

სსპ - 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 დისერტაციის

ა ვ ტ ო რ ე ფ ე რ ა ტ ი

ბათუმი - 2023

ნაშრომი შესრულებულია საჯარო სამართლის იურიდიული პირი - ბათუმის შოთა რუსთაველის სახელმწიფო უნივერსიტეტის ეკონომიკისა და ბიზნესის ფაკულტეტის ბიზნესის ადმინისტრირების, მენეჯმენტისა და მარკეტინგის დეპარტამენტში.

სამეცნიერო ხელმძღვანელი: **ბადრი გერბაია**, ეკონომიკის დოქტორი, ბათუმის შოთა რუსთაველის სახელმწიფო უნივერსიტეტის ასოცირებული პროფესორი

უცხოელი შემფასებელი: **ნატალია ვდოვენკო**, ეკონომიკის მეცნიერებათა დოქტორი, უკრაინის ბიორესურსებისა და ბუნებათსარგებლობის უნივერსიტეტის პროფესორი

შემფასებლები: **გელა მამულაძე**, ეკონომიკის დოქტორი, ბათუმის შოთა რუსთაველის სახელმწიფო უნივერსიტეტის პროფესორი
ნინო ფარესაშვილი, ეკონომიკის დოქტორი, ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის ასოცირებული პროფესორი
ქეთევან გოლეთიანი, ბიზნესის ადმინისტრირების დოქტორი, ბათუმის ნავიგაციის სასწავლო უნივერსიტეტის პროფესორი

დისერტაციის საჯარო დაცვა შედგება 2023 წლის 28 აპრილს 12:00 საათზე, ბათუმის შოთა რუსთაველის სახელმწიფო უნივერსიტეტის ეკონომიკისა და ბიზნესის ფაკულტეტის სადისერტაციო საბჭოს მიერ შექმნილ სადისერტაციო კომისიის სხდომაზე, მისამართი: ქ. ბათუმი, ნინოშვილის ქ. #35/რუსთაველის ქ. #32, აუდიტორია 423.

სადისერტაციო საბჭოს მდივანი:
ბიზნესის და მართვის დოქტორი, ასისტენტ-პროფესორი
ლელია ცეცხლაძე.

სადისერტაციო ნაშრომის გაცნობა შესაძლებელია ბათუმის შოთა რუსთაველის სახელმწიფო უნივერსიტეტის ილია ჭავჭავაძის ბიბლიოთეკაში (ქ. ბათუმი, ნინოშვილის ქ. #35), ხოლო სადისერტაციო ნაშრომის ანოტაციისა - ამავე უნივერსიტეტის ვებ-გვერდზე (www.bsu.edu.ge).

I. ნაშრომის ზოგადი დახასიათება

სადისერტაციო ნაშრომის აქტუალობა. მსოფლიო ეკონომიკაში მიმდინარე გლობალიზაციის პროცესები სულ უფრო აქტუალურს 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, მათ მნიშვნელოვანი ადგილი უკავიათ 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.

დღეისათვის აქტიურად ვითარდება საზღვაო კონტეინერების გადატვირთვის ბაზარი, რომლის საფუძველსაც წარმოადგენენ საკონტეინერო ტერმინალების ოპერატორები. მსოფლიო მასშტაბით არაერთი საკონტეინერო ტერმინალია წარმოდგენილი, იზრდება მათი გამტარუნარიანობა, პერიოდულად ხორციელდება მოდერნიზაცია. ხშირ შემთხვევაში აღნიშნული 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.

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;
- საკონტეინერო 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 საკონტეინერო 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 საკონტინენტო გადაზიდვების პოტენციალის ოპტიმალური გამოყენების სტრატეგიების განსაზღვრაში.

ნაშრომის პრაქტიკული მნიშვნელობა მდგომარეობს შემდეგში:

- შემუშავებული კონკურენტული სტრატეგიები შესაძლებელია გამოყენებულ იქნას იმ კომპანიების მიერ, რომლებიც ჩართულები არიან საკონტინენტო გადაზიდვების მომსახურების ჯაჭვში, კერძოდ საშუალებას მისცემთ მათ გაანალიზონ და განსაზღვრონ თავიანთი კონკურენტუნარიანობა, ასევე შეიმუშაონ 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 საკონტინენტო გადაზიდვებზე და ინტეგრაციის პერსპექტივებზე, მიიღონ სამუშაო პროცესების, ფუნქციონირებისა და ტვირთგამტარიანობის გაუმჯობესების გადაწყვეტილებები.

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

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

პრობლემის შესწავლის მდგომარეობა. ქართველი მკვლევრების მიერ ნაკლებად არის შესწავლილი საქართველოს კონკურენტული სტრატეგიები ისეთ მნიშვნელოვან სატრანსპორტო მიმართულებებში და მიწოდების ჯაჭვის ისეთ მსხვილ დარგში, როგორცაა საკონტინენტო 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 საკონტინენტო 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.

სწორედ საკონტინენტო გადაზიდვების აქტუალური და პრობლემური 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. საკონტინენტო გადაზიდვების შესწავლის მიზნით მონაცემების დამუშავებისა და გამოქვეყნებული ქართული თუ უცხოური პუბლიკაციების, სამეცნიერო და გამოყენებითი ხასიათის ნაშრომების საფუძველზე შესაძლებელი გახდა შეგვესწავლა საქართველოში არსებული საკონტინენტო 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 საკონტინენტო 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 საკონტინერო გადაზიდვების ნაწილში და ამავდროულად დაგეგმონ გლობალურ სატრანსპორტო ბაზარზე ინტეგრაციის სამომავლო განვითარების პერსპექტივები.

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

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

კვლევის მიზნისა და ამოცანების მიხედვით ნაშრომმა მიიღო შემდეგი სტრუქტურა:

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

- 1.1 კონკურენტული სტრატეგიების შემუშავება, ანალიზი და კვლევების შეფასება
- 1.2 მსოფლიოში მიმდინარე კონტინენტიზაციის ტენდენციები და კონკურენტული სტრატეგიული მოდელები
- 1.3 საქართველოს, როგორც ტრანზიტული რეგიონის, პოტენციური საკონტინენტო გადაზიდვებში
- 1.4 საკონტინენტო გადაზიდვებში კონკურენტული სტრატეგიების შემუშავების მეთოდოლოგია და მოდელები

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

- 2.1 საკონტინენტო გადაზიდვების უპირატესობები და მისი როლი თანამედროვე კონკურენტული სტრატეგიების შემუშავებაში
- 2.2 საკონტინენტო გადაზიდვებზე მოქმედი ფაქტორები და საქართველოს ეკონომიკის განვითარების პოტენციული
- 2.3 კონკურენცია საკონტინენტო გადაზიდვებში და გადაზიდვების კონკურენტუნარიანობის ზრდის სტრატეგიები

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

- 3.1 კონკურენტული ქცევის სტრატეგიული დეტერმინანტები საკონტინენტო გადაზიდვებში
- 3.2 ინტერმოდალური სერვისები და საკონტინენტო გადაზიდვების სტრატეგიული მიმართულებები
- 3.3 საკონტინენტო გადაზიდვების პერსპექტივები საქართველოს გლობალურ სატრანსპორტო ბაზარზე ინტეგრაციისათვის

დასკვნები და რეკომენდაციები
გამოყენებული ლიტერატურა
დანართები

II. ნაშრომის ძირითადი შინაარსი

ნაშრომის პირველი თავის „კონკურენტული სტრატეგიების შესახებ კვლევის თეორიულ-მეთოდოლოგიური მიდგომები და მოდელები“ პირველ ქვეთავში „კონკურენტული სტრატეგიების შემუშავების მეთოდოლოგიის ანალიზი და კვლევების შეფასება“ წარმოდგენილია თუ რას ემყარება კონკურენტული სტრატეგიის ანალიზი, რას წარმოადგენს მის ძირითად მიზანს, რა არის მისი მნიშვნელოვანი სამიზნეები და რა თავისებურებებს შესაძლებელია ჰქონდეთ ადგილი მეთოდოლოგიის საფუძვლების შესწავლისას. ასევე საზღვაო პორტებისა და საკონტინერო ტერმინალების, როგორც მიწოდების ჯაჭვის მნიშვნელოვანი შემადგენელი რგოლების, საქმიანობის კონკურენტუნარიანობის თეორიული და პრაქტიკული საკითხები.

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 შესაძლებლობების 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 ამაღლებისათვის მნიშვნელოვანია გაანალიზებულ იქნას საზღვაო პორტებში საპორტო მოსაკრებლების სისტემის ფორმირების საკითხები, რომელიც ხელს შეუწყობს ქვეყნის პორტების კონკურენტუნარიანობას, 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.

არანაკლებ მნიშვნელოვანია მოხდეს იმ სტატისტიკური მონაცემების გაანალიზება, რომლებიც დაკავშირებულია დაცლა-დატვირთვის მოლოდინში მყოფ გემებთან და მოცდენილ ვაგონებთან. მოცდენის დროის ფაქტორი და მაჩვენებელი ერთ-ერთი უმთავრესია ლოგისტიკის სფეროსათვის, 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.

მეორე ქვეთავში *„მსოფლიოში მიმდინარე კონტეინერიზაციის ტენდენციები და კონკურენტული სტრატეგიული მოდელები“* განხილულია, თუ რა ტენდენციები შეინიშნება საკონტეინერო გადაზიდვებში, რა გამოწვევების წინაშე დგანან საზღვაო გადამზიდავი ხაზები და საკონტეინერო ტერმინალები და თუ რა კრიტერიუმების მიხედვით ხდება საზღვაო პორტის შერჩევა გადამზიდავების მიერ.

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 საკონტეინერო გადაზიდვების სწრაფ განვითარებას.

მსოფლიო გლობალიზაციამ განაპირობა საკონტეინერო გადაზიდვების სწრაფი ზრდის ტენდენცია. 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. 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.

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. „ტრანსშიპმენტის“ მნიშვნელოვან ზრდასთან ერთად, გლობალური საკონტეინერო გადაზიდვების ჯაჭვის განვითარება მნიშვნელოვნად იქნება დამოკიდებული წამყვან და ძირითად საკონტეინერო ტერმინალებზე. 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.

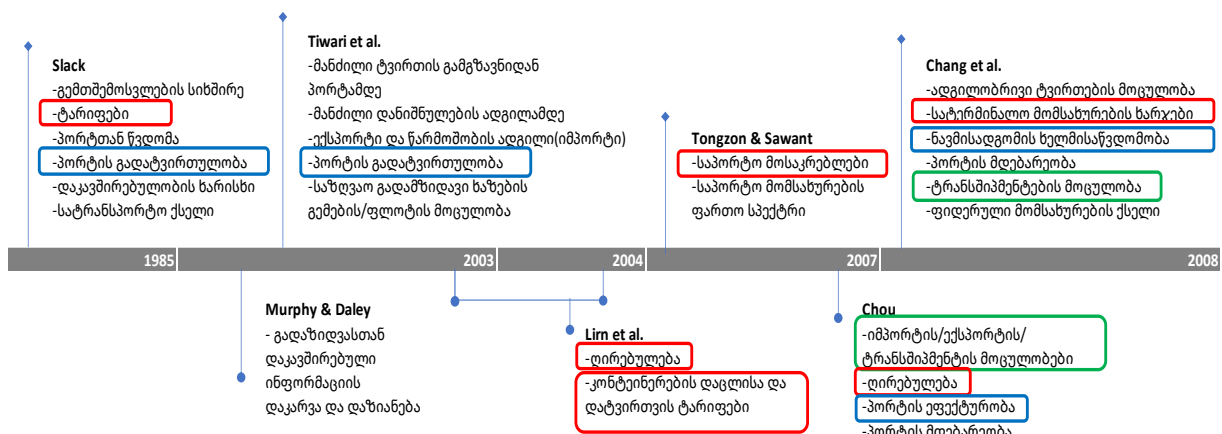
საკონტეინერო გადაზიდვებში შეინიშნება სხვადასხვა ტენდენციები, თუმცა მოცემულიდან ძირითადებია შემდეგი:

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 1970 წლიდან დღემდე საკონტეინერო გადამზიდავი გემების გადაზიდვის მოცულობა გაიზარდა 2,500 TEU-დან (Twenty Foot Equivalent/ოცი ფუტის ექვივალენტიდან) 21,000 TEU-მდე. უახლოეს მომავალში სულ უფრო და უფრო მეტი კონტეინერის გადაზიდვა განხორციელდება დიდი ზომის გემებით და ეს ტენდენცია კიდევ შენარჩუნდება, რაც იძულებულს ხდის საზღვაო პორტებს განახორციელონ თავიანთი საპორტო და სატერმინალო ინფრასტრუქტურის მუდმივი განვითარება და გაუჯობესება, რადგან მსგავსი ტიპის გემების დამუშავება მოითხოვს პორტებისა და ტერმინალების აღჭურვას თანამედროვე სატრანსპორტო აღჭურვილობითა და ტექნიკით. საკონტეინერო გემების ზომების ზრდა ერთის მხრივ ზრდის წნეხს საზღვაო პორტებსა და საკონტეინერო ტერმინალებზე, ხოლო მეორეს მხრივ განაპირობებს მათ 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. „ტრანსშიპმენტის“/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. წამყვანი საკონტეინერო ტერმინალების მთლიანი გამტარუნარიანობა მნიშვნელოვნად გაიზარდა ბოლო რამდენიმე ათწლეულის განმავლობაში. „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.
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. 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.

საინტერესოა ასევე იმ ფაქტორების განსაზღვრა, რომლებიც განაპირობებენ საზღვაო პორტის არჩევანს. მრავალი კვლევები, რომლებიც ჩატარებულ იქნა ამ საკითხების მოკვლევის მიზნით (Slack, B., Chou, C., Chang, Y., Lirn, T. და სხვები), 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? საზღვაო პორტების არჩევის კრიტერიუმების შეჯამება, რომელიც მოყვანილია სხვადასხვა ლიტერატურასა და კვლევაში შესაძლებელია მოხდეს სქემა N1-ში მოცემული სქემიდან, სადაც უფრო თვალნათლივ ჩანს ძირითადი ფაქტორები მოცემული არჩევანის გაკეთების დროს, რომელიც გამოიკვეთა კვლევებში.

სქემა N1 – სხვადასხვა ავტორების მიერ ჩატარებული კვლევების მიხედვით გამოვლენილი ფაქტორები, რომლებიც განაპირობებენ საზღვაო პორტის არჩევის გადაწყვეტილებას



წყარო: ოკეანის საკონტინერო ტრანსპორტირების ლოგისტიკის სახელმძღვანელო

მესამე ქვეთავში „საქართველოს, როგორც ტრანზიტული რეგიონის, პოტენციური საკონტინერო გადაზიდვებში“ განხილულია საქართველოზე გამავალი სატრანსპორტო და ასევე კონკურენტი დერეფნები, წარმოდგენილია მოცემული დერეფნების ზოგადი მიმოხილვა, ძლიერი და სუსტი მხარეები. გაანალიზებულია საქართველოს რკინიგზის არსებული მგომარეობა, შესაძლებლობები, საკონტინერო ტვირთების გამტარუნარიანობა, მათი კორელაცია საზღვაო გადაზიდვებით განხორციელებულ საკონტინერო გადაზიდვებთან და SWOT ანალიზი.

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.

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);
- „ევრაზიის ეკონომიკურ გაერთიანება“ (EAUE - Eurasian Economic Union);
- „ჩრდილოეთ – სამხრეთის საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფანი“ (INSTC – The International North–South Transport Corridor);
- „ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფანი“ (TRACECA -Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia), რომლის შემადგენელი ნაწილიც არის „ტრანს-კასპიურ საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტი“ (TITR – Trans-Caspian International Route), 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 6 მარშრუტს: ახალი ევრაზიული სახმელეთო ხიდის, ჩინეთი-მონღოლეთი-რუსეთის, ჩინეთი ცენტრალური-დასავლეთ აზიის, ჩინეთი-ინდოჩინეთის ნახევარკუნძულის, ჩინეთი-პაკისტანისა და ბანგლადეში-ჩინეთი-ინდოეთი-მიანმარის ეკონომიკურ დერეფნებს. თავდაპირველად წარმოდგენილი ეკონომიკური დერეფნებიდან და მარშრუტებიდან არც ერთზე არ იკვეთება კავკასიაზე გამავალი მარშრუტი, რასაც ხელი არ შეუშლია საქართველო-ჩინეთის მომავალი ეკონომიკური თანამშრომლობისათვის.

„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. „ევრაზიის ეკონომიკურ გაერთიანება“-ის 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.

„ჩრდილოეთ – სამხრეთის საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფანი“ (INSTC), რომლის შექმნას საფუძველი 2002 წელს ჩაეყარა რუსეთის ფედერაციას, ინდოეთსა და ირანს შორის გაფორმებული სამხრეთი შეთანხმების საფუძველზე. შემდგომ პერიოდებში ასევე გაწვერიანდნენ 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. დერეფანი საშუალებას იძლევა ტვირთების გადაადგილება მოხდეს ინდოეთის ოკეანის გავლით სპარსეთის ყურეში მდებარე ირანულ საზღვაო პორტ ბანდარ-აბასში (რომელზეც მოდის ირანის საზღვაო ტვირთბრუნვის 85%), შემდეგ სხვადასხვა ტრანსპორტის სახეობით გადაიტვირთოს ბალტიის ზღვის სანქტ-პეტერბურგის პორტში, საიდანაც საბოლოოდ შესამღებელია ტვირთების გაგზავნა საზღვაო ტრანსპორტით ევროკავშირის ქვეყნებში, თუმცა 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.

„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;

იმისათვის, რომ საქართველო, როგორც ქვეყანა, რომელზეც გადის TRACECA, „შუა დერეფანი“ და „ტრანს-კასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტი“-ს დერეფნები მიმზიდველი გახდეს მონაწილე ქვეყნებისათვის 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. 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.

მოცემული კვლევის ფარგლებში ასევე ვეცადეთ დაგვედინა კონტეინერიზებული ტვირთბრუნვის მოცულობა, რომელიც განხორციელებული იყო საქართველოს რკინიგზით 2019-2022 წლებში იმისათვის, რომ დაგვედინა 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 (იხ. ცხრილი N1).

ცხრილი N1 - 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. ასევე კვლევაში მოცემული მსჯელობის საფუძველზე მივედით იმ დასკვნამდე, რომ რკინიგზის განვითარება მრავალ გამოწვევებთან არის დაკავშირებული, როგორებიცაა რთული რელიეფი, არასტაბილური პოლიტიკური მდგომარეობა ზოგიერთ მონაკვეთზე და რომ სარკინიგზო ხაზების განვითარება უფრო განსახილველია ინტერმოდალური ტვირთების ჭრილში და ნაკლებად საზღვაო გადაზიდვებისათვის კონკურენციის გაწევის ნაწილში. 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 (იხ. სქემა N2).

სქემა N2 - 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 საავტომობილო 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) ტრანსპორტის შემთხვევაში სატრანსპორტო 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) კონკურენტული სარკინიგზო მარშრუტებით ტრანსპორტირება, როდესაც ნაკლები სატრანსპორტო ქვეყანა მონაწილეობს
2) "ქვიანი კონტეინერების" გამოყენება და მათი გადაადგილების მონიტორინგი	2) ტრანზიტული ქვეყნების რკინიგზის ელექტროფიკაცია	2) გადატვირთულობა, გემთმოგდება მაღალი ინტენსივობის პორტებში	2) კონტეინერების ძარცვა ტრანსპორტირებისა და "ტრანსმიშენების" დროს
3) IMO 2020-ის სრულად განხორციელების შემდეგ გამონაბოლქვის/ემისიის შემცირება	3) "ბლოკტრეინების" გადაადგილების სიხშირის გაზრდა 4) "აბრეშუმის გზის" განვითარება	3) არახელსაყრელი ამინდის პირობები 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.

მეოთხე ქვეთავი „საქართველოს საკონტეინერო გადაზიდვებში კონკურენტული სტრატეგიების შემუშავების მეთოდოლოგია და მოდელები“ მიემდგვნა კონკურენციის პრაქტიკულ ასპექტებს: კონკურენტულ სტრატეგიებს, კონკურენციის სახეებს და მეთოდებს.

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. 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.

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.
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.
3. საბაჟო სისტემა. საბაჟო სისტემის გავლენა სატრანსპორტო დარგის კონკურენტუნარიანობაზე განისაზღვრება საბაჟო მოსაკრებლების ოდენობის, საბაჟო პროცედურების რეგულირების, გამჭვირვალობისა და სიმარტივის დონის მიხედვით.
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.
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.
7. ქვეყნის სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის ზოგადი განვითარება. კონკურენტულ ბრძოლაში მდგრადი ტვირთაკადებისათვის, მხოლოდ საპორტო საკონტეინერო კომპლექსებისა და ტერმინალების მომსახურების მაღალი ხარისხი არ არის საკმარისი, რადგან საზღვაო პორტი მხოლოდ ცალკეული რგოლია სატრანსპორტო ჯაჭვში.
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.

ნაშრომის მეორე თავის „საკონტეინერო გადაზიდვების მნიშვნელობა საქართველოს ეკონომიკის განვითარებასა და კავკასიის დერეფნის კონკურენტუნარიანობის ზრდაში“ პირველ ქვეთავში *„საკონტეინერო გადაზიდვების უპირატესობები და მისი როლი თანამედროვე კონკურენტული სტრატეგიების შემუშავებაში“* მოცემულია მოკლე ისტორიული მიმოხილვა, თუ როგორ ჩაეყარა საფუძველი მოცემული გადაზიდვის სახეობას. ასევე განხილული დღესდღეობით ყველაზე გავრცელებული კონტეინერის სახეობები და მათი უპირატესობები, სახიფათო საკონტეინერო ტვირთის კლასიფიკატორები და საკონტეინერო ტერმინალების დაზღვევის საკითხები.

ტვირთების კონტეინერებით 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;
- 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 გარემოებაც, 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*)
- ბრტყელ ძირიანი კონტეინერი (*Flat rack container*)
- კონტეინერი ღია სახურავით (*Open top container*)
- გვერდულად გახსნადი კონტეინერი (*Open side storage container*)
- ISO მაცივარ-კონტეინერები (*Refrigerated ISO containers*)
- ნახევარი სიმაღლის კონტეინერები (*Half height containers*)
- როტეინერი (*Rotainer*)

კონტეინერებით ტვირთების ტრანსპორტირებისას არანაკლებ მნიშვნელოვანია მოხდეს ტრანსპორტირებადი ტვირთის შესახებ ინფორმაციის მიწოდება ტვირთის გადამზიდვისათვისა და დამმუშავებლებისათვის, 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.

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.

ზემოაღნიშნული საკონტეინერო ტვირთების, მათ შორის საშიში და სახიფათო ტვირთების, დამუშავებასთან და მასთან დაკავშირებული რისკების დაზღვევის ვალდებულება აკისრია საკონტეინერო ტერმინალს. მოცემული ვალდებულება საკონტეინერო ტერმინალებს განესაზღვრათ გაეროს კონვენციით, რომელიც დაკავშირებული იყო საერთაშორისო ვაჭრობაში სატრანსპორტო ტერმინალების ოპერატორების პასუხისმგებლობასთან და დაზღვევის ამ სახეობას უწოდებენ „ტერმინალის ოპერატორის პასუხისმგებლობა“-ს (TOL - Terminal Operator's Liability. 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.

მეორე ქვეთავში [„საკონტეინერო გადაზიდვებზე მოქმედი ფაქტორები და საქართველოს ეკონომიკის განვითარების პოტენციალი“](#) მიმოხილულია ის ფაქტორები, რომლებსაც გავლენა აქვთ

გადაზიდვებზე და პერქსპექტივები, რომლებმაც შესაძლებელია დადებითად იმოქმედონ საქართველოს ეკონომიკის განვითარებაზე.

ზოგადად გადაზიდვებზე და მათ შორის საკონტეინერო გადაზიდვებზე შეიძლება მრავალმა სხვადასხვა ფაქტორმა იქონიოს გავლენა, თუმცა შესაძლებელია ეს ფაქტორები დაჯგოთ 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 მნიშვნელოვნად იმოქმედა გლობალურ ეკონომიკაზე. რეცესიამ ზეგავლენა იქონია ასევე გლობალურ ვაჭრობაზე, კერძოდ ვაჭრობის მოცულობა 2009 წელს 25%-ით შემცირდა 2008 წლის მაჩვენებელთან შედარებით, რაც, თავის მხრივ ასევე აისახა საკონტეინერო 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. მოიშალა წლების მანძილზე დადგენილი და გამოცდილი კავშირები მწარმოებლებსა და მომხმარებლებს შორის, რამაც გამოიწვია მნიშვნელოვანი ცვლილებები ლოგისტიკის დარგში. უნდა აღინიშნოს, რომ საზღვაო ტრანსპორტის სფეროში ამ გამოწვევასაც გაუძლო და მიუხედავად იმისა, რომ 2020 წლის დასაწყისში გადაზიდვების მოცულობა იმდენად მკვეთრად არ დაცემულა, როგორც ვარაუდობდნენ, იმავე წლის ბოლოსკენ კვლავ დაიწყო ზრდა, რამაც საფუძველი ჩაუყარა გლობალური საწარმო-გაყიდვების ჯაჭვების ტრანსფორმაციასა და საზღვაო გადაზიდვების ახალი მოდელების გაჩენას.

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

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 საკონტინერო 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 (იხ. ცხრილი N2)

ცხრილი N2 - 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

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

გამოწვევები გადამზიდავ/“ტრანსშიპმენტ“ საზღვაო პორტებსა და საკონტინერო ტერმინალებს საკმაოდ ბევრი აქვთ, თუმცა მათგან შეიძლება გამოიყოს სამ ძირითადი: 1) წნეხი საზღვაო პორტის/საკონტინერო ტერმინალის ტერიტორიაზე მიმდინარე საოპერაციო საქმიანობაზე, რომელიც განპირობებულია გემთშემოსვლასთან და ნავმისადგომის გათავისუფლებასთან, 2) ტერმინალის ტერიტორიაზე არსებული გადატვირთული ოპერაციები და 3) ტერიტორიის სიმცირე.

წნეხი საზღვაო პორტის/საკონტინერო 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.

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.

ტერიტორიის სიმცირე - საკონტინენტური გადაზიდვების მზარდ ტენდენციასთან ერთად საჭირო ხდება სულ უფრო მეტი კონტინენტების დროებით შენახვა და დასაწყობება საზღვაო პორტებსა და საკონტინენტო ტერმინალებში. საზღვაო პორტების და საკონტინენტო 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.

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 საკონტინენტო 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.

მესამე ქვეთავში „კონკურენცია საკონტინენტო გადაზიდვებში და გადამზიდვების კონკურენტუნარიანობის ზრდის სტრატეგიები“ განხილულია პორტთაშორისო კონკურენციის სახეები, საზღვაო გადამზიდავი ხაზების განვითარება და ალიანსები, რომლებიც ზრდიან თავიანთ სავაჭრო ძალას და ამით ახდენენ ზეგავლენას საზღვაო პორტებსა და საკონტინენტო ტერმინალებზე.

მეოცე საუკუნის 60-იანი წლებიდან, მას მერე რაც დაიწყო ტვირთების აქტიური კონტინენტურიზაცია და ინტერმოდალური გადაზიდვების გააქტიურება, აღნიშნული ტენდენცია დღემდე მზარდი ხასიათისა და ამ პირობებში საკონტინენტო 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.

გარდა ზემოაღნიშნულისა, მზარდი ტენდენცია, რომელიც შეინიშნება საზღვაო გადამზიდავი ხაზებს შორის ალიანსებში გაერთიანებასთან, შერწყმებთან და სხვა ისეთ აქტივობებთან დაკავშირებით, რომელიც მნიშვნელოვნად ზრდის საზღვაო გადამზიდავი ხაზს, მიყვარათ საზღვაო გადაზიდვების კონცეტრაციის ზრდასთან, რაც მათ ხელს უწყობთ მათი სავაჭრო ძალის ამაღლებაში, რაც გამოიხატება მათთვის სასარგებლო პირობების წამოყენებაში საზღვაო პორტებთან და საკონტინენტო ტერმინალებთან მომსახურებასთან დაკავშირებული მოლაპარაკებების დროს.

კონკურენცია საზღვაო პორტებს შორის შესაძლებელია დაიყოს სამ ძირითად კატეგორიად: 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 ერთამენეთის გადაფარვას ახდენენ;

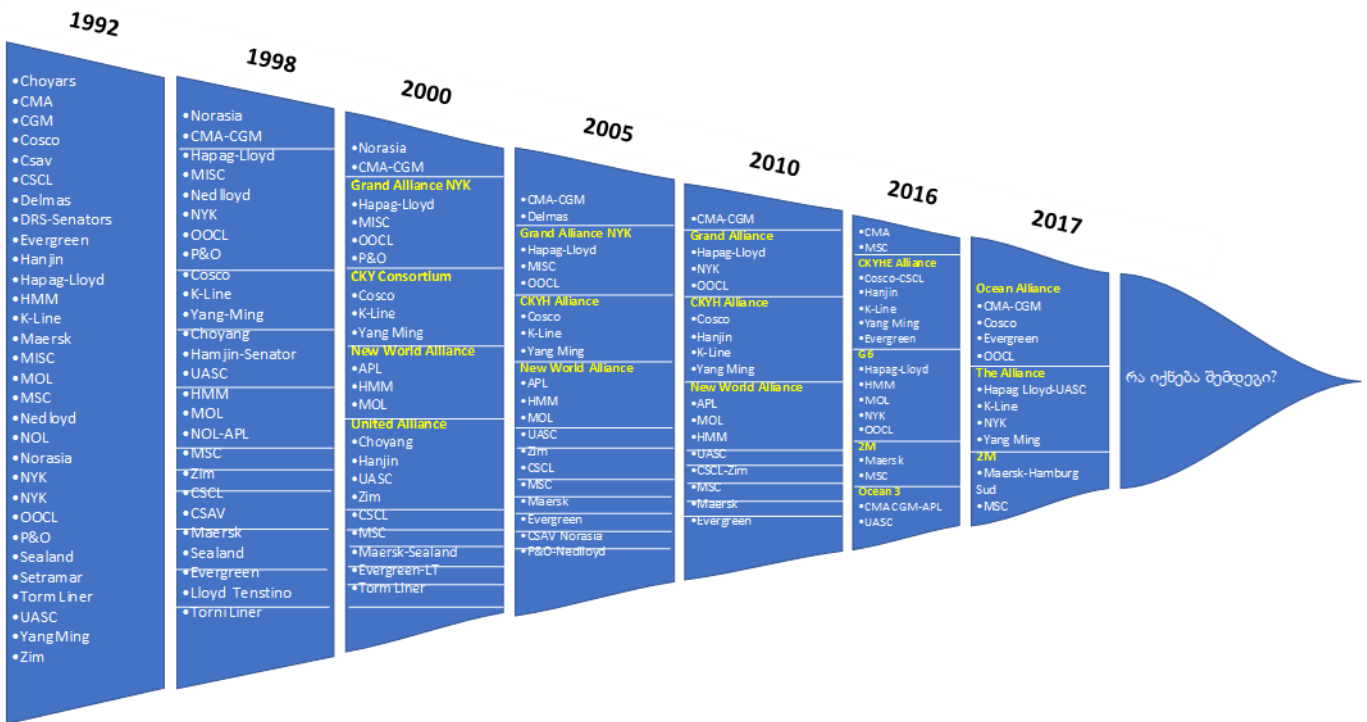
საზღვაო პორტის კონკურენციის მეორე სახეობა შიდა პორტის კონკურენცია, ძირითადად დაკავშირებულია საკონტეინერო ტერმინალების ოპერატორებთან, მესაკუთრეებთან და პორტის ადმინისტრაციასთან. ამ ტიპის კონკურენციას შეიძლება ჰქონდეს ორი ფორმა: პირველი - პირდაპირი კონკურენცია ერთ პორტში ფუნქციონირებად ტერმინალებს შორის; 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.

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.

ბოლო პერიოდში საზღვაო გადაზიდვებზე 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 N3 გვიჩვენებს კონსოლიდაციებსა და პარტნიორულ ურთიერთობებს, რომლებსაც ადგილი ჰქონდათ 90-იანი წლების ბოლოდან დღემდე. 2014 წელს მხოლოდ ალიანსების ბაზრის წილმა 50%-ს მიაღწია. ამავე კონტექსტში, 2017 წელს მხოლოდ 3 ალიანსი აკონტროლებდა მთელი ბაზრის თითქმის სამ მეოთხედს.

სქემა N3 – საზღვაო გადამზიდავი ხაზების ალიანსების ევოლუცია



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

ახლანდელი ალიანსების მნიშვნელობა მდგომარეობს ბაზრის ლიდერების პოლიტიკის შეცვლაში, როგორცაა „Maersk“-ისა და „MSC“-ის პოლიტიკა, მხოლოდ მოქმედებიდან ალიანსში ჩართულობამდე და „ZIM“ ალიანსის ჩამოყალიბებამდე, რომელიც აკონტროლებს ბაზრის წილის თითქმის მესამედს. აღნიშნული მხოლოდ ეს მაგალითიც კი მნიშვნელოვნად ზრდის ბაზრის კონცენტრაციას და აძლიერებს გადამზიდავი საზღვაო ხაზების სავაჭრო ძალას საკონტინენტო პორტებთან მიმართებაში მოლაპარაკებების წარმოებისას.

ნაშრომის მესამე თავის „კონკურენტული სტრატეგიების მოდელები საკონტინენტო გადაზიდვებში და ინტერმოდალური სერვისების ეფექტიანობა“ პირველ ქვეთავში „კონკურენტული ქცევის სტრატეგიული დეტერმინანტები საკონტინენტო გადაზიდვებში“ განხილულია ჩატარებული კვლევის შედეგები, რომელიც ისახავდა მიზნად იმ დეტერმინანტების გამოვლენას, რომლებიც განსაზღვრავენ საზღვაო პორტებისა და საკონტინენტო ტერმინალების მუშაობის ეფექტურობასა და კონკურენტუნარიანობას. კვლევა ჩატარებულ იქნა კითხვარების დაგზავნის გზით. სამიზნე ჯგუფად განისაზღვრა გადაზიდვებში მონაწილე საქართველოში რეგისტრირებული და მოქმედი 86 საწარმო, რომლებიდანაც 20-გან იქნა მიღებული პასუხი (მოპასუხეთა 23%). შევეცადეთ კვლევაში მიგვეღებინებინა მონაწილეობა ისეთი კომპანიებისათვის, რომლებიც სხვადასხვა სახეობის ტვირთგადაზიდვებში არიან ჩართულები იმისათვის, რომ უკეთ დაგვეჩვენა ტრანსპორტირების რომელი სახეობით სარგებლობდნენ ყველაზე ხშირად, გავვერკვია 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 გადაზიდვებში, როგორ იმოქმედა მათ საქმიანობაზე კოვიდ-პანდემიამ, რა სახის საქონლის შემოტანას ახორციელებენ, რა კრიტერიუმებს ანიჭებენ უპირატესობას საკონტეინერო ტერმინალის არჩევას, რამდენად მნიშვნელოვანია მათთვის არაფიქსირებული სატარიფო სქემის შეთავაზება, რომელ საზღვაო გადამზიდავი კომპანიის მომსახურებით სარგებლობენ და საქართველოში მოქმედ რომელ საკონტეინერო ტერმინალს ანიჭებენ უპირატესობას.

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 და რომელიც დაფუძნებულია ემპირიული მონაცემების მოპოვებაზე ნახევრად-სტრუქტურირებული კითხვარის დახმარებით. გამოკვლევის მიზანი იყო დაგვედგინა ის დეტერმინანტები, რომლებიც განსაზღვრავენ საკონტეინერო ტერმინალის კონკურენტუნარიანობას და განაპირობებს მომხმარებლებისა და გადამზიდავების არჩევანის გაკეთებას. კვლევის დროს რესპოდენტებს ეთხოვათ შეეფასებინათ საკონტეინერო ტერმინალის არჩევას, 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

ქვემოთ მოცემულ ცხრილში წარმოდგენილია შედეგები, სადაც ჩანს გამოკითხვის შედეგების საშუალო შეწონილი მაჩვენებლები და სტანდარტული გადახრა (იხ.ცხრილი N3)

ცხრილი N3 – საკონტეინერო 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
საკონტეინერო 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 საკონტინენტური ტერმინალის არჩევისას არის ტერიფები, ანუ ტრანსპორტირებასთან დაკავშირებული დანახარჯების ეკონომია და საკონტინენტო 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 საკონტინენტო 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 გადამზიდავი 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 საკონტინენტო ტერმინალს, 35% კი „ბათუმის საერთაშორისო საკონტინენტო ტერმინალს“, ხოლო 25%-თვის არ აქვს მნიშვნელობა, თუ რომელ ტერმინალში დამუშავდება მათი ტვირთი. უფრო დეტალურად ზემოთ მოცემულ შედეგებთან დაკავშირებით მონაცემები მოცემული სქემა N4-ში.

სქემა N4 – 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 საკონტინენტო გადაზიდვები და მასთან დაკავშირებული ინფრასტრუქტურა	ცუდად 0%	საშუალოდ 50%	კარგად 50%	ძალიან კარგად 0%
რამდენად გაიზარდა ან შემცირდა კონტინენტებით განხორციელებული გადაზიდვები ბოლო 3 წლის მანძილზე	შემცირდა 20%	იგივე 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%
საკონტინენტო ტერმინალი, რომლის მომსახურებასაც ანიჭებთ უპირატესობას	ბათუმის საერთაშორისო საკონტინენტო 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 საკონტინენტო გადაზიდვების კონკურენტუნარიანობის გაზრდის

პრიორიტეტს, რაც ისტორიულად ეროვნული ეკონომიკის სტაბილურობის საფუძველს წარმოადგენს. 21-ე საუკუნე არის მკვეთრი ინდუსტრიალიზაციის საუკუნე, რომელშიც საკონტინენტო გადამზიდავი კომპანიებისათვის კონკურენციის განვითარებისა და რეპუტაციის ამაღლების ერთ-ერთი მძლავრი ფაქტორია მისი კორპორატიული სოციალური პასუხისმგებლობა (CSR – Corporate Social Responsibility). საკონტინენტო 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 საკონტინენტო 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.

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.

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.

მეორე ქვეთავში *„ინტერმოდალური სერვისები და საკონტინენტო გადაზიდვების სტრატეგიული მიმართულებები“* განხილულია ინტერმოდალობის საკითხი საზღვაო პორტებსა და საკონტინენტო ტერმინალებში.

მსოფლიო მიწოდების ჯაჭვში საზღვაო პორტებსა და საკონტინენტო ტერმინალებს მნიშვნელოვანი ადგილი უკავიათ ქვეყნების გლობალურ ვაჭრობაში ინტეგრირებისთვის. შესაბამისად, საზღვაო პორტები და საკონტინენტო ტერმინალები აერთიანებენ და მოიცავენ ლოგისტიკის სფეროს მრავალ მონაწილეს, როგორებიც არიან საზღვაო პორტები, სტივიდორული კომპანიები, საკონტინენტო ტერმინალები, გადამზიდავები (რომლებიც იყენებენ სხვადასხვა სატრანსპორტო საშუალებას),

საზღვაო ხაზებს, საბაჟო ბროკერებს, შემფასებლებს და ტვირთის გამგზავნებს. ამ უკენასკენელების მზარდი მოთხოვნების დაკმაყოფილება განაპირობებს ლოგისტიკური კომპანიების სულ უფრო ხშირ გაერთიანებებს ალიანსებში, იმისათვის რომ მოხდეს კომპლექსური მომსახურების გაწევა ტვირთის გამგზავნი კლიენტებისათვის. ლოგისტიკური მომსახურების ინდუსტრია წარმოადგენს ფართო სტრუქტურას, რომლისთვისაც დამახასიათებელია საავტომობილო გზების, რკინიგზის, საზღვაო და საჰაერო გზებისა და მარშრუტების მოდალური ფრაგმენტულობა. მსგავსი კომპლექსური მომსახურების გამწევი კომპანიების აღნიშვნის მიზნით, რომლებიც ეწევიან სხვადასხვა ტიპის გადაზიდვის მომსახურებას, ჩვენ გამოვიყენებთ “IMS კომპანიებს” (Inter-Modal Service Companies), რომლებიც თავის თავში გააერთიანებენ და მოიცავენ სხვადასხვა კომპლექსური ტიპის სატრანსპორტო მომსახურებებს.

საზღვაო პორტების ინტერმოდალობა ხდება ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი პარამეტრი მომსახურების სპექტრის გაფართოვების თვალსაზრისით, იმისათვის, რომ შეიქმნას დამატებითი ღირებულება ტვირთის გამგზავნებისათვის. საზღვაო პორტებისა და საკონტეინერო ტერმინალების ინტერმოდალობა უფრო ადვილს ხდის ტვირთების ტრანზიტს, ოპტიმალური მარშრუტების აგების ხარჯზე, იმისათვის, რომ მიღებულ იქნას უპირატესობა დროსა და დანახარჯებში. 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 სიმლავრების, რესურსებისა და პროცესების მართვა ხდებოდეს კომპანიათაშორისო მართვის გზით. 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.

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.

ინტერმოდალობას აქვს პოტენციური ხელახლა განსაზღვროს ღირებულების შექმნის განრიგი „IMS კომპანიებს“ შორის, სადაც მნიშვნელოვანია, რომ ნებისმიერ „IMS კომპანიას“ ჰქონდეს საშუალება შესთავაზოს ტვირთის გამგზავნს პირდაპირი ან ირიბი სახის ინტერმოდალური სატრანსპორტო მომსახურება. .

ინტერმოდალური სატრანსპორტო მომსახურება 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.

მესამე ქვეთავში „საკონტეინერო გადაზიდვების პერსპექტივები საქართველოს გლობალურ სატრანსპორტო ბაზარზე ინტეგრაციისათვის“ განხილულია შავი ზღვის გეოგრაფიული თავისებურებები, ტერმინალები რომლებიც ოპერირებენ შავი ზღვის აკვატორიაში, საქართველოს არსებული და მომავალში განსავითარებელი საკონტეინერო ტერმინალების შესაძლებლობები და ტვირთბრუნვის მონაცემები ტერმინალების და ქვეყნების მიხედვით.

საქართველოს საკონტეინერო 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 რომელშიც გამავალი გემების მზარდი რაოდენობა მას მსოფლიოში ერთ-ერთ ყველაზე დატვირთულ საზღვაო გასასვლელად აქცევს. ბოსფორის სრუტეზე 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 კონტინეტის დაკავშირებას ერთმანეთთან. 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.

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 და წარმოდგენილია ცალკე ჩამონათვალი, თუ რა მოთხოვნებს უნდა აკმაყოფილებდეს საზღვაო ხომალდი იმისათვის, რომ მან შეძლოს ბოსფორის სრუტის გადაკვეთა, რომლებიც ძირითადად დაკავშირებულია გემის ზომებთან და გადასაზიდი ტვირთის სახეობასთან.

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 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. აქვე აღსაღნიშნავია, რომ საქართველოში მოქმედი არც ერთი საზღვაო პორტი და საკონტეინერო ტერმინალი არ აკმაყოფილებს იმ მოთხოვნებს, რომელიც შესაძლებელს გახდის მსგავსი კლასის

გემების მიღებასა და დამუშავებას, თუმცა 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 მაგრამ 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. 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, 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. 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 საკონტეინერო გადაზიდვებში ჩართულია შვიდი ქვეყანა, კერძოდ, საქართველო, რუმინეთი, უკრაინა, ბულგარეთი, რუსეთი, მოლდოვა და თურქეთი. აღსანიშნავია, რომ მოცემული შვიდი ქვეყნიდან მნიშვნელოვანი საკონტეინერო ტვირთბრუნვა ხორციელდება მხოლოდ 5 მათგანში, ვინაიდან მოლდოვა რთული გეოგრაფიული მდებარეობის გამო პრაქტიკულად ვერ ახორციელებს საკონტეინერო გემების დამუშავებას, ხოლო თურქეთს თავისი საზღვაო საკონტეინერო პორტები და ტერმინალები მნიშვნელოვანწილად განვითარებული და განლაგებული აქვს მარმარილოსა და ეგოსის ზღვების მხარეს. საკონტეინერო ტვირთბრუნვის მოცულობებით პირველ სამეულში შედიან რუსეთი, უკრაინა და რუმინეთი, თუმცა მიუხედავად ამისა აღსაღნიშნია ის გარემოება, რომ საქართველოს საკონტეინერო ტვირთბრუნვა ნაერთი წლიური ზრდის ტემპით (CAGR - Compound Annual Growth Rate) 2008-2020 წლის შუალედში ყველაზე მაღალია მოცემულ ქვეყნებს შორის (იხ.ცხრილი N5). 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 წევრობა ევრაზიის ეკონომიკურ გაერთიანებაში (EAEU), რომელიც ავალდებულებდა სომხეთს გაეზარდა საბაჟო

მოსაკრებლები და გადასახადები მეორად ავტომანქანებზე, რამაც განაპირობა საკონტეინერო 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.

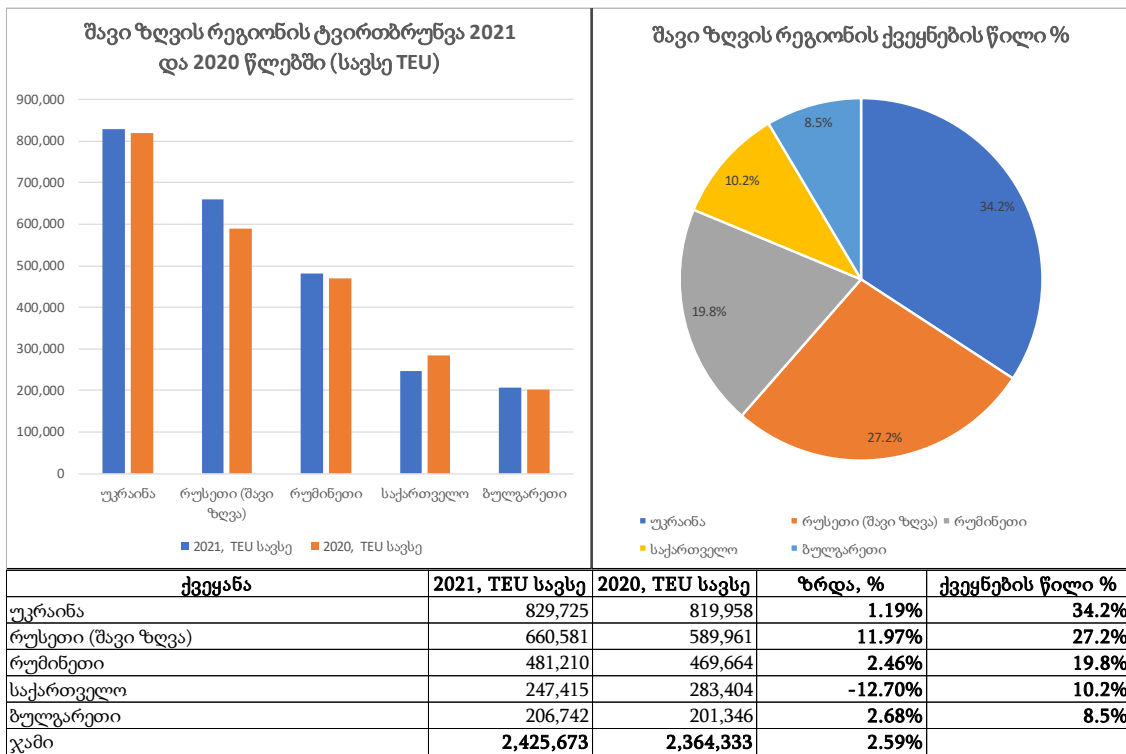
ცხრილი N5 - შავი ზღვის რეგიონის საკონტეინერო ტერმინალების მიერ დამუშავებული ტვირთები TEU-ში (2008-2020 წწ)

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 N1-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.

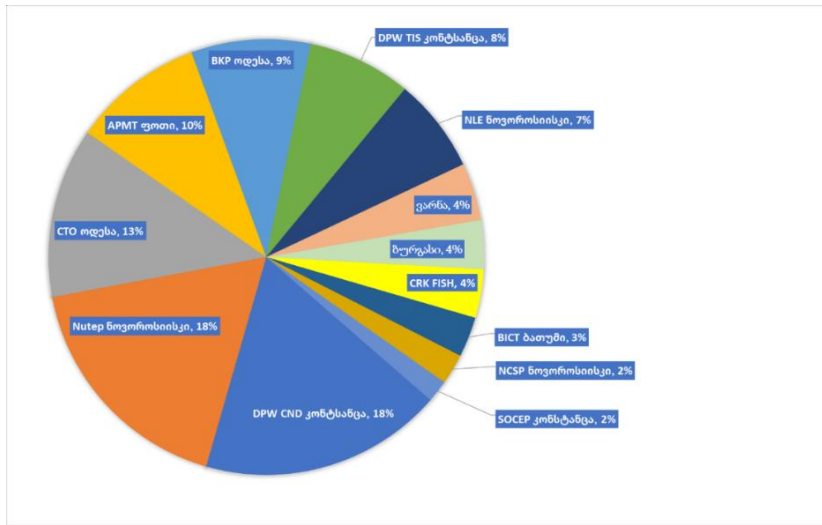
დიაგრამა N1 – შავი ზღვის რეგიონის ტვირთბრუნვა TEU-ში და ქვეყნების წილი 2020-2021 წლების კრილში



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 \(container-news.com\)](https://www.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 (იხ. დიაგრამა N2).

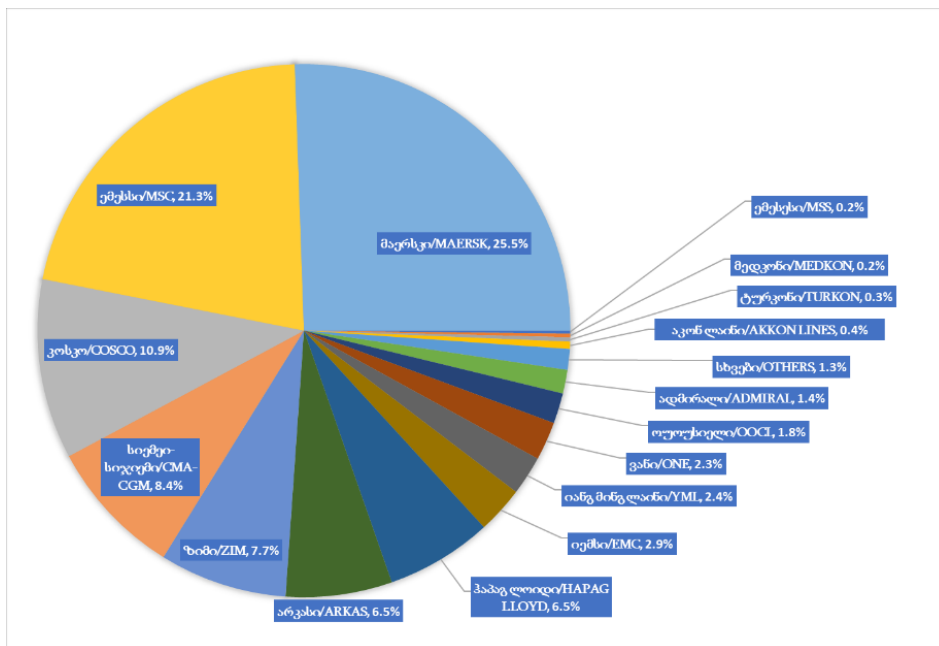
დიაგრამა N2 – შავი ზღვის რეგიონის საკონტეინერო ტერმინალების 2021 წლის წილები ტვირთბრუნვების მიხედვით TEU-ში



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 (იხ.დიაგრამა N3).

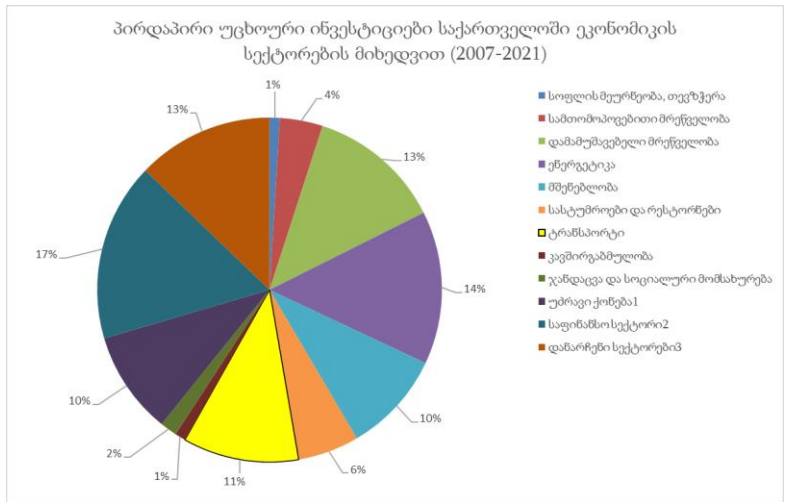
დიაგრამა N3 – შავი ზღვის რეგიონის საზღვაო გადამზიდავი ხაზების 2021 წლის საკონტეინერო ტვირთბრუნვების წილები TEU-ების მიხედვით



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

აღსანიშნავია, რომ პირდაპირი უცხოური ინვესტიციები ტრანსპორტის სექტორში 2007 წლიდან 2021 წლის ჩათვლით შეადგენს მთლიანი პირდაპირი უცხოური ინვესტიციების დაახლოებით 11%-ს (იხ.დიაგრამა N4), 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.

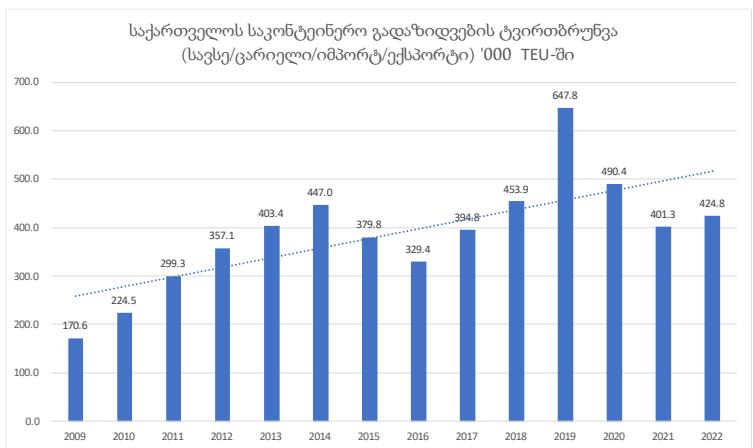
დიაგრამა N4 - პირდაპირი უცხოური ინვესტიციები საქართველოში ეკონომიკის სექტორების მიხედვით (2007-2021)



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 (იხ.დიაგრამა N5).

დიაგრამა N5 - საქართველოს საკონტინენტო 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.

III. დასკვნები და რეკომენდაციები

- მსოფლიო საკონტინერო გადაზიდვების ზრდის ტენდენციის შესაბამისად ასევე მზარდია შავი ზღვის რეგიონისა და განსაკუთრებით კი საქართველოს ბაზრის ზრდის ტემპები საკონტინერო 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, რომლის 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 საკონტინერო 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 მალევე მოეხდინა პრე-პანდემიურ და პრე-კრიზისულ მაჩვენებლებზე დაბრუნება.
- საქართველოს საპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარება ჩამორჩება მსოფლიო საზღვაო გადაზიდვებში თანამედროვე მოთხოვნებს, რაც მეტწილად დაკავშირებულია დიდი ზომის საკონტინერო გემების მიღებასა და დამუშავებასთან.
- საქართველოს საპორტო და საკონტინერო 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 საკონტინერო 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 საკონტინერო 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 გამოისობითაც დღემდე გრძელდება გიგანტომატია 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 გემთშემოსვლის პირობებში დანახარჯები (ეკონომიის მასშტაბის გათვალისწინებით) ერთ ერთულზე შეუმცირდებათ, ასევე დამატებით შეუმცირდებათ დანახარჯი საპორტო მოსაკრებლების არ გადახდით. როგორც კვლევაშია აღნიშნული, საზღვაო გადამზიდავი ხაზები არიან სწორედ ისინი, ვინც წინეს განახორციელებენ ხმელეთის მხარეს არსებულ მომსახურების გამწევებზე, 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, რაც თავის მხრივ გაზრდის პირდაპირ უცხოურ ინვესტიციებს საქართველოში. აღნიშნული ინიციატივით საზღვაო გადამზიდავმა ხაზებმა ასევე შესაძლებელია საქართველოს პორტები აქციონ „ტრანსშიპმენტ“ პორტებად, ვინაიდან მათ აღარ ექნებათ ფინანსური ინტერესი განახორციელონ ორი საშუალო ზომის გემით შესვლა საღვაო პორტში, მაშინ როდესაც შეუძლიათ ერთი დიდი ზომის გემთშემოსვლით 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.

- 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.
- 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.
- მსოფლიო საკონტეინერო ტერმინალების უმეტესობა, ისევე როგორც საქართველოში, საზღვაო გადამზიდავ 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 გადამზიდავ ხაზებს დაუწესონ ცვლადი ტარიფი შემოყვანილი გემის ზომის, დღის მონაკვეთის, გემზე განლაგებული კონტეინერებისა და დაცლის გემის დროულად და სწორად მოწოდების მიხედვით.

- ვინაიდან საზღვაო გადამზიდავი 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 გადამზიდავ ხაზებთან, რათა მაქსიმალურად იქნას გათვალისწინებული მათი მოლოდინები და ინტერესები, რათა უფრო მიმზიდველი გახდეს მათთვის საქართველოში მოქმედი საზღვაო პორტები და საკონტეინერო ტერმინალები.
- 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.
- 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 გადამწყობი 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. აღსანიშნავია, 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 დროის შემცირებას, რომელიც დაკავშირებულია დოკუმენტბრუნვის ფორმალობებთან.

- 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.

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.

სადისერტაციო ნაშრომის ძირითადი დებულებები ასახულია ჩვენს მიერ გამოქვეყნებულ ნაშრომებში:

[1] Gechbaia B., Tsilosani A. (2020). "Steps, Challenges and Perspectives for the Development of the "European-Caucasus-Asia Transport Corridor" (TRACECA)," Innovative Economics and Management, vol. 7, no. 2, pp. 106-113, 2020.

https://www.researchgate.net/publication/343686839_evropa-kavkasia-aziis_satransporto_derepnisTRACECA_ganvitarebisatvis_gadadgmuli_nabijebi_gamotsvevebi_da_perspektiveb
i

[2] Gechbaia B., Tsilosani A. (2020). "Overview of the Eurasian Transport Corridors, Initiatives of Global Development Strategies and Economic Associations," Innovative Economics and Management, vol. 7, no. 2, pp. 95-103, 2020.

https://www.researchgate.net/publication/343686696_evraziis_regionis_satransporto_derepnebis_globaluri_ganvitarebis_strategiebis_initsiativebisa_da_ekonomikuri_gaertianebebis_mimokhilva

[3] Gechbaia B., Mushkudiani Z., Tsilosani A. (2021). "Problems Caused by the Impact of COVID-19 on Small and Medium Enterprises Management and its Solutions," in International Scientific and Practical Conference "Sustainable Development in the Post-Pandemic Period" (SDPPP-2021), web-conference, 2021.

[https://www.shs-](https://www.shs-conferences.org/articles/shsconf/abs/2021/37/shsconf_sdppp2021_05001/shsconf_sdppp2021_05001.html)

[conferences.org/articles/shsconf/abs/2021/37/shsconf_sdppp2021_05001/shsconf_sdppp2021_05001.html](https://www.shs-conferences.org/articles/shsconf/abs/2021/37/shsconf_sdppp2021_05001/shsconf_sdppp2021_05001.html)

[4] Gechbaia B., Tsilosani A. (2022). "Prospects For Intermodal And Container Transportation For Georgia'S Integration Into The Global Transport Market", ACCESS Journal, Access to Science, Business, Innovation in Digital Economy, 2023, 4(1), 85-101

[https://journal.access-bg.org/issue-4-1-](https://journal.access-bg.org/issue-4-1-2023/prospects_for_intermodal_and_container_transportation_for_georgias_integration)

[2023/prospects_for_intermodal_and_container_transportation_for_georgias_integration](https://journal.access-bg.org/issue-4-1-2023/prospects_for_intermodal_and_container_transportation_for_georgias_integration)