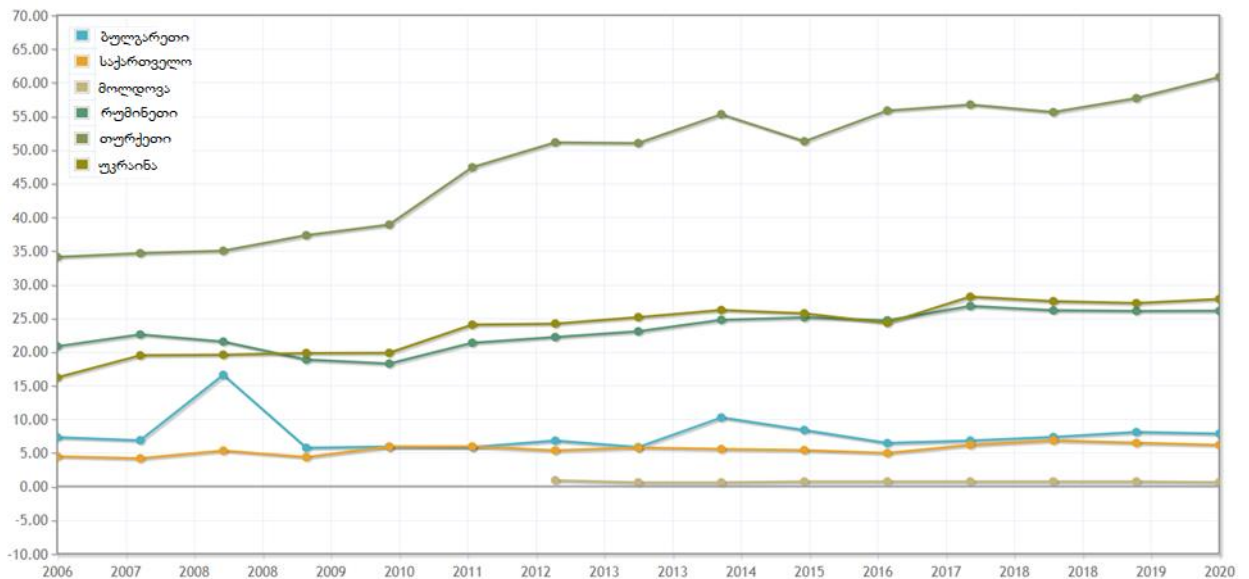


წყარო: ([Black Sea Container Market Review 2021: 2M Alliance partners remain the leaders of the region - Container News \(container-news.com\)](https://www.container-news.com))

მეტი თვალსაჩინოებისათვის, თუ რამდენად მიმზიდველია საქართველოს საზღვაო პორტები მის კონკურენტებთან შედარებით შავი ზღვის რეგიონში, შეგვიძლია ვიხილოთ საზღვაო გადამზიდავი ხაზების დაკავშირებულობის ინდექსი (Liner shipping connectivity index), რომელიც ასახავს, თუ რამდენად კარგად არიან დაკავშირებული ქვეყნები გლობალურ გადაზიდვის ქსელებთან. აღნიშნული ინდექსის გამოანგარიშებას ახდენს UNCTAD-ი (გაეროს ვაჭრობისა და განვითარების კონფერენცია) საზღვაო ტრანსპორტის 5 კომპონენტზე დაყრდნობით: გემთშესვლების რაოდენობაზე, მოცემული გემების საკონტეინერო ტევადობაზე/მოცულობაზე, გემის მაქსიმალური ზომაზე, საზღვაო სახაზო სერვისების რაოდენობასა და კომპანიების, რომლებიც სარგებლობენ კონტეინერებით, რაოდენობაზე დაყრდნობით (იხილეთ

დიაგრამა N 3.3.4) (IndexMundi, 2022). მოცემული დიაგრამიდან ამოღებულია რუსეთი, ვინაიდან შეუძლებელია მისი მხოლოდ შავი ზღვის მონაცემების ჩვენება და გათვალისწინებულია თურქეთი, მიუხედავად იმისა, რომ თურქეთი არ არის წარმოდგენილი შავ ზღვაზე საკონტეინერო გადაზიდვებისა და დამუშავების მიმართულებით, ვინაიდან ძირითადი მისი ეს აქტივობა ხორციელდება ეგეოსისა და მარმარილოს ზღვების მხარეს, თუმცა ის გათვალისწინებულია მოცემულ დიაგრამაში იმისათვის, რომ დავინახოთ, თუ რამდენად მაღალია მოცემული ქვეყნის ინდექსი, შავი ზღვის სხვა მონაწილე ქვეყნებთან შედარებით. როგორც დიაგრამიდან ჩანს, საქართველო მოცემული მაჩვენებლით მხოლოდ მოლდოვას უსწრებს, რომელსაც პრაქტიკულად არ აქვს საკონტეინერო გადაზიდვებთან დაკავშირებული ოპერაციები, რთული გეოგრაფიული მდებარეობის გამო.

დიაგრამა N 3.3.4 - საზღვაო გადამზიდავი ხაზების დაკავშირებულობის ინდექსი (Liner shipping connectivity index) ბულგარეთის, საქართველოს, მოლდოვას, თურქეთის, რუმინეთისა და უკრაინის მიხედვით 2006-დან 2020 წლამდე პერიოდში

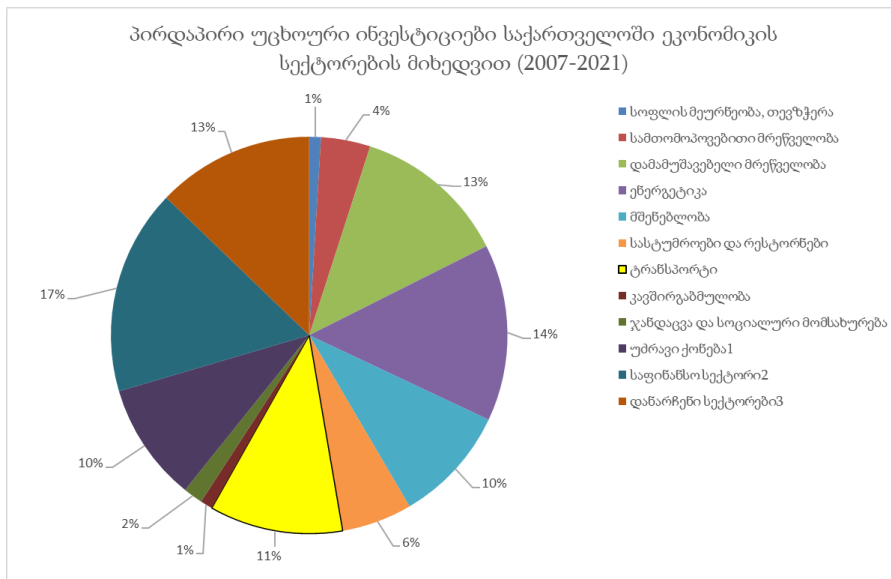


წყარო: [Georgia - Liner shipping connectivity index \(maximum value in 2004 = 100\) - Country Comparison \(indexmundi.com\)](https://indexmundi.com)

აღსანიშნავია, რომ პირდაპირი უცხოური ინვესტიციები ტრანსპორტის სექტორში 2007 წლიდან 2021 წლის ჩათვლით შეადგენს მთლიანი პირდაპირი

უცხოური ინვესტიციების დაახლოებით 11%-ს (იხილეთ დიაგრამა N 3.3.5) (სამსახური, საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული, 2022), რაც თანხობრივად შეადგენს 1,94 მილიარდ დოლარს, რაც მოცემული სექტორისათვის 14 წლის ჭრილში არც თუ სახარბიელო მაჩვენებელია და სასურველია, რომ უფრო მეტი ინვესტორის დაინტერესება მოხდეს ტრანსპორტირების სექტორში ინვესტიციების დაბანდებით.

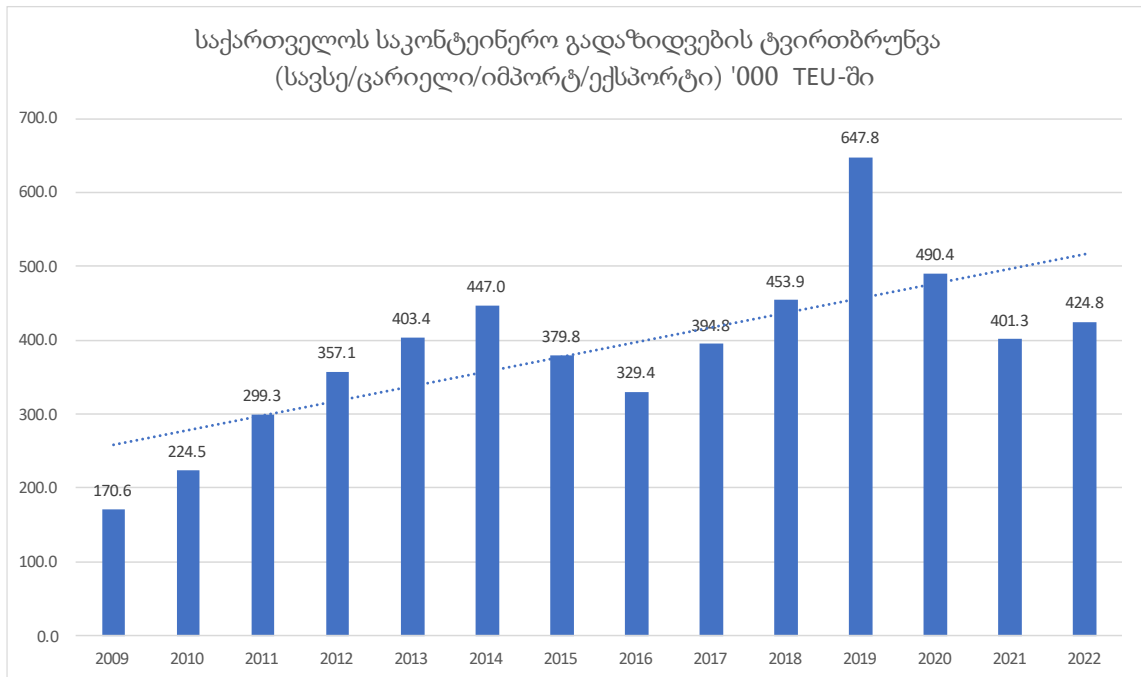
დიაგრამა N 3.3.5 - პირდაპირი უცხოური ინვესტიციები საქართველოში ეკონომიკის სექტორების მიხედვით (2007-2021)



წყარო: დიაგრამა შედგენილია ავტორის მიერ საქსტატის მონაცემებზე დაყრდნობით

საქართველოს საკონტინენტო გადაზიდვების ზრდის ტემპი ზოგადად მაღალი მაჩვენებლით არის წარმოდგენილი და როგორც ზემოთ იქნა აღნიშნული საშუალო წლიური ზრდის ტემპი არის დაახლოებით 7%, რიცხობრივ მაჩვენებლებში კი აღნიშნული მონაცემები გამოიყურება შემდეგნაირად (იხილეთ დიაგრამა N 3.3.6) (საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო, 2022).

დიაგრამა N 3.3.6 - საქართველოს საკონტეინერო გადაზიდვების ტვირთბრუნვა (სავსე/ცარიელი/იმპორტ/ექსპორტი) '000 TEU-ში



წყარო: დიაგრამა შედგენილია ავტორის მიერ ეკონომიკის სამინისტროს მონაცემებზე დაყრდნობით

მიუხედავად დადებითი დინამიკისა მომავალი განვითარება და ტვირთბრუნვის ზრდა მეტწილად დამოკიდებული იქნება მომიჯნავე ქვეყნების მაღალ ჩართულობაზე, საუბარია იმ ქვეყნებზე, რომლებსაც თავად არ გააჩნიათ გასასვლელი ზღვაზე, ვინაიდან მხოლოდ საქართველო თავისი მცირე მოსახლეობით და გასაღების ბაზრით ვერ უზრუნველყოფს იმ მაჩვენებლებს, რომელიც შესაძლებელია, რომ მიღწეულ იქნას საკონტეინერო გადაზიდვების ნაწილში. ამისათვის კი ყურადღება არის გასამახვილებელი ისეთ ფაქტორებზე, რომლებიც ხელს შეუწყობს შიდა ინფრასტრუქტურის განვითარებას, დამატებითი ინვესტიციების მოზიდვას აღნიშნული ინფრასტრუქტურის განვითარებისათვის, ინტერმოდალური გადაზიდვების შემადგენელი კომპონენტების მაქსიმალურად გამარტივებას, რაშიც მოიაზრება და იგულისხმება საბაჟო პროცედურების ჰარმონიზაცია მოცემულ ქვეყნებს შორის და ინტერაქტიული კავშირისა და სისტემების დანერგვას, რათა მაქსიმალურად გამარტივდეს საზღვრის კვეთის დროს საქონლისა და ტვირთების

გაფორმება და მინიმუმამდე იქნას დაყვანილი მოცდენის დრო და დოკუმენტების მომზადებასთან დაკავშირებული ბიუროკრატიული სირთულეები.

კორონავირუსის პანდემიამ დააჩქარა უკვე დაწყებული დიגיტალიზაციის პროცესი. ტექნოლოგიურმა პროგრესმა და შესაბამისმა სისტემებმა შესაძლებელი გახადა მინიმუმამდე დაყვანილიყო ადამიანების პირდაპირი ფიზიკური კონტაქტი, რამაც თავის მხრივ შესაძლებელი გახადა უწყვეტ რეჟიმში გაგრძელებულიყო საზღვაო ტრანსპორტისა და პორტების ფუნქციონირება. გარდა აღნიშნულისა, საინფორმაციო ტექნოლოგიები გახდა ერთგვარი აქსელერატორი ინტერნეტ-ვაჭრობის გაზრდის ნაწილში, რამაც შედეგობრივად გაზარდა მოთხოვნა იმ სადისტრიბუციო ქსელებსა და სასაწყობო ფართებზე, რომლებიც აღჭურვილი იყო ციფრული ტექნოლოგიებით, რომლებთაც შეეძლოთ დამატებითი მომსახურების გაწევა. მოსალოდნელია, რომ მოცემული ცვლილებების გათვალისწინებით გაჩნდება ახალი შესაძლებლობები საზღვაო გადაზიდვის სექტორისათვის და პორტებისათვის, ასევე მიწოდების ჯაჭვის სხვა მონაწილეებისათვისაც.

ტექნოლოგიური ფაქტორი ასევე გადაწყვეტი იქნება გარემოს მდგრადობის გასაუმჯობესებლად. სტიმულირების პაკეტებისა და პოსტპანდემიური გეგმების შემუშავებისას, სხვადასხვა ქვეყნის მთავრობები ცდილობენ აამოქმედონ ურთიერთდაკავშირებულობა ტექნოლოგიებს, გარემოს დაცვით საკითხებს, ეფექტურობასა და შოკით გამოწვეულ მდგრადობას შორის. მთავრობებისა და კერძო სექტორის წარმომადგენლები თანხმდებიან, მასზედ, რომ პოსტპანდემიურ სამყაროში ადაპტაციისა და ცხოვრების გაუმჯობესებისათვის, საჭიროა შეიქმნას დამატებითი ეკონომიკური, სოციალური და გარემოსდაცვითი ფასეულობები და ახალი შესაძლებლობები ბიზნესისათვის, განსაკუთრებით კი საზღვაო ტრანსპორტისთვის.

აღნიშნულის მისაღწევად პირველი ნაბიჯები საქართველოს სახელმწიფოს მიერ იქნა გადადგმული, კერძოდ საქართველოს მთავრობის განკარგულება N 1732-ით (2021 წლის 30 სექტემბერი) დამტკიცდა უწყებათაშორისი საბჭოს შექმნა, რომელიც მოიკვლევს საქართველოს ნავსადგურების გაერთიანებული სისტემის (PCS) დანერგვის მიზანშეწონილობას. ასევე მსოფლიო ბანკის დაკვეთით მიმდინარეობს

კვლევა, რომელიც დაკავშირებულია „სამხრეთ კავკასიასა და ცენტრალურ აზიას შორის ლოგისტიკური დერეფნის დიგიტალიზაციის ჩარჩოს შექმნა“-თან დაკავშირებით და რომლის მოკვლევაც უნდა დასრულდეს 2022 წლის ბოლომდე. აღნიშნული მიმართულებები მნიშვნელოვნად შეუწყობს ხელს საქართველოს საკონტინერო ტვირთბრუნვის განვითარებას, რაც თავის მხრივ წარმოშობს ახალ პერსპექტივებს საქართველოს გლობალურ სატრანსპორტო ბაზარზე ინტეგრაციისათვის.

დასკვნები და რეკომენდაციები

ბოლო ათწლეულების შედეგებმა ცხადყო, რომ საკონტეინერო გადაზიდვების მსოფლიო ბაზარი საკმაოდ სწრაფად და ტენდენციურად მზარდი სექტორია, რისი ნათელი მაგალითიც არის ის, რომ 1990-დან 2011 წლამდე საკონტეინერო გადაზიდვების მოცულობა გაიზარდა თითქმის 7-ჯერ. მნიშვნელოვნად არის გაზრდილი ე.წ. „ტრანსშიპმენტის“ ოპერაციებიც, რომლის წილიც საერთო საკონტეინერო გადაზიდვებშიც იმავე პერიოდში 18%-დან 31%-მდე გაიზარდა.

- მსოფლიო საკონტეინერო გადაზიდვების ზრდის ტენდენციის შესაბამისად ასევე მზარდია შავი ზღვის რეგიონისა და განსაკუთრებით კი საქართველოს ბაზრის ზრდის ტემპები საკონტეინერო გადაზიდვების მიმართულებით, კერძოდ შავი ზღვის რეგიონის ნაერთი წლიური ზრდის ტემპი შეადგენდა 2%-ს, მაშინ როდესაც საქართველოს ნაერთი წლიური ზრდის ტემპი იმავე პერიოდში - 7%-ს.
- კვლევაში წარმოდგენილია კორელაციის მაჩვენებლის გაანგარიშება საქართველოს საზღვაო და სარკინიგზო გადაზიდვებს შორის. კორელაციის დაბალი მაჩვენებლის საფუძველზე, რომელმაც შეადგინა 0,3 განისაზღვრა, რომ კორელაცია გადაზიდვის ამ ორ სახეობას შორის არის ძლიან დაბალი და შეგვიძლია დავასკვნათ, რომ ურთიერთკავშირი ტრანსპორტირების ამ ორ სახეობას შორის არ არსებობს.
- კვლევის ფარგლებში ჩატარებული გამოკითხვის შედეგების გაანალიზებისა და გაანგარიშებების საფუძველზე განისაზღვრა ის ძირითადი ორი დეტერმინანტი, კერძოდ „კონტეინერების დაცლისა და დატვირთვის ტარიფები“ და „ტერმინალის ლოკაცია, საზღვაო პორტთან დაკავშირებულობა და წვდომა“, რომლებსაც აღმოაჩნდათ ყველაზე მაღალი საშუალო შეწონილი და სტანდარტული გადახრის დაბალი მაჩვენებელი.
- კვლევაში ასევე ნაჩვენებია საკონტეინერო გადაზიდვების მდგრადობა სხვადასხვა მოქმედ ფაქტორებთან მიმართებაში, კერძოდ დარგმა შესძლო წარმატებით გამკლავებოდა 2007-2010 წლებში მსოფლიო ეკონომიკურ კრიზისისა და 2020-2021 წლებში კოვიდ პანდემიით მიყენებულ დარტყმებს და

მაღევე მოეხდინა პრე-პანდემიურ და პრე-კრიზისულ მაჩვენებლებზე დაბრუნება.

- საქართველოს საპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარება ჩამორჩება მსოფლიო საზღვაო გადაზიდვებში თანამედროვე მოთხოვნებს, რაც მეტწილად დაკავშირებულია დიდი ზომის საკონტეინერო გემების მიღებასა და დამუშავებასთან. მას შემდეგ რაც 2000 წლიდან მოყოლებული საზღვაო გადამზიდავი ხაზები გადაზიდვებს ახორციელებდნენ „Post-Panamax Plus“-ის ტიპის გემებით, რომელთა სიგრძე დაახლოებით 300-340 მეტრია და შეუძლია 6,000-8,500 TEU-მდე გადაზიდვა, საკონტეინერო გემების არქიტექტურა მნიშვნელოვნად შეიცვალა, რაც ნაკარნახები იყო საზღვაო გადამზიდავი ხაზებისათვის ეკონომიის მასშტაბით, და დღესდღეობით გადაზიდვები ხორციელდება „ULCV“-ის ტიპის საკონტეინერო გემებით, რომლებიც 3-ჯერ აღემატება (ტვირთების გადაზიდვის ჭრილში) ზემოაღნიშნულ „Post-Panamax Plus“ კონტეინერმზიდს, რომლის სიგრძეც აღწევს 400 მეტრს და შეუძლია 18,000-24,000 TEU-ს გადაზიდვა. აღნიშნულის გათვალისწინებით საქართველოში არც ერთ ფუნქციონირებად საზღვაო საკონტეინერო პორტს არ შესწევს იმის ინფრასტრუქტურული შესაძლებლობა (იგულისხმება ნავმისადგომებისა და შესასვლელი არხების არასაკმარისი სიღრმე), რომ მიიღოს თუნდაც „Post-Panamax Plus“-ის ტიპის საკონტეინერო გემი, რაც გვაძლევს იმის თქმის საშუალებას, რომ საქართველო სულ მინიმუმ 2 ათწლეულით ჩამორჩება მსოფლიო საზღვაო გადაზიდვების გლობალურ ბაზარს.
- საქართველოს საპორტო და საკონტეინერო ინფრასტრუქტურის ნაკლებად განვითარების მიუხედავად აზრს მოკლებულია აღნიშნული ინფრასტრუქტურის განვითარება და ინვესტიციების განხორციელება იმისათვის, რომ მოხდეს „ULCV“ ტიპის კონტეინერმზიდების მიღება, ვინაიდან მსგავსი ტიპის გემების შემოსვლა შავ ზღვაში ფიზიკურად ვერ ხერხდება, რაც განპირობებულია ბოსფორის სრუტის მახასიათებლებით. შავი ზღვისა და ბოსფორის სრუტის აღნიშნული თავისებურებიდან გამომდინარე საქართველოს საპორტო და საკონტეინერო ტერმინალების ინფრასტრუქტურის განვითარების ზედა ზღვარი შესაძლებელია

განისაზღვროს „Bosphorus-Max“-ის ტიპის გემთშემოსვლებით, რომელიც მიახლოებულია „Post-Panamax Plus“-ის ტიპის კონტეინერმზიდთან და რომლის მიღების შესაძლებლობაზეც აქვს გაკეთებული განაცხადი ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის პროექტს, რაც გულისხმობს ნავმისადგომის 16 მეტრიანი სიღრმის არსებობას.

- კვლევაში წარმოდგენილია სხვადასხვა მკვლევარების მიერ გამოვლენილი ის ძირითადი ფაქტორები, რომელთა გათვალისწინებითაც მომხმარებლები და საზღვაო გადამზიდავი ხაზები აკეთებენ თავიანთ არჩევანს ამა თუ იმ საზღვაო საკონტეინერო პორტის სასარგებლოდ ან პირიქით. მოცემული კვლევებიდან გამოიკვეთა რამოდენიმე ძირითადი ფაქტორი, როგორებიცაა: საპორტო მოსაკრებლები, სატერმინალო მომსახურების ტარიფები, საზღვაო პორტისა და საკონტეინერო ტერმინალის ეფექტურობა და პროდუქტიულობა, საზღვაო პორტის გადატვირთულობა და ნავმისადგომ(ებ)ის ხელმისაწვდომობა. ზემოაღნიშნული ფაქტორებისა და ასევე იმ ფაქტორის გათვალისწინებით, რომ როგორც წესი საკონტეინერო გადაზიდვების მომსახურებაში მნიშვნელოვანი სავაჭრო ძალა გააჩნია საზღვაო გადამზიდავ ხაზებს და მეტწილად მათზეა დამოკიდებული საზღვაო პორტებისა და საკონტეინერო ტერმინალების დატვირთულობა, საქართველოს საზღვაო პორტებსა და საკონტეინერო ტერმინალებს გააჩნიათ პოტენციური გახდნენ მნიშვნელოვანი საკვანძო ობიექტები შავი ზღვის აკვატორიაში, თუ ეს ფინანსურად მიმზიდველი გახდება საზღვაო გადამზიდავი ხაზებისათვის. ეს უკანასკნელები კი ბოლო ათწლეულების განმავლობაში ცდილობენ შეამცირონ დანახარჯები ერთ ერთულ კონტეინერზე, რის გამოსობითაც დღემდე გრძელდება გიგანტომანია საკონტეინერო გემთმშენებლობაში. აღნიშნულიდან გამომდინარე, თუ საქართველოს მთავრობის მიერ მოხდება „Bosphorus-Max“-ის ტიპის გემთშემოსვლის სუბსიდირება ქართულ საზღვაო პორტებში და საზღვაო ხაზებს არ მოუწევთ საპორტო მოსაკრებლების გადახდა აღნიშნული ტიპის გემთშემოსვლაზე, ეს მნიშვნელოვნად გაზრდის ინტერესს საზღვაო გადამზიდავი ხაზების მხრიდან შემოიყვანონ მაქსიმალურად დიდი ზომის გემი

ქართულ პორტებში, ვინაიდან აღნიშნული ინიციატივის ფარგლებში მათ, გარდა იმისა, რომ უფრო დიდი ზომის გემთშესვლის პირობებში დანახარჯები (ეკონომიის მასშტაბის გათვალისწინებით) ერთ ერთეულზე შეუმცირდებათ, ასევე დამატებით შეუმცირდებათ დანახარჯი საპორტო მოსაკრებლების არ გადახდით. როგორც კვლევაშია აღნიშნული, საზღვაო გადამზიდავი ხაზები არიან სწორედ ისინი, ვინც წნებს განახორციელებენ ხმელეთის მხარეს არსებულ მომსახურების გამწეებებზე, ჩვენს შემთხვევაში კი საზღვაო პორტებსა და საკონტეინერო ტერმინალებზე. იმ შემთხვევაში, თუ სამთავრობო ინიციატივის ფარგლებში სახაზო გადამზიდავი ხაზები დაინტერესდებიან დიდი ზომის გემთშემოსვლებით ქართულ პორტებში, რაც თავისთავად გულისხმობს გაზრდილ ტვირთბრუნვას და დამატებით შემოსავლებს სატერმინალო ოპერატორებისათვის, ისინი თავის მხრივ გამართლებულად და მიზანშეწონილად ჩათვლიან მოახდინონ დამატებითი ინვესტირება საკუთარი ინფრასტრუქტურის განვითარებაში, როგორც ნავმისადგომის/შემოსასვლელი არხის დაღრმავების ნაწილში, ისე უფრო მძლავრი საპორტო ტექნიკის შესყიდვის ნაწილში (მაგალითად STS -Ship to Shore ტიპის ამწეების შესყიდვას), რაც თავის მხრივ გაზრდის პირდაპირ უცხოურ ინვესტიციებს საქართველოში. აღნიშნული ინიციატივით საზღვაო გადამზიდავმა ხაზებმა ასევე შესაძლებელია საქართველოს პორტები აქციონ „ტრანსშიპმენტ“ პორტებად, ვინაინაიდან მათ აღარ ექნებათ ფინანსური ინტერესი განახორციელონ ორი საშუალო ზომის გემით შესვლა საღვაო პორტში, მაშინ როდესაც შეუძლიათ ერთი დიდი ზომის გემთშესვლით უზრუნველყონ ტვირთების სრულად მიწოდება, რომელზეც საპორტო მოსაკრებლის გადახდა აღარ მოუწევთ და ასევე არ იქნებიან დაინტერესებულები მოცემული დიდი ზომის გემით განახორციელონ დამატებითი შესვლა შავი ზღვის სხვა პორტებში, ვინაიდან აღნიშნულის სანაცვლოდ მათთვის ეკონომიკურად უფრო სარგებლიანი იქნება საქართველოს პორტებიდან საერთო სარგებლობის ფიდერული მომსახურებითა და უფრო მცირე ზომის გემებით მოახდინონ ტვირთების გადანაწილება შავი ზღვის სხვა კონკურენტ პორტებში. აღნიშნული ინიციატივა შესაძლებელია

განხორციელებულ იქნას საშუალოვადიანი პერიოდის განმავლობაში, მანამ სანამ არ მოხდება დაწესებული მარშრუტების გამყარება, საქართველოს პორტებისა და საკონტეინერო ტერმინალების სრულად განვითარება და დაკავშირებულობის ხარისხის ამაღლება.

- ზემოთ აღნიშნული ინიციატივების გატარების შედეგად მნიშვნელოვნად გაუმჯობესდება საზღვაო გადამზიდავი ხაზების დაკავშირებულობის ინდექსი (Liner shipping connectivity index), რომელიც ასახავს, თუ რამდენად კარგად არიან დაკავშირებული ქვეყნები გლობალურ გადაზიდვის ქსელებთან. როგორც კვლევაშია აღნიშნული, მოცემული ინდექსის გამოანგარიშებას ახდენს UNCTAD-ი (გაეროს ვაჭრობისა და განვითარების კონფერენცია) საზღვაო ტრანსპორტის 5 კომპონენტზე დაყრდნობით: გემთშესვლების რაოდენობაზე, მოცემული გემების საკონტეინერო ტევადობაზე/მოცულობაზე, გემის მაქსიმალურ ზომაზე, საზღვაო სახაზო სერვისების რაოდენობასა და კომპანიების, რომლებიც სარგებლობენ კონტეინერებით, რაოდენობაზე დაყრდნობით. შესაბამისად ზემოაღნიშნული ინიციატივის განხორციელებით, 5 კომპონენტიდან მინიმუმ 4-ის გაუმჯობესება იქნება შესაძლებელი, რაც დადებითად აისახება საქართველოზე, როგორც საზღვაო გადაზიდვებში მაღალი პოტენციალის მქონე და კონკურენტუნარიან ქვეყანაზე.
- ინვესტიციების მოზიდვის კუთხით, მნიშვნელოვანია საქართველოს საკონტეინერო ბაზრის შესახებ ინფორმაცია იყოს ხელმისაწვდომი, რისთვისაც აუცილებელია უზრუნველყოფილი იქნას შესაბამისი ინფორმაციის განთავსება და მუდმივი განახლება ადგილობრივ და საერთაშორისო სტატისტიკის მონაცემთა ბაზების ოფიციალურ ვებ-გვერდებზე, როგორცაა მაგალითად UNTCAD, რომელზეც ბოლო წლების მონაცემები საქართველოს მიერ დამუშავებულ საკონტეინერო მოცულობებთან დაკავშირებით სამწუხაროდ არასწორად არის მითითებული (გაცილებით ნაკლები არის ნაჩვენები ვიდრე რეალურად იქნა დამუშავებული), რაც უარყოფითად აისახება ქვეყნის მაჩვენებელზე და ამცირებს დამატებითი ინვესტიციების მოზიდვის შესაძლებლობას.

- მსოფლიო საკონტეინერო ტერმინალების უმეტესობა, ისევე როგორც საქართველოში, საზღვაო გადაზიდვებზე ხაზებს, ტვირთის მიმღებებსა და გამგზავნებს როგორც წესი სთავაზობენ ფიქსირებული ტიპის სატარიფო სქემას. იმისათვის, რომ მოხდეს მხარეების დაინტერესება უფრო მოქნილი სატარიფო სქემით, საქართველოში ფუნქციონირებად საკონტეინერო ტერმინალების ოპერატორებს შეუძლიათ შესთავაზონ თავიანთ კლიენტებს ცვლადი ტარიფები, როგორც მაგალითად THC (Terminal Handling Charges, რომელიც აერთიანებს მომსახურების რამოდენიმე კომპონენტს)-ის შემთხვევაში, საზღვაო გადაზიდვებზე ხაზებს დაუწესონ ცვლადი ტარიფი შემოყვანილი გემის ზომის, დღის მონაკვეთის, გემზე განლაგებული კონტეინერებისა და დაცლის გემის დროულად და სწორად მოწოდების მიხედვით. ასევე შესაძლებელია შეთავაზებულ იქნას საკონტეინერო ტერმინალის ოპერატორის მიერ ფასდაკლება იმ გემის ოპერაციებთან მიმართებაში, რომლის დამუშავებასა და დაცლას ოპერატორმა მოანდომა იმაზე მეტი დრო ვიდრე ეს წინასწარ იყო დაგეგმილი ან პირიქით დამატებით დაბეგროს დაგვიანებული გემთშემოსვლისათვის და/ან ნავმისადგომის მოცდენისათვის. ანალოგიურად, სატერმინალო მომსახურების ცვლადი ტარიფები შესაძლებელია დაწესდეს ფორვარდერებისათვის, ბროკერებისათვის, ექსპედიტორებისათვის და სხვებისათვის სატერმინალო მანიპულაციების განხორციელებაზე. მოცემული მოქნილი სატარიფო სქემა ერთის მხრივ ემსახურება კლიენტებისათვის უფრო მოქნილი მომსახურების შეთავაზებას, მეორეს მხრივ კი გარკვეულწილად „ბუნებრივ“ განტვირთვას საპორტო და სატერმინალო ოპერაციებში პიკური დატვირთვების დროს, რაც თავის მხრივ დაემხარება საზღვაო პორტებსა და საკონტეინერო ტერმინალებს გადატვირთვის თავიდან აცილებაში.
- ვინაიდან საზღვაო გადაზიდვები ხაზები „ქმნიან ამინდს“ საკონტეინერო გადაზიდვების ბაზარზე და მეტწილად ისინი ადგენენ თამაშის წესებს, მნიშვნელოვანია საქართველოს მთავრობის, კერძოდ კი საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს ჩართულობა და მუშაობა საზღვაო გადაზიდვებზე ხაზებთან, რათა მაქსიმალურად იქნას

გათვალისწინებული მათი მოლოდინები და ინტერესები, რათა უფრო მიმზიდველი გახდეს მათთვის საქართველოში მოქმედი საზღვაო პორტები და საკონტეინერო ტერმინალები. აღსანიშნავია, რომ დღესდღეობით მხოლოდ ორი საზღვაო გადამზიდავი ხაზი, „MSC“-ი და „COSCO“, ახორციელებენ თავისი საზღვაო სერვისის ფარგლებში გემთშემოსვლას ბათუმისა და ფოთის პორტებში. დანარჩენი კომპანიები, როგორებიც არიან „Maerks“, „Hapag-Lloyd“, „Evergreen“, „CMA-CGM“, „ONE“, „Arkas“, „Zim“ და სხვები, ახორციელებენ გემთშემოსვლას მხოლოდ ფოთის საზღვაო პორტში, ისიც საერთო ფიდერული სერვისით, რომელსაც ახორციელებს „Arkas“-ი და რომელიც ზემოაღნიშნულ საზღვაო გადამზიდავ ხაზებზე ყიდის გემის საკონტეინერო სლოტებს.

- დასაბუთებულია მოსაზრება საქართველოსათვის იმ ხელსაყრელი გარემოების შესახებ, რომელიც უკავშირდება არსებულ სანქციებს დაწესებულს რუსეთის ფედერაციასა და ირანის ისლამურ რესპუბლიკაზე, რომლებიც წარმოადგენენ საქართველოს მთავარ კონკურენტ ქვეყნებს საკონტეინერო გადაზიდვების ნაწილში, ვინაიდან ორივე მათგანს აქვს გასასვლელი ზღვაზე და ასევე გააჩნიათ ღრმაწყლოვანი საზღვაო პორტები. გამომდინარე იქიდან, რომ დიდი ალბათობით მოცემულ ქვეყნებს აღნიშნული სანქციები მოკლევადიან პერსპექტივებში არ მოეხსნებათ, საქართველოს უჩნდება ხელსაყრელი პირობა და გარემოება იმისათვის, რომ მაქსიმალურად სწრაფად განავითაროს თავისი შიდა სახმელეთო ინფრასტრუქტურა იმისათვის, რომ იმ დროისათვის, როდესაც აღნიშნულ ქვეყნებზე მოხდება სანქციების მოხსნა საქართველოს უკვე ჰქონდეს მაქსიმალურად თანამედროვე და განვითარებული შიდა ინფრასტრუქტურა (იქნება ეს საავტომობილო გზები, მაგისტრალები, თუ რკინიგზა), რომელსაც კონკურენციას ვერ გაუწევს რუსეთის ფედერაციისა და ირანის ისლამური რესპუბლიკის ინფრასტრუქტურა, რაც ავტომატურად ნიშნავს იმას, რომ მნიშვნელოვნად გაიზრდება საქართველოს, როგორც ტრანზიტული ქვეყნის კონკურენტუნარიანობა და რაც საშუალებას მისცემს გაზარდოს ინტერმოდალური გადაზიდვების პოტენციალი, რომლისთვისაც ღია იქნება

კავკასიის (სომხეთისა და აზერბაიჯანის), ცენტრალური აზიის 5 ქვეყნისა და ჩინეთის ბაზრები.

- წარმოდგენილია წინადადება სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის მოწესრიგების თაობაზე, კერძოდ მოძველებულ საბჭოთა სტანდარტის რკინიგზაზე, რომელიც ინტერმოდალური გადაზიდვების ნაწილში ერთ-ერთი შემაფერხებელი ფაქტორია და არ არის თავსებადი ჩინეთისა და ევროპის სტანდარტის რკინიგზებთან, ლიანდაგებს შორის დაშორების გამო. გამომდინარე იქიდან, რომ რკინიგზის მოდერნიზება და ევროპულ სტანდარტებთან შესაბამისობაში მოყვანა, მითუმეტეს კავკასიისა და შუა აზიის ქვეყნების მონაკვეთზე, საკმაოდ ძვირადღირებული და დროში გაწელილი პროცესი იქნება, როგორც გამოსავალი აღნიშნული საკითხის სწრაფად მოსაგვარებლად მიგვაჩნია, რომ „შუა დერეფნის“ მონაწილე ქვეყნების მიერ უნდა მოხდეს განსხვავებულ ლიანდაგების ზომებზე ავტომატურად გადაძვრობი რამოდენიმე სარკინიგზო შემადგენლობის (მსგავსი ტიპის სარკინიგზო შემადგენლობის წარმოების დიდი გამოცდილება აქვს ესპანურ ელმავალმშენებელ კომპანია „Talgo“-ს) პირდაპირი გზით ან ლიზინგით შესყიდვა, რაც მინიმუმადე დაიყვანს საკონტეინერო გადაზიდვების მოცდენის დროს და ამავდროულად მნიშვნელოვნად შეამცირებს გადაზიდვის დანახარჯებს, რომელიც დაკავშირებულია სხვადასხვა სტანდარტის სარკინიგზო შემადგენლობის გადაწყობასთან.
- წარმოდგენილია არგუმენტირებული წინადადებები, რომლებიც შეეხება საბაჟო სისტემას, საგადასახადო პოლიტიკასა და კანონმდებლობის, საინფორმაციო ტექნოლოგიების განვითარების დონესა და გლობალურ სატრანსპორტო ქსელში ინტეგრაციის ხარისხს. აღსაღნიშნავია, რომ საქართველოს, როგორც ტრანზიტული ქვეყნის პოტენციალის მქონე ქვეყნას, რომელმაც კოვიდ პანდემიის პირობებში განახორციელა რამოდენიმე წარმატებული ინტერმოდალური გადაზიდვა და ასევე ბოლო პერიოდში „შუა დერეფნის“ მონაწილე ქვეყნების მიერ განახლებულმა ინტერესმა მოცემული მარშრუტით ცხადყო, რომ აღნიშნულ მიმართულებას არ დაუკარგავს მისი პოტენციალი და რომ ახალი ძალებით, შესაძლებელია მისი საკმაოდ მიმზიდველ მარშრუტად

ქცევა. ამისათვის მხარეებმა უწყვეტ რეჟიმში უნდა აწვითარონ და გააღრმავონ თანამშრომლობა კანონმდებლობისა და საბაჟო პროცედურების მაქსიმალურად გამარტივებისა და ერთმანეთთან ჰარმონიზაციის მიმართულებით და ასევე უნდა შექმნან ერთიანი ინფორმაციულ-ტექნოლოგიური პლატფორმა, რომელიც მხარეებს დაეხმარებათ ინფორმაციის დროულად და სწრაფად გაცვლაში, რაც უზრუნველყოფს მოცდენის დროს შემცირებას, რომელიც დაკავშირებულია დოკუმენტბრუნვის ფორმალობებთან. კოვიდ პანდემიის დროს ინფორმაციულ-ტექნოლოგიურმა სისტემებმა მნიშვნელოვანი როლი შეასრულეს სირთულეების გადალახვისას და მიღებული გამოცდილება საჭიროებს შემდგომ განვითარებას სატრანსპორტო გადაზიდვების გამარტივებისა და ეფექტურობის ამაღლების მიზნის მისაღწევად.

- სასურველია საგანმანათლებლო დაწესებულებებში დაინერგოს ახალი მიმართულება პროფესიული კუთხით, სადაც მოხდება ახალგაზრდების მომზადება-გადამზადება საკონტეინერო ტერმინალების საქმიანობის მთლიანი პროცესების შესახებ კვალიფიციური ცოდნის მიცემით, რითაც თავის მხრივ მოხდება დასაქმების ხელშეწყობა და ასევე საპორტო ქალაქებიდან მოსახლეობის არ გადინება სხვა რეგიონებსა და ქალაქებში.
- მოცემულ კვლევაში ასევე განხილული იყო მსოფლიო ბანკის მიერ შემუშავებული ლოგისტიკის უზრუნველყოფის ინდექსის მაჩვენებლები, რომლებიც ბოლო კვლევებით გაუარესებულია წინა წლებთან შედარებით, თუმცა ზემოთ მოყვანილი რეკომენდაციების გათვალისწინებით შესაძლებელი იქნება მოცემული ინდექსის რამოდენიმე შემადგენელი კომპონენტების გაუმჯობესება, როგორებიცაა: ლოგისტიკური მომსახურების კომპეტენტურობა და ხარისხი, კონკურენტუნარიან ფასებში საერთაშორისო გადაზიდვების წარმოების სიმარტივე, საბაჟო და სასაზღვრო გაფორმების ეფექტიანობა, სავაჭრო და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის ხარისხი. აღნიშნული კომპონენტების გაუმჯობესება მთლიანობაში მნიშვნელოვნად გააუმჯობესებს ლოგისტიკური უზრუნველყოფის ინდექსს, რაც ასევე დადებითად აისახება ქვეყნის

პოტენზიალზე ლოგისტიკისა და კერძოდ საკონტეინერო გადაზიდვების ნაწილში.

შესაძლებელია თამამად ითქვას, რომ საკონტეინერო გადაზიდვებსა და მის განვითარებას უახლოესი რამოდენიმე ათეული წლის მანძილზე საფრთხე არ ემუქრება, ვინაიდან დღესდღეობით არ არსებობს არც ერთი სხვა მსგავსი ტიპის ტრანსპორტირების ფორმა, რომელიც შეიძლება მოგვევლინოს აღნიშნული გადაზიდვის ფორმის ალტერნატივად. გარდა ამისა, არსებული სისტემა და ლოგისტიკური ჯაჭვები, სტანდარტიზებული და უნიფიცირებული ტექნოლოგიები, ტექნიკა და ინფრასტრუქტურა, რომელიც გამოიყენება საკონტეინერო გადაზიდვებში ვერ ჩანაცვლდება სხვა ალტერნატიული გადაზიდვის ფორმით, რაც მიგვანიშნებს იმაზე, რომ საკონტეინერო გადაზიდვების განვითარებას ქვეყნისათვის დიდი მომავალი აქვს და მოცემულ დარგში განხორციელებული ინვესტირება და დარგის ხელშეწყობა დადებითად აისახება ქვეყნის ეკონომიკურ მდგრადობასა და განვითარებაზე.

გამოყენებული ლიტერატურა

1. ბარათაშვილი, ე., გეჩაია, ბ., & ლლონტი, ვ. (2012). *საქართველოს ეკონომიკის კონკურენტუნარიანობა: თანამედროვე გამოწვევები*. თბილისი: "უნივერსალი".
2. ბოცვაძე, ლ., ერაძე, კ., & ბოცვაძე, ვ. (2010). *ლოგისტიკური მენეჯმენტი და მოდელირება*. თბილისი: დიზაინპრიტ ექსპრესი.
3. ბრძანება, საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის. (2012-2021). „ნავსადგურის წესების“ დამტკიცების შესახებ. საქართველოს საკანონმდებლო მაცნე. Retrieved from <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/1731938?publication=0>
4. დევაძე, ა., & გოლეტიანი, ქ. (2013). *ფირმის ლოჯისტიკური მენეჯმენტის საკითხები*. ქუთაისი: შრომების კრებული, აკ. წერეთლის სახელმწიფო უნივერსიტეტი.
5. დევაძე, ა., & გოლეტიანი, ქ. (2014). *ლოჯისტიკა და ფირმის კონკურენტუნარიანობა*. თბილისი: მოამბე XX.
6. დევაძე, ა., & გოლეტიანი, ქ. (2016). *საზღვაო ტრანსპორტის ეკონომიკა*. თბილისი: უნივერსალი.
7. დობორჯგინიძე, გ. (2019). საქართველო, როგორც შუა დერეფნის საზღვაო კარიბჭე.
8. ვეშაპიძე, შ., ოსაძე, ლ., & სეხნიაშვილი, დ. (2012). *ლოჯისტიკა*. თბილისი. Retrieved from <https://dspace.nplg.gov.ge/bitstream/1234/10192/3/Logistika.pdf>
9. მამულაძე, რ., & გაბაიძე, მ. (2013). *ლოჯისტიკა*. ბათუმი: გამომცემლობა "აჭარა".
10. მახაძე, ა., & ანანიძე, ვ. (2013). *საზღვაო პორტის მართვის საფუძვლები*. თბილისი.
11. მახაძე, ა., & ანანიძე, ვ. (2013). *საზღვაო პორტის მართვის საფუძვლები*. თბილისი: "ემ-პი-ჯი".

12. სამსახური, საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული. (2022). საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური. Retrieved from <https://www.geostat.ge/ka/modules/categories/191/pirdapiri-utskhour-i-investitsiebi>
13. საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო. (2022). ტრანსპორტი. საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო. Retrieved from <http://www.economy.gov.ge/?page=ecoreview&s=26>
14. ტყეშელაშვილი, გ., & ხმაღაძე, გ. (2004). *ლოგისტიკის საფუძვლები*. თბილისი.
15. ყორღანაშვილი, ლ. (2018). საქართველოს სატრანზიტო ფუნქცია ჩინეთის სარტყლისა და გზის ინიციატივის ჩარჩოში., (pp. 444-450). თბილისი. Retrieved from https://www.tsu.ge/data/file_db/economist_faculty/konference.pdf
16. ჩიქოვანი, ე. (2020). *სატვირთო გადაზიდვების სრულყოფის ძირითადი მიმართულებები საქართველოში*. თბილისი: "კალმოსანი".
17. ცანავა, ნ., & პაპიაშვილი, მ. (2019). *საქართველოს სატრანსპორტო დერეფანი და მისი ეკონომიკური ეფექტიანობა*. თბილისი.
18. Agenda.ge. (2019). Georgian PM Gakharia, Ukrainian President Zelensky meet in Kyiv. Retrieved from <https://agenda.ge/en/news/2019/3397>
19. Agenda.ge. (2020, December 9). First China-bound freight train of Baku-Tbilisi-Kars railway arrives in Georgia. Retrieved from <https://agenda.ge/en/news/2020/3863>
20. Ambra, T., Caris, A., & Macharis, C. (2019). Towards freight transport system unification: reviewing and combining the advancements in the physical internet and synchromodal transport research. *International Journal of Production Research*, 57(6), 1606-1623.
21. Anaklia Development Consortium. (2022). <http://anakliadevelopment.com>. Retrieved from <http://anakliadevelopment.com/info/>
22. Ansoff, I. H. (1979). Strategic management. *Strategic Management Journal*, 2, 236.

23. **Ansoff, I. H. (2007).** *Strategic Management*. Palgrave McMillan. Retrieved from https://books.google.ge/books?id=bV9_Svdum70C&printsec=frontcover&dq=inauthor:%22H.+Ansoff%22&hl=en&sa=X&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false
24. **APM Terminals. (2022).** *www.apmterminals.com*. Retrieved from <https://www.apmterminals.com/en/poti/our-port/our-port>
25. **Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB).** (n.d.). <https://www.aiib.org/>. Retrieved from <https://www.aiib.org/>: <https://www.aiib.org/en/about-aiib/who-we-are/membership-status/>
26. **Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB).** (n.d.). <https://www.aiib.org/>. Retrieved from <https://www.aiib.org/en/index.html>: <https://www.aiib.org/en/index.html>
27. **Atlantic Council. (2019, June 19).** *Iran looks to Chabahar and a new transit corridor to survive US sanctions*. Retrieved from www.atlanticcouncil.org: <https://www.atlanticcouncil.org/blogs/iransource/iran-looks-to-chabahar-and-a-new-transit-corridor-to-survive-us-sanctions/>
28. **Azernews. (2022, May 16).** Azerbaijan, Georgia, Kazakhstan pooling efforts to create joint venture. Retrieved from <https://www.azernews.az/business/193880.html>
29. **Azernews. (2022, May 24).** Minister praises strong performance of Azerbaijani economy. Retrieved from <https://www.azernews.az/business/194118.html>
30. **Badalian,, N. (2019).** Since January 1, 2020, customs clearance of electric vehicles will rise in price in Armenia- new rules for customs clearance of cars, motorbikes and bicycles with electric motors. ArmInfo. Retrieved from https://finport.am/full_news.php?id=39626&lang=3#:~:text=From%202015%20to%202020%2C%20the%20customs%20duty%20on,begin%20to%20clear%20customs%20vehicles%20at%20EAEU%20rates.
31. **Ballou, R. H. (2009).** *Business Logistics Management: Planning, Organizing, and Controlling the Supply Chain*. Prentice-Hall International editions.

32. **Bērziņa-Čerenkova, U. (2016).** BRI Instead of OBOR – China Edits the English Name of its Most Ambitious International Project. Retrieved from https://web.archive.org/web/20170206061842/http://liia.lv/en/analysis/bri-instead-of-obor-china-edits-the-english-name-of-its-most-ambitious-international-project-532#_ftn1
33. **Bhadrakumar, M. K. (n.d.).** The Collective Security Treaty Organisation (CSTO) Won't be Drawn into Ukraine War. Global Research. Retrieved from <https://www.globalresearch.ca/csto-wont-drawn-ukraine-war/5781335>
34. **Blenkey, N. (n.d.).** Container shipping earnings hit all time high. Marine Log - Maritime News for the Marine Industry. Retrieved from <https://www.marinelog.com/legal-safety/shipping/container-shipping-earnings-hit-all-time-high/>
35. **Boon-itt, S., Wong, C., & Won, C. W. (2017).** Service supply chain management process capabilities: Measurement development. *International Journal of Production Economics*, 193, 1-11.
36. **Bosphorus Strait News. (2022).** Passage Restrictions. www.bosphorusstrait.com/. Retrieved from <http://www.bosphorusstrait.com/the-bosphorus-strait/passage-restrictions/>
37. **Bugg-Levine, A., & Emerson, J. (2011).** *Impact Investing: Transforming How We Make Money while Making a Difference*. Jossey-Bass.
38. **Burns, M. G. (2014).** *Port Management and Operations*. CRC Press.
39. **Business Media Georgia. (2020).** ANAKLIA DEVELOPMENT CONSORTIUM FILE ARBITRATION LAWSUIT AGAINST GEORGIA. BMG. Retrieved from <https://bm.ge/en/article/anaklia-development-consortium-file-arbitration-lawsuit-against-georgia-/61339>

40. Buxbaum, P. (2017). Cosco Shipping to Acquire Orient Overseas International. Global Trade. Retrieved from <https://www.globaltrademag.com/cosco-shipping-acquire-orient-overseas-international/>
41. Buxbaum, P. (2020, April 27). IMO 2020: Coronavirus changes carrier compliance calculations. *AJOT -American Journal of Transportation*(706). Retrieved from <https://ajot.com/premium/ajot-imo-2020-coronavirus-changes-carrier-compliance-calculations>
42. Carbone, V., & De Martino, M. (2003). The changing role of ports in supply-chain management: an empirical analysis. *Maritime Policy & Management*, 30(4), 305-320.
43. Caris, A., Limbourg, S., Macharis, C., van Lier, T., & Cools, M. (2014). Integration of inland waterway transport in the intermodal supply chain: a taxonomy of research challenges. *Journal of Transport Geography*, 41, 126-136.
44. Castillo-Manzano, J. I., Castro-Nuño, M., Laxe, F., López-Valpuesta, L., & Arévalo-Quijada, T. M. (2009). Low-cost port competitiveness index: Implementation in the Spanish port system. *Marine Policy*, 33(4), 591-598. Retrieved from <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0308597X08001942>
45. CGTN - China Global Television Network. (2022, May 04). The Middle Corridor is becoming an important transport artery along Belt and Road. Retrieved from <https://news.cgtn.com/news/2022-05-04/Middle-Corridor-becoming-a-vital-transport-artery-along-Belt-and-Road-19Li8QAr2RW/index.html>
46. Chang, Y.-T., Lee, S.-Y., & Tongzon, J. L. (2008). Port Selection Factors by Shipping Lines: Different Perspectives between Trunk Liners and Feeder Service Providers. *Marine Policy*, 32(6), 877-885.
47. Chen, L., & Notteboom, T. (2012). Determinants For Assigning Value-added Logistics Services To Logistics Centers Within A Supply Chain Configuration. *Journal of International Logistics and Trade*, 10(1), 3-41.

48. Chou, C.-C. (2007). A fuzzy MCDM method for solving marine transshipment container port selection problems. *Applied Mathematics and Computation*, 186(1), 435-444.
49. CNBC. (2021, March 25). Massive ship blocking the Suez Canal brings billions of dollars in trade to a standstill. *CNBC*. Retrieved from <https://www.cnbc.com/2021/03/25/suez-canal-blocked-ship-billions-trade-standstill.html>
50. Collective Security Treaty Organization. (n.d.). <https://en.odkb-csto.org/>.
51. Container News. (2022). Black Sea Container Market Review 2021: 2M Alliance partners remain the leaders of the region. <https://container-news.com/>. Retrieved from <https://container-news.com/black-sea-container-market-review-2021-2m-alliance-partners-remain-the-leaders-of-the-region/>
52. Coyle, J. J., Langley, J. C., & Bardi, E. J. (2012). *Zarządzanie logistyczne*. PWE.
53. Cudahy, B. J. (2006). *Box Boats: How Container Ships Changed the World*. Fordham University Press.
54. Cullinane, K., Ji, P., & Wang, T.-f. (2005). The relationship between privatisation and DEA estimates of efficiency. *Journal of Economics and Business*, 57, 433-462. Retrieved from <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0148619505000433>
55. Dam Le-Griffin , H., & Murphy, M. (2006). Container terminal productivity: Experiences at the Ports of Los Angeles and Long Beach. *National Urban Freight Conference*. Long Beach. Retrieved from <https://accessaintlaurentbeauport.org/wp-content/uploads/2019/06/Le-Griffin-2006-Container-terminal-productivity-Experiences-of-ports-of-Los-Angeles-and-Long-Beach.pdf>
56. De Martino, M., Errichiello, L., Marasco, A., & Morvillo, A. (2013). Logistics innovation in Seaports: An inter-organizational perspective. *Research in Transportation Business & Management*, 8, 123-133.

57. Dedenis, F. (2021, December 03). Transpacific Shipping Update: Long vessel waiting times and port congestions at major US ports. Retrieved from <https://www.twill.net/knowledge-hub/logistic-news/port-congestions/>
58. Dekanozishvili, M. (2004). *The EU in the South Caucasus:By What Means, to What End?* Georgian Foundation for Strategic and International Studies. Retrieved from <http://www.gfsis.org/>
59. D'este, G. (1992). Carrier selection in a RO/RO ferry trade Part 2. Conceptual framework for the decision process. *Maritime Policy & Management*, 19, 127-138.
60. D'Este, G., & Meyrick, S. (1992). Carrier Selection in a RO/RO Ferry Trade Part 1. Decision Factors and Attitudes. *Maritime Policy & Management*, 19, 115-126. Retrieved from <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/03088839200000019>
61. Drucker, P. F. (2017). *The Ethics of Competition*. Routledge.
62. Dürr, E., & Giannopoulos, G. (2003). SITS: a system for uniform intermodal freight transport information exchange. *International Journal of Transport Management*, 1(3), 175-186. Retrieved from <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1471405104000047>
63. Elofson, G., & Robinson, W. N. (2007). Collective customer collaboration impacts on supply-chain performance. *International Journal of Production Research*, 45(11), 2567-2594. Retrieved from <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/00207540601020528?journalCode=tprs>
[20](#)
64. Esper, T. L., & Williams, L. R. (2003). The Value of Collaborative Transportation Management (CTM): Its Relationship to CPFR and Information Technology. *Transportation Journal*, 42(4), 55-65.
65. Eurasian Conomic Union. (n.d.). <http://www.eaeunion.org/>.

66. **Eurasian Economic Commission.** (2019). EAEU countries should switch to a single system of electronic vehicle passports by November 1, 2019. Eurasian Economic Commission. Retrieved from <http://www.eurasiancommission.org/en/nae/news/Pages/16-04-2019-1.aspx>
67. **Eurasian Economic Union.** (n.d.). Eurasian Economic Union. Retrieved from <http://www.eaeunion.org/?lang=en#>
68. **European Parliament.** (2020). Trade negotiations between the EU and ASEAN member states. European Parliament. Retrieved from [https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/EPRS_BRI\(2020\)659337#:~:text=To%20ensure%20better%20access%20to%20opportunities%20in%20the,trade%20Agreements%20with%20the%20individual%20ASEAN%20member%20states.](https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/EPRS_BRI(2020)659337#:~:text=To%20ensure%20better%20access%20to%20opportunities%20in%20the,trade%20Agreements%20with%20the%20individual%20ASEAN%20member%20states.)
69. **Fabbe-Costes, N., Roussat, C., & Colin, J.** (2011). Future sustainable supply chains: what should companies scan? *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 41(3), 228-252.
70. **Fedi, L., Lavissiere, A., Russell, D., & Swanson, D.** (2019). The facilitating role of IT systems for legal compliance: the case of port community systems and container Verified Gross Mass (VGM). *Supply Chain Forum: An International Journal*, 20(1), 29-42. Retrieved from <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/16258312.2019.1574431?journalCode=scf20>
71. **Financial Tribune.** (2017). Will INSTC Overshadow Baku–Tbilisi–Kars Railroad? Retrieved from <https://financialtribune.com/articles/economy-domestic-economy/63485/will-instc-overshadow-baku-tbilisi-kars-railroad>
72. **Gechbaia, B., & Tsilosani, A.** (2020). Overview of the Eurasian Transport Corridors, Initiatives of Global Development Strategies and Economic Associations. *Innovative Economics and Management*, 7(2), 95-103.

73. Gechbaia, B., & Tsilosani, A. (2020). Steps, Challenges and Perspectives for the Development of the "European-Caucasus-Asia Transport Corridor" (TRACECA). *Innovative Economics and Management*, 7(2), 106-113.
74. Gechbaia, B., Tsilosani, A., Prokopenko, O., Mushkudiani, Z., & Goletiani, K. (2021). Problems Caused by the Impact of COVID-19 on Small and Medium Enterprises Management and its Solutions. *International Scientific and Practical Conference "Sustainable Development in the Post-Pandemic Period" (SDPPP-2021)*, 126. web-conference.
75. Georgian Business Consulting. (2022). მთავრობამ გადაწყვიტა – ანაკლიის პორტში 51% სახელმწიფოს დარჩება. GBC. Retrieved from <https://www.gbc.ge/news/economics/mtavrobam-gadatsyvita-anakliis-portshi-51-sakhelmtsifos-darcheba>
76. Global Infrastructure Connectivity Alliance. (n.d.). International North–South Transport Corridor. Retrieved from [www.wikipedia.org: https://www.gica.global/initiative/international-north-south-transport-corridor-insta](https://www.gica.global/initiative/international-north-south-transport-corridor-insta)
77. Goldman Sachs. (2018, June 18). A Sea Change for the Global Shipping Industry. Retrieved from <https://www.goldmansachs.com/insights/pages/sea-change-for-the-global-shipping-industry.html>
78. Gunasekaran, A., & Ngai, E. (2004). Information Systems in Supply Chain Integration and Management. *European Journal of Operational Research*, 159(2), 269-295. Retrieved from <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0377221703005186>
79. Haezendonck, E., Pison, G., Rousseeuw, P., Struyf, A., & Verbeke, A. (2000). The Competitive Advantage of Seaports. *International journal of maritime economics*, 2, 69-82. Retrieved from <https://link.springer.com/article/10.1057/ijme.2000.8>
80. Hajiyeva, G. (2020, April 14). Azerbaijan Launches Feeder Ship Service for Cargo Transportation. *Caspian News*. Retrieved from <https://caspiannews.com/news->

[detail/azerbaijan-launches-feeder-ship-service-for-cargo-transportation-2020-4-14-30/](https://www.gfmag.com/topics/blogs/russian-economy-perseveres-despite-sanctions-and-default)

81. **Hawser, A. (2022).** Unbowed By Sanctions, Russia Claims No-Fault Default. Global Finance. Retrieved from <https://www.gfmag.com/topics/blogs/russian-economy-perseveres-despite-sanctions-and-default>
82. **Henderson, S., & Nelson, B. (2006).** *Handbooks in Operations Research and Management Science: Simulation*. Elsevier Science.
83. **Henstra, D., Ruijgrok, C., & Tavasszy, L. (2007).** Chapter 5: Globalized Trade, Logistics and Intermodality: European Perspectives. Globalized Freight Transport, Edward Elgar Publishing. Retrieved from <https://www.elgaronline.com/display/9781845425029.00014.xml>
84. **Huybrechts, M. (2002).** *Port competitiveness: An economic and legal analysis of the factors determining the competitiveness of seaports*. Antwerp: De Boeck Ltd.
85. **Imamova, N. (2022).** Central Asian Countries Tread Cautiously on Russia's War in Ukraine. South & Central Asia. Retrieved from <https://www.voanews.com/a/central-asian-states-tread-cautiously-on-russia-s-war-in-ukraine/6465144.html#:~:text=Bishkek%2C%20Tashkent%20and%20Dushanbe%20have%20chosen%20to%20stay,More%20than%203%20million%20Uzbeks%20work%20in%20Russia.>
86. **Imedi News. (2020).** საქართველოს პორტებში 2019 წელს ტვირთბრუნვა გაიზარდა. Imedi News. Retrieved from <https://imedinews.ge/ge/ekonomika/125593/saqartvelos-portebshi-2019-tsels-tvirtbrunva-gaizarda>
87. **IndexMundi. (2022).** Liner shipping connectivity index. <https://www.indexmundi.com/>. Retrieved from <https://www.indexmundi.com/facts/indicators/IS.SHP.GCNW.XQ/compare?country=ge#country=bg:ge:md:ro:tr:ua>

88. **Intellinews. (2020).** Azerbaijan, Iran to start construction of cross-border bypass at Astara. Retrieved from <https://www.intellinews.com/index.php/azerbaijan-iran-to-start-construction-of-cross-border-bypass-at-astara-175091/?source=azerbaijan>
89. **International Maritime Organization (IMO). (2020).** *www.imo.org*. Retrieved from <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Sulphur-2020.aspx>
90. **Ishfaq, R., & Sox, C. R. (2010).** Intermodal logistics: The interplay of financial, operational and service issues. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 46(6), 926-949.
91. **Isidore, C. (2022).** Inflation rises at fastest pace in 40 years, pushed up by record gas prices. CNN Business. Retrieved from <https://edition.cnn.com/2022/06/10/economy/may-inflation-gas-prices/index.html>
92. **ISL - Institute of Shipping Economics and Logistics. (2017).** *Shipping statistics and market review 2017*. ISL - Institute of Shipping Economics and Logistics.
93. **Karia, N., & Wong, C. (2013).** The impact of logistics resources on the performance of Malaysian logistics service providers. *Production Planning & Control*, 24(7), 589-606.
94. **Kembro, J., Selviaridis, K., & Näslund, D. (2014).** Theoretical perspectives on information sharing in supply chains: a systematic literature review and conceptual framework. *Supply Chain Management*, 9(5/6), 609-625.
95. **Kleywegt, A., Leng Goh, M., Wu, G., & Zhang, H. (2002).** *Competition between the Ports of Singapore and Malaysia*. National University of Singapore.
96. **Kleywegt, A. T., Goh, M. L., Wu, G. Y., & Zhang, H. W. (2002).** *Competition between the ports of Singapore and Malaysia*. Technical Report, The Logistics Institute, Georgia Tech, and The Logistics Institute-Asia Pacific, National University of Singapore.
97. **Lai, K.-h. (2004).** Service capability and performance of logistics service providers. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 40(5), 385-399.

98. Lavissière, A., Fedi, L., & Cheaitou, A. (2014). A Modern Concept of Free Ports in the 21st Century: A Definition towards a Supply Chain Added Value. *Supply Chain Forum: An International Journal*, 15(3), 22-28.
99. Leukel, J., & Kirn, S. (2011). A service-oriented approach to freight routing in intermodal transport systems. *Conference: 10th International Conference on Wirtschaftsinformatik*. Zurich.
100. Levinson, M. (2006). *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*. Princeton University Press.
101. Lirn, T. C., Thanopoulou, H. A., Beynon, M. J., & Beresford, A. C. (2004). An Application of AHP on Transshipment Port Selection: A Global Perspective. *Maritime Economics & Logistics*, 6, 70-91.
102. Lirn, T.-C., Thanopoulou, H., Kenneth, A., & Beresford, C. (2003). Transshipment Port Selection and Decision-making Behaviour: Analysing the Taiwanese Case. *International Journal of Logistics*, 6(4), 229-244.
103. Liu, C.-C. (2008). Evaluating the operational efficiency of major ports in the Asia-Pacific region using data envelopment analysis. *Applied Economics*, 40, 1737–1743.
104. Lopez, E. (2021, November 17). Empty containers become a focal point in push to ease Los Angeles port congestion. Supply Chain News and Analysis | Supply Chain Dive. Retrieved from <https://www.supplychaindive.com/news/empty-containers-ease-congestion-port-of-los-angeles/610171/>
105. Lopez, E. (n.d.). COSCO buys OOCL for \$6.3B. *Supply Chain Dive*. Retrieved from <https://www.supplychaindive.com/news/COSCO-buy-OOCL-shipping-consolidation/446643/>
106. Maher, A. (2022, April 01). Ukraine war wheat shortages could cause civil unrest in Africa, warns bank head. The National News. Retrieved from <https://www.thenationalnews.com/mena/2022/04/01/wheat-shortages-in-africa-could-cause-civil-unrest-president-of-development-bank-says/>

107. **Mahmudov, F. (2021).** Turkey approves development plans for Istanbul canal. APA.az. Retrieved from <https://apa.az/en/europe/Turkey-approves-development-plans-for-Istanbul-canal-345489>
108. **Mambra, S. (2020).** 6 Bosphorus Strait Facts You Must Know. Marine Insight. Retrieved from <https://www.marineinsight.com/know-more/6-bosphorus-strait-facts-you-must-know/>
109. **Maritime Manual. (2021, August 7).** *www.maritimemanual.com*. Retrieved from https://www.maritimemanual.com/top-container-terminal-operators/?msclkid=4681197cab5d11ecae0595b1dde21c92#3_APM_Terminals
110. **Markets Insider. (2022).** <https://markets.businessinsider.com/>. Retrieved from <https://markets.businessinsider.com/commodities/oil-price?type=wti>
111. **Marle, G. v. (2016).** Bad news for Port Klang as CMA CGM signs up for container terminal JV with PSA at Singapore. The Loadstar. Retrieved from <https://theloadstar.com/bad-news-for-port-klang-as-cma-cgm-signs-up-for-container-terminal-jv-with-psa-at-singapore/>
112. **Martin, C. (2016).** *Shipping Container*. Bloomsbury Academic.
113. **Martirosyan, P. (2019).** EAEU customs duties for customs clearance of cars. Orbeli Center. Retrieved from <https://www.orbeli.am/en/video/22/2019-05-03/EAEU%20customs%20duties%20for%20customs%20clearance%20of%20cars>
114. **Masterson, V. (2022, April 26).** These 3 charts show the impact of war in Ukraine on global trade. World Economic Forum. Retrieved from <https://www.weforum.org/agenda/2022/04/ukraine-war-global-trade-risk/>
115. **May, B. (2020).** Overview: World GDP now seen falling 2.8% in 2020. *Economic Outlook*, 44(S4), 1-33. Retrieved from <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/1468-0319.12474>
116. **McCleery, M. (2011).** *The Shipping Man*. Marine Money, Inc.

117. Meersman, H., Van de Voorde, E., & Vanellander, T. (2010). *Port competition revisited*. Review of business and economics.
118. Mehdiyev, M. (2020, May 26). Azerbaijan Creates Free Economic Zone Offering Competitive Advantages. Retrieved from <https://caspiannews.com/news-detail/azerbaijan-creates-free-economic-zone-offering-competitive-advantages-2020-5-26-29/>
119. Mentzer, J. T., & Konrad, B. P. (1991). An efficiency/effectiveness approach to logistics performance analysis. *Journal of Business Logistics*, 12(1), 33.
120. Middle Corridor. (2017). *www.middlecorridor.com*. Retrieved from <https://middlecorridor.com/ru/ob-assotsiatsii/history>
121. Min, H., Shin, S.-S., Lim, Y.-K., Park, J.-W., & Cho, Y. (2014). The Use of X-ray Scanning Technology for Improving Maritime Security: An Exploratory Study. *Supply Chain Forum: An International Journal*, 15(2), 45-58. Retrieved from <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/16258312.2014.11517341>
122. Misachi, J. (2021). Bosphorus Strait. <https://www.worldatlas.com/>. Retrieved from <https://www.worldatlas.com/straits/bosphorus-strait.html>
123. Monroy, K. (2021). PORT OF LOS ANGELES CONGESTION AND ITS EFFECTS. Retrieved from <https://www.leangroup.com/blog/port-of-los-angeles-congestion-and-its-effects>
124. Nachiappan, P., & Ramanathan, R. (2010). The impact of marketing capability, operations capability and diversification strategy on performance: A resource-based view. *Industrial Marketing Management*, 39(2), 317-329.
125. Notteboom, T. (2004). Container Shipping And Ports: An Overview. *Review of Network Economics*, 3(2), 86-106.

126. **Notteboom, T. (2008).** The Relationship between Seaports and the Inter-Modal Hinterland in Light of Global Supply Chains. *OECD/ITF Joint Transport Research Centre Discussion Papers*. Antwerp.
127. **Notteboom, T. (2009).** The terminalization of supply chains: reassessing the role of terminals in port/hinterland logistical relationships. *Maritime Policy & Management*, *36*(2), 165-183.
128. **Notteboom, T. E. (2006, February 24).** The Time Factor in Liner Shipping Services. *Maritime Economics & Logistics*, *8* (1), pp. 19-39.
129. **Notteboom, T., & De Langen, P. W. (2014).** Container Port Competition in Europe. *International Series in Operations Research & Management Science book series*, *220*, 75-79.
130. **Notteboom, T., Parola, F., Satta, G., & Pallis, A. A. (2017).** The relationship between port choice and terminal involvement of alliance members in container shipping. *Journal of Transport Geography*, *64*, 158-173.
131. **One Belt One Road.** (n.d.). One Belt One Road Europe. Retrieved from <https://www.oboreurope.com/en/beltandroad/one-belt/>
132. **Organization, International Maritime.** (n.d.). *www.imo.org*.
133. **Panayides, P. M., & Song, D.-W. (2008).** Evaluating the integration of seaport container terminals in supply chains. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, *38*(7), 562-584.
134. **Panayides, P. M., & Song, D.-W. (2009).** Port integration in global supply chains: measures and implications for maritime logistics. *International Journal of Logistics Research and Applications*, *12*(2), 133-145.
135. **Papava, V. (2008).** On the Role of the "Caucasian Tandem" in GUAM. 47-55.

136. Parola, F., Satta, G., & Panayides, P. M. (2015). Corporate strategies and profitability of maritime logistics firms. *Maritime Economics & Logistics*, 17, 52-78. Retrieved from <https://link.springer.com/article/10.1057/mel.2014.18>
137. Pfeifer, B. G., & Benedict, C. (2013). Streamlining container handling with the GRID system. Port Technology. Retrieved from <https://www.porttechnology.org/technical-papers/streamlining-container-handling-with-the-grid-system/>
138. Porter, M. E. (2008). *Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance*. Simon and Schuster.
139. RaboResearch Food & Agribusiness. (2022, March). Russia-Ukraine War's Impact on Global Logistics. Retrieved from <https://research.rabobank.com/far/en/sectors/fa-supply-chains/russia-ukraine-war-impact-on-global-logistics.html>
140. Radio Free Europe/Radio Liberty. (30-Oct-2017). Baku-Tbilisi-Kars Railway Line Officially Launched. Retrieved from <https://www.rferl.org/a/baku-tbilisi-kars-railway-line-officially-launched-azerbaijan-georgia-turkey/28824764.html>
141. Riviera. (2015). Introducing the Bosphorus-Max. Riviera Newsletters. Retrieved from <https://www.rivieramm.com/opinion/opinion/introducing-the-bosphorus-max-35105>
142. Rodrigue, J.-P., & Notteboom, T. (2010). Comparative North American and European gateway logistics: the regionalism of freight distribution. *Journal of Transport Geography*, 18(4), 497-507.
143. Salamon, L. M. (2014). The Revolution on the New Frontiers of Philanthropy: An Introduction. *New Frontiers of Philanthropy*. Oxford University Press, pp. 3.-87.
144. Sanchez, R. J., & Mouftier, L. (2017). The puzzle of shipping alliances in April 2017. Retrieved from <https://www.porteconomics.eu/the-puzzle-of-shipping-alliances-in-july-2016/>
145. Saul, J., Jacobsen, S., & Gronholt-pedersen, J. (2022). World's largest container lines suspend shipping to Russia. Reuters. Retrieved from

- <https://www.reuters.com/business/worlds-biggest-container-lines-suspend-shipping-russia-2022-03-01/>
146. Shapiro, J. F. (2011). *Modeling the Supply Chain*. Duxbury Thomson Learning.
 147. Silk Road Briefing. (2022). Iran's Rasht-Astara Railway To Provide The Key Link In The INSTC. Silk Road Briefing. Retrieved from <https://www.silkroadbriefing.com/news/2022/01/31/irans-rasht-astara-railway-to-provide-the-key-link-in-the-instc/>
 148. Silk Road Fund. (n.d.). <http://www.silkroadfund.com.cn/>. Retrieved from <http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23773/index.html?previePc=true>
 149. Slack, B. (1985). Containerization, inter-port competition, and port selection. *Maritime Policy & Management*, 12(4), 293–303.
 150. Soonhong Min, J. T., & Mentzer, R. T. (2007). A market orientation in supply chain management. *Journal of the Academy of Marketing Science*, 35(4), 507.
 151. Sorgenfrei, J. (2018). *Port Business*. de Gruyter.
 152. Statista. (2021, September 23). *Container shipping - statistics & facts*. Retrieved from https://www.statista.com/topics/1367/container-shipping/#topicHeader_wrapper
 153. The Interfax-Ukraine News Agency. (2020). Zelensky in talk with Azerbaijani counterpart proposes to breathe new life into GUAM. Retrieved from <https://en.interfax.com.ua/news/general/665137.html>
 154. Tongzon, J. L. (2006). *Privatization: The port of Singapore experience*. Project Paper of Asia Research Centre, Murdoch University.
 155. Tony, A. (2000). A new era in Asian shipping. Asia Times Online.
 156. Traceca. (n.d.). Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia. Retrieved from <http://www.traceca-org.org/ge/home/>

157. Traceca. (n.d.). *www.traceca-org.org*. Retrieved from *www.traceca-org.org*: <http://www.traceca-org.org/en/countries/azerbaijan/statistics/>
158. Transport & Logistics. (2021). *www.transportandlogisticsme.com/*. Retrieved from <https://www.transportandlogisticsme.com/smart-sea-freight/dp-world-completes-successful-trial-of-boxbay-high-bay-storage-system>
159. Transport & Logistics Middle East. (2021, December 05). Shipping Lines Show Nearly \$80 Billion Operating Profit So Far in 2021. *Transport & Logistics M.E.* Retrieved from <https://www.transportandlogisticsme.com/smart-sea-freight/shipping-lines-show-nearly-80-billion-operating-profit-so-far-in-2021>
160. UNCTAD -United Nations Conference on Trade and Development. (2020). *Challenges, Policy Options, and the Way Forward*. UNCTAD.
161. United Nations Commission On International Trade Law. (1991). United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade (Vienna, 1991). Vienna: United Nations. Retrieved from https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/liability_of_operators_of_transport_terminals
162. United Nations Conference on Trade and Development. (2016). *Review of Maritime Transport 2016*. Geneva: United Nations. Retrieved from https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2016_en.pdf
163. United Nations Conference on Trade and Development. (2017). *Review of maritime economy*.
164. United Nations Conference on Trade and Development. (2021). Maritime trade weathers COVID-19 storm but faces far-reaching knock-on effects. Retrieved from <https://unctad.org/news/maritime-trade-weathers-covid-19-storm-faces-far-reaching-knock-effects>

165. **United Nations News. (2021).** Smart, sustainable maritime transport critical to global recovery: UNCTAD. United Nations. Retrieved from <https://news.un.org/en/story/2021/11/1106082>
166. **Victorian Ports Melbourne. (n.d.).** Major changes between Edition 12.1 and Edition 12. Melbourne: Harbour Master's Directions for port of Melbourne. Retrieved from <https://www.vicports.vic.gov.au/publications/Documents/hmd-ed-12.1-changes.pdf>
167. **Viens, A. (2019, June 18).** How New Regulations Will Impact Shipping, the Environment, and Freight Rates. Retrieved from https://www.supplychain247.com/article/how_new_regulations_will_impact_shipping_the_environment_and_freight_rates/ocean
168. **Von der Gracht, H. A., & Darkow, I.-L. (2010).** Scenarios for the logistics services industry: A Delphi-based analysis for 2025. *International Journal of Production Economics*, 127(1), 46-59. Retrieved from <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0925527310001349>
169. **Wackett, M. (2020).** MSC sends mega-vessels to bring much-needed empty containers back to the US. *The Loadstar*. Retrieved from <https://theloadstar.com/msc-sends-mega-vessels-to-bring-much-needed-empty-containers-back-to-the-us/>
170. **Wang, J., Olivier, D., Notteboom, T., & Slack, B. (2016).** *Ports, Cities, and Global Supply Chains*. Routledge.
171. **Waterman, R. H. (1987).** *The Renewal Factor: How the Best Get and Keep the Competitive Edge*. Bantam. Retrieved from https://stevezuieback.com/pdf_leadership/renewalfactor.pdf
172. **Wikipedia.org. (n.d.).** Montreux Convention Regarding the Regime of the Straits. wikipedia.org. Retrieved from https://en.wikipedia.org/wiki/Montreux_Convention_Regarding_the_Regime_of_the_Straits

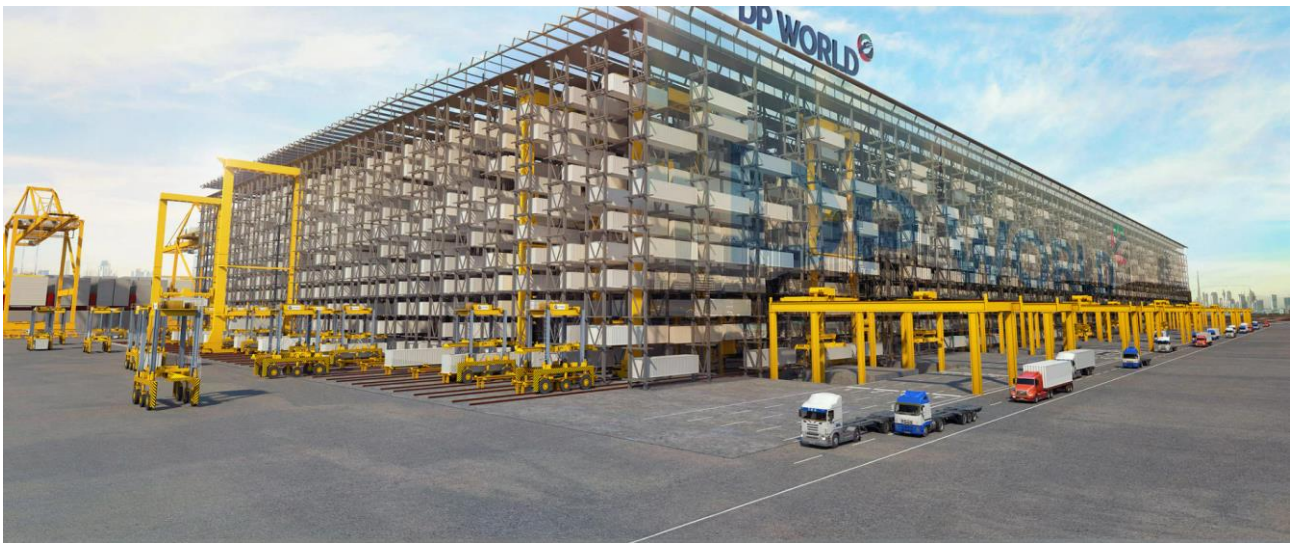
173. **Wikipedia.org.** (n.d.). List of track gauges. Retrieved from https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_track_gauges
174. **Wong, C., & Karia, N. (2010).** Explaining the competitive advantage of logistics service providers: A resource-based view approach. *International Journal of Production Economics*, *128*(1), 51-67. Retrieved from <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0925527309003144>
175. **Woo, S.-H., Pettit, S. J., & Beresford, A. K. (2013).** An assessment of the integration of seaports into supply chains using a structural equation model. *Supply Chain Management*, *18*(3), 235-252.
176. **Woo, S.-H., Pettit, S., & Beresford, A. K. (2011).** Port evolution and performance in changing logistics environments. *Maritime Economics & Logistics*, *13*(3), 250-277.
177. **World Bank.** (n.d.). Logistics Performance Index. Retrieved from <https://lpi.worldbank.org/international/scorecard/radar/254/C/GEO/2018/C/ARM/2007>
178. **World Economic Forum. (2019).** *The Global Competitiveness Report 2019*. Retrieved from http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf
179. **World Trade Organization. (2022, April 12).** Russia-Ukraine conflict puts fragile global trade recovery at risk. Retrieved from https://www.wto.org/english/news_e/pres22_e/pr902_e.htm
180. **Yang, C.-S., & Lirn, T.-C. (2017).** Revisiting the resource-based view on logistics performance in the shipping industry. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, *47*(9), 884-905.
181. **Yang, Y.-C., & Shen, K.-Y. (2013).** Comparison of the operating performance of automated and traditional container terminals. *International Journal of Logistics Research and Applications*, *16*, 158-173.

182. Zhang, A., Lee Lam, J., & Huang, G. Q. (2014). Port strategy in the era of supply chain management: the case of Hong Kong. *Maritime Policy & Management*, 41(4), 367-383.
183. Zimmerman, S., & Salgado, A. (2022, June 21). Biden just signed a law to lower shipping costs. Will it work? *Retail News and Trends / Retail Dive*. Retrieved from <https://www.retaildive.com/news/biden-signs-osra-ocean-shipping-reform-act/625760/>
184. Бондаренко, В. (2014). Разработка программы формирования и развития корпоративной социальной ответственности российского бизнеса в условиях модернизации экономики. *Современное развитие славянских государств: возможности, ограничения и стратегические инициативы: материалы IV Славянского форума* (pp. 18-22). Изд-во ОФ РАНХиГС.
185. Галиуллина, Г. (2009). Конкурентоспособность, репутация и социальная ответственность уральского бизнеса в контексте глобального опыта. *Вестник Челябинского государственного университета*, 14(152), pp. 9-11.
186. Зверева, Н. (2014). Социальные инвестиции – новый тренд? Retrieved from www.nb-forum.ru/social/social_investing/sosial-investition-new-trend.html.
187. Махмутова, Е. (2019). Влияние антироссийских санкций на Евразийский экономический союз. *Т. 14. № 3 (2019)*. Retrieved from <https://iorj.hse.ru/data/2019/11/28/1519350453/%D0%9C%D0%B0%D1%85%D0%BC%D1%83%D1%82%D0%BE%D0%B2%D0%B0.pdf>
188. Мехдиев, Э. Т. (2018). Евроазиатские транспортные коридоры и ЕАЭС. № 2 (24) 2018. Retrieved from <https://www.interanalytics.org/jour/article/download/204/161>
189. Милославская, С., & Плужников, К. (2001). *Мультимодальные и интермодальные перевозки*. РосКонсульт.
190. Миронов, М. (2004). *Ваша конкурентоспособность*. Альфа- Пресс.

191. Сергеев, А. (2012). Партнерство государства и бизнеса как стратегический ресурс развития предпринимательской деятельности. Волгоград.
192. Томпсон-мл, А., & Стрикленд III, Д. (2003). *Стратегический менеджмент : концепции и ситуации для анализа*. Вильямс.
193. Фатхутдинов, Р. А. (n.d.). *Стратегическая конкурентоспособность*. 2005: Экономика.
194. Фатхутдинов, Р. (2002). *Стратегический маркетинг*. Питер.
195. Фатхутдинов, Р. (2005). *Стратегическая конкурентоспособность*. Экономика.

დანართები

დანართი N1 – “BayBox” სისტემა კონტეინერების შენახვისა და დასაწყობებისათვის



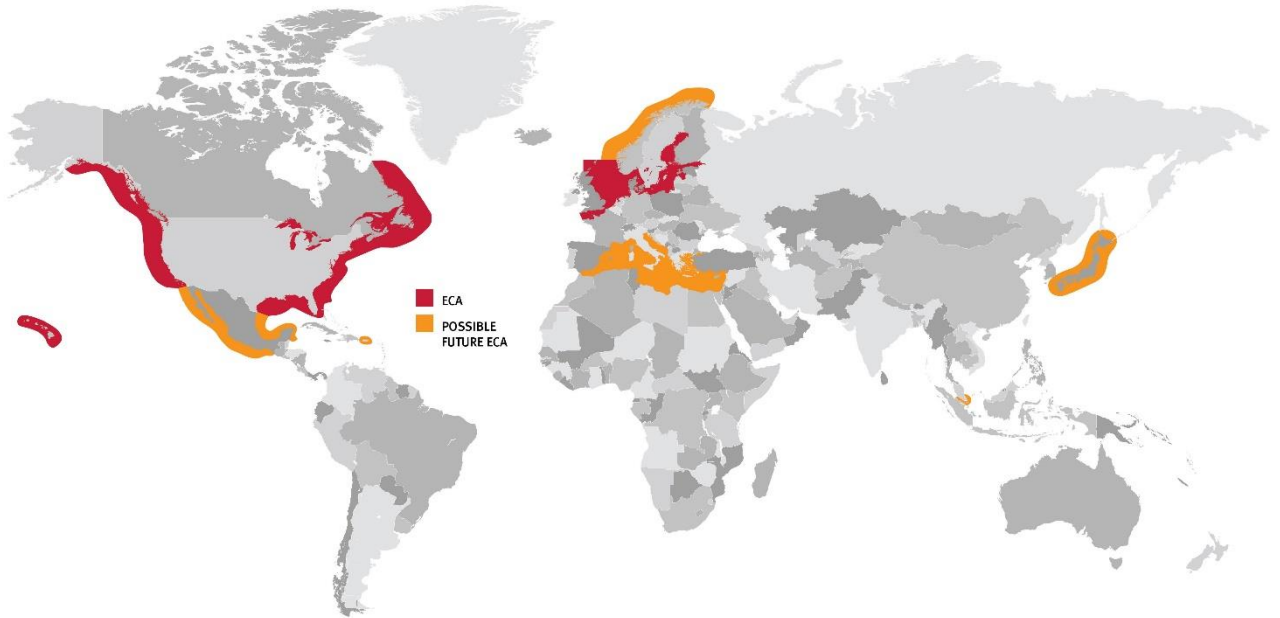
წყარო: DP World UAE

დანართი N2 - ლოს-ანჯელესისა და ლონგ ბიჩის პორტებში შესული გემები (ყვითლად) და რეიდზე მომლოდინე გემები (თეთრად) 2021 წლის 25 ოქტომბრის მდგომარეობით



წყარო: container-news.com, 2021

დანართი N3 – ემისიის/გამონაბოლქვის კონტროლის ზონა (ECA - Emission Control Areas)



წყარო: United Nations Digital Library

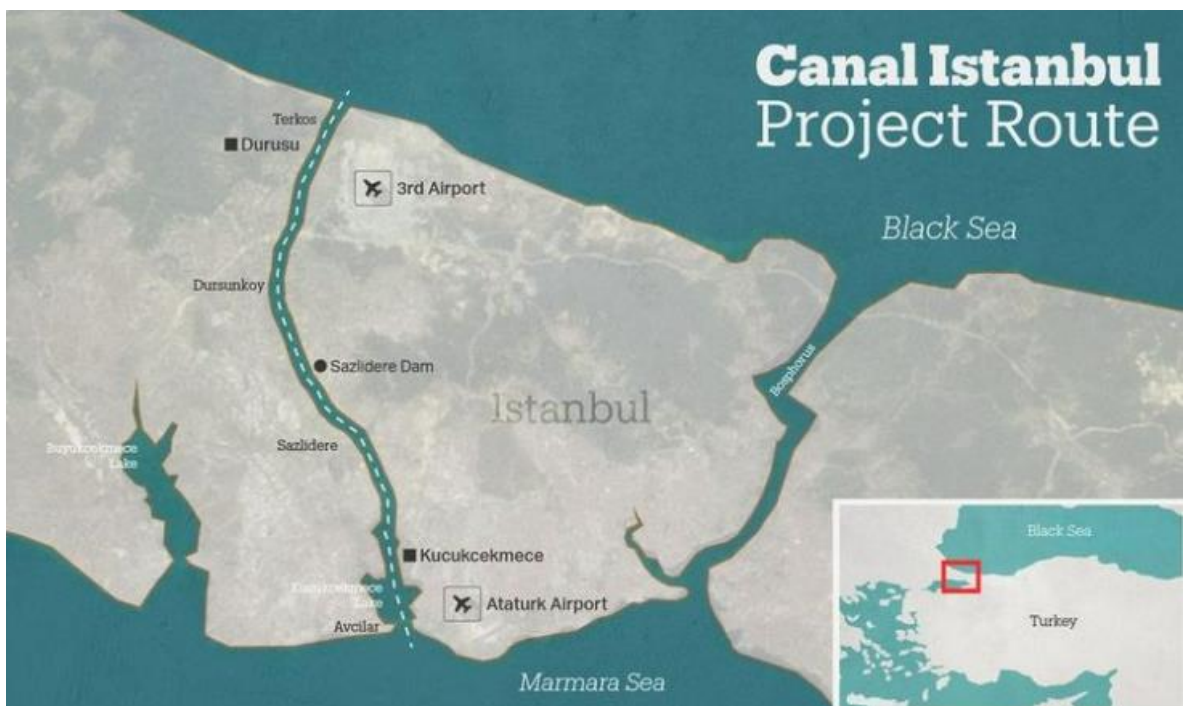
დანართი N4 – კვლევის მეთოდოლოგია*

მეთოდი	ხარისხობრივი კვლევა
სამიზნე ჯგუფი	გადაზიდვებში მონაწილე საქართველოში რეგისტრირებული და მოქმედი საწარმოები
ტექნიკა	ელექტრონული კითხვარი
შერჩევის ზომა	საქართველოში რეგისტრირებული და მოქმედი 86 საწარმო
შერჩევის მეთოდი	- წინასწარი შერჩევის ბაზა; - ალბათური, მარტივი შემთხვევითი შერჩევა.
შერჩევის დიზაინი	ორსაფეხურიანი კლასტერული შერჩევა: პირველადი შერჩევის ერთეული - აჭარის ავტონომიური რესპუბ-ლიკის ეკონომიკისა და ფინანსთა სამინისტროს საწარმოთა კატა-ლოგში მოხვედრილი საწარმოები; მეორადი შერჩევის ერთეული - საწარმო;
კვლევის არეალი	საქართველო

*კითხვარი ელექტრონულად დაეგზავნა 86 კომპანიას, თუმცა მხოლოდ პასუხი მხოლოდ 20 კომპანიისგან იქნა მიღებული, რაც მოპასუხეთა 23%-ს შეადგენს. შევეცადეთ კვლევაში მიგვეღებინებინა მონაწილეობა ისეთი კომპანიებისათვის,

რომლებიც სხვადასხვა სახეობის ტვირთგადაზიდვებში არიან ჩართულები იმისათვის, რომ უკეთ დაგეგნახა ტრანსპორტირების რომელი სახეობით სარგებლობდნენ ყველაზე ხშირად, გაგვერკვია მათი მოსაზრება იმასთან დაკავშირებით, თუ რამდენად კარგად არის განვითარებული საკონტეინერო გადაზიდვები და მასთან დაკავშირებული ინფრასტრუქტურა საქართველოში, რას მიიჩნევენ ადგილობრივ საკონტეინერო გადაზიდვებში ძლიერ და სუსტ მხარეებად, რამდენად გაიზარდა ან შემცირდა კონტეინერებით განხორციელებული გადაზიდვები ბოლო 3 წლის მანძილზე, რა პრობლემებსა და გამოწვევებს ხედავენ დღეს არსებულ საკონტეინერო გააზიდვებში, როგორ იმოქმედა მათ საქმიანობაზე კოვიდ-პანდემიამ, რა სახის საქონლის შემოტანას ახორციელებენ, რა კრიტერიუმებს ანიჭებენ უპირატესობას საკონტეინერო ტერმინალის არჩევისას, რამდენად მნიშვნელოვანია მათთვის არაფიქსირებული სატარიფო სქემის შეთავაზება, რომელ საზღვაო გადამზიდავი კომპანიის მომსახურებით სარგებლობენ და საქართველოში მოქმედ რომელ საკონტეინერო ტერმინალს ანიჭებენ უპირატესობას.

დანართი N5 –სტამბოლის არხის პროექტი



წყარო: [Turkey approves development plans for Istanbul canal \(apa.az\)](http://apa.az)