

ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტი

თამარ დოღბაია

საქართველოს საპორტო სისტემების ფუნქციონირებისა და განვითარების
გეოგრაფიული კანონზომიერებები

საზოგადოებრივი გეოგრაფიის დოქტორის აკადემიური ხარისხის
მოსაპოვებლად

სამეცნიერო ხელმძღვანელი

სრული პროფესორი იოსებ სალუქვაძე

2011

**საქართველოს საპორტო სისტემების ფორმირებისა და განვითარების
გეოგრაფიული კანონზომიერებები**

შესავალი: 4

I თავი: საპორტო სისტემების როლი და ადგილი მსოფლიო მეურნეობაში 11

1.1. საპორტო სისტემების მსოფლიო გამოცდილება 11

1.2. თავისუფალი ეკონომიკური ზონები და საქართველო 21

1.3. ემპირიული კვლევის მონაცემები 29

I თავის დასკვნა: 35

II თავი: ქართული პორტების ფუნქციური დატვირთვა 37

2.1. ქართული პორტები, როგორც ქალაქწარმომქმნელი ფაქტორი 37

**2.2. ქართული პორტები, როგორც სამხრეთ კავკასიის რეგიონული
განვითარების ფაქტორი 47**

**2.3. ქართული პორტების სატრანზიტო ფუნქცია, როგორც ქვეყნის
ეკონომიკური განვითარების ფაქტორი 52**

2.4. საპორტო ქალაქი VS ტურისტული ქალაქი 64

II თავის დასკვნა: 70

III თავი: ქართული პორტების როლი და ადგილი შავი ზღვის აუზში 73

**3.1. შავი ზღვის აუზის პორტების შედარებითი ანალიზი და რანჟირება
ფუნქციური ნიშნით 73**

3.2. შავი ზღვის აუზის პორტების კლასიფიკაცია: ემპირიული კვლევა 107

3.3. ბათუმისა და ფოთის საპორტო სისტემების თანამედროვე მდგომარეობა 121

III თავის დასკვნა: 139

ძირითადი დასკვნები: 141

გამოყენებული ლიტერატურა: 145

დანართი: 154

შესავალი:

თანამედროვე მსოფლიო საწარმოო ძალთა განლაგების ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი თავისებურებაა ზღვისპირა რაიონებში მოსახლეობისა და წარმოების მზარდი კონცენტრაცია.

XX საუკუნის მეორე ნახევრიდან, საგარეო ეკონომიკური კავშირების გაღრმავებისა და საზღვაო ტრანსპორტის ეკონომიკური უპირატესობების გამოყენების საფუძველზე ხდება ზღვის სანაპირო რაიონების სწრაფი განვითარება და ყალიბდება მათთვის სპეციფიური ექსპორტ-იმპორტულ ოპერაციებზე ორიენტირებული სამეურნეო - ტერიტორიული სისტემები.

1970-იანი წლებიდან საერთაშორისო სამართლებრივი რეჟიმით მსოფლიო ოკეანეში 200 მილიანი ეკონომიკური ზონა შეიქმნა, რამაც კიდევ უფრო დივერსიფიცირებული გახდა სანაპირო რეგიონები და გააძლიერა მათი მნიშვნელობა.

ზღვისპირა სამეურნეო-ტერიტორიული სისტემების სწრაფი განვითარება განაპირობა შრომის საერთაშორისო განაწილების როლის ზრდამ, სამეურნეო ბრუნვაში ოკეანური რესურსების ფართოდ ჩაბმამ, საზღვაო ტრანსპორტის ეკონომიკური უპირატესობის გამოყენებამ და მაღალგანვითარებული ქვეყნების ორიენტაციამ იმპორტულ ნედლეულზე.

მთელ რიგ ქვეყნებში საპორტო სისტემები დეპრესიული რეგიონების განვითარების ფაქტორად, ეგრეთწოდებულ “ზრდის პოლუსებად” იქცა (knox 1998).

XX საუკუნის მეორე ნახევრიდან საერთაშორისო ეკონომიკურ ურთიერთობათა სისტემაში, ფეხს იკიდებს ნეომერკანტილიზმის (ეკონომიკური ნაციონალიზმის) თეორია, რომლის მომხრენი თვლიან, რომ მსოფლიო ეკონომიკას რეგიონულ ბლოკებად დანაწილება ელის. ინტეგრაცია განხორციელდება მსოფლიოს სხვადასხვა რეგიონის ფარგლებში, რადგანაც “ცალკეული ქვეყნები ვერ შეძლებენ იყვნენ კონკურენტუნარიანი, თუმცა ვერც სუვერენულობაზე აიღებენ ხელს და მათთვის სუვერენულობისა და ეკონომიკური კეთილდღეობის მეტნაკლებად შეხამება რეგიონალური ინტეგრაციის გზით მოხერხდება” (რონდელი1995:185).

რეგიონული ინტეგრაცია საერთაშორისო პოლიტიკაში განისაზღვრება, როგორც “სახელმწიფოთა შეზღუდული რიცხვი, რომელთა კავშირსაც განაპირობებს გეოგრაფიული სიახლოვე და ურთიერთდამოკიდებულების მაღალი დონე” (Nye1968). რეგიონულ დაჯგუფებებს განსხვავებული მიზნები აქვთ: შიდა რეგიონული ვაჭრობის განვითარება, უსაფრთხოება, კულტურულ-ეთნიკური ტრადიციების დაცვა, სოციალური-ეკონომიკური განვითარება და სხვ.

ევროპის ქვეყნების მსგავსად სახელმწიფოთა ჯგუფები ცდილობენ შექმნან რეგიონული ბლოკები სხვადასხვა მიზნით. სოციალისტური ბანაკის დაშლის შედეგად აღმოცენებული დამოუკიდებელი სახელმწიფოებიც თავიანთი განვითარების ხსნას მსოფლიო გლობალურ სივრცეში რეგიონული ბლოკების მეშვეობით ჩართვაში ხედავენ.

ასე გაჩნდა საერთაშორისო ურთიერთობათა სისტემაში ჩვენთვის საინტერესო ახალი ტერმინები, სამხრეთ კავკასიისა და შავი ზღვის აუზის ქვეყნების რეგიონები.

საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ ევროკავშირის სატრანსპორტო სტრატეგიაა ევროპული ბაზრის გაფართოება საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნების განვითარების გზით, რაც პოსტსოციალისტური ქვეყნების ევროპულ სივრცეში ჩართვის ერთერთ საუკეთესო საშუალებად მიიჩნევა. ევროკავშირისთვის ასევე პრიორიტეტული საკითხია სატრანსპორტო ნაკადების დივერსიფიკაცია და ახალი დერეფნების გაჭრა საქართველოსა და სამხრეთ კავკასიაზე, რუსეთზე გამავალი უმნიშვნელოვანესი სატრანსპორტო დერეფნების ალტერნეტივად.

ახალ რეალიებში, საქართველოს განვითარების რეალური რესურსს სატრანზიტო პოტენციალის გამოყენების გზით რეგიონულ ბლოკებში შავ ზღვაზე გამავალი პორტების მეშვეობით ფუნქციური დატვირთვის გაძლიერებაში ვხედავთ.

ახალმა ვითარებამ შეცვალა საქართველოს გეოსტრატეგიული ფუნქცია და სადისერტაციო კვლევის აქტუალობას გლობალურ სივრცეში მიმდინარე სწორედ ამ მეტად მნიშვნელოვან პროცესებში ქართული პორტების მეშვეობით ქვეყნისა თუ რეგიონის ჩართვისა და განვითარების შესაძლებლობების შესწავლაში ვხედავთ.

კვლევის მიზანია საქართველოს პორტების ადგილისა და როლის განსაზღვრა საპორტო ქალაქების, ქვეყნისა და რეგიონის განვითარებასა და გლობალურ ეკონომიკურ სივრცეში ჩართვაში. ამ მიზნის მისაღწევად საჭიროა შემდეგი **ამოცანების** გადაჭრა:

1. პორტების რესურსული პოტენციალის შესწავლა
2. პორტების განვითარების ფაქტორების გამოვლენა და ანალიზი
3. პორტების მომსახურებისა და ტვირთნაკადების ანალიზი
4. პორტების და საპორტო ქალაქების ურთიერთკავშირების დადგენა
5. პორტების გავლენების შესწავლა საპორტო ქალაქზე, ქვეყანასა და რეგიონზე
6. პორტების შედარებითი ანალიზი შავი ზღვის აუზის რეგიონის ჭრილში
7. პორტების რანჟირება
8. პორტების კლასიფიკაციისათვის საჭირო პარამეტრების შემუშავება

კვლევის ობიექტი: ბათუმისა და ფოთის საპორტო სისტემები.

კვლევის საგანი: საპორტო სისტემების ორგანიზაცია და ფუნქციონირება; საპორტო სისტემა, როგორც საპორტო ქალაქის, ქვეყნისა და რეგიონის განვითარების ინსტრუმენტი.

ნაშრომში გამოყენებული თეორიები: ნეომერკანტილიზმის, განლაგების, გლობალიზაციის.

ნეომერკანტილიზმის, ანუ ეკონომიკური ნაციონალიზმის თეორია მიიჩნევს, რომ მსოფლიო ეკონომიკა დაიყოფა რეგიონულ ბლოკებად. ყოველი ბლოკი იბრძოლებს ბაზრების, ნედლეულის, კაპიტალდაბანდებების განაწილების გამო. “რეგიონალიზაცია საშუალებას მისცემს სახელმწიფოებს მაქსიმალური პოლიტიკური და ეკონომიკური სუვერენიტეტის შენარჩუნებასთან ერთად მასშტაბური ეკონომიკითა და ურთიერთდამოკიდებულებით ისარგებლონ . . . რეგიონულ ბლოკებში ინტეგრაციით სუვერენული სახელმწიფოები შეძლებენ წინააღმდეგობა გაუწიონ გლობალურ გარეშე ძალებს” (რონდელი 1996:185). ამ თეორიიდან გამომდინარე განვიხილეთ საქართველოს საპორტო სისტემების როლი და ადგილი შავი ზღვის აუზის ქვეყნების რეგიონულ ბლოკში. მართალია ბლოკი განვითარების ჩანასახოვან სტადიაშია, მაგრამ ქვეყნებს

ინტეგრაციისა და ურთიერთთანამშრომლობის დიდი სურვილი აქვთ. ასევე განვიხილეთ ქართული პორტების მნიშვნელობა სამხრეთ კავკასიის რეგიონისთვის, როგორც გლობალურ ეკონომიკურ სივრცეში ჩართვის საშუალება.

განლაგების, ანუ სივრცითი ანალიზის, თეორია საფუძველს იღებს შტანდორტის თეორიიდან. ესაა საწარმოთა განლაგების თეორია, რომლის გამოჩენილი წარმომადგენელია ვილჰელმ ლაუნჰარდტი. მისი თეორიის თანახმად, რომელსაც ჰქვია “ლაუნჰარდტის სამკუთხედი”, წარმოების ოპტიმალური განლაგებით შესაძლებელია სატრანსპორტო ხარჯების მინიმიზაცია. ამ სკოლის ცნობილი წარმომადგენლებია ა. ლიეში, ი. ტიუნენი, დ. ჰარკი, პ. ჰაგეტი, ა. ვებერი, რომელსაც ეკუთვნის “წარმოების განლაგების სუფთა თეორია”, ჟ. აიზარდი, რომელიც აგრეთვე რეგიონული მეცნიერების ფუძემდებელია, ა. პრობსტი, რომელსაც ეკუთვნის ტერიტორიული დაგეგმვისა და განლაგების კონცეფცია, რაც გამოიხატა საბჭოთა კავშირში ტერიტორიულ-საწარმოო კომპლექსების კონცეფციის განვითარებაში. ჩვენი შესწავლის ობიექტი საქართველოს საპორტო სისტემები, სწორედ საბჭოთა პერიოდში შექმნილი საპორტო-საწარმოო კომპლექსების მემკვიდრეა.

გლობალიზაციის თეორია არის მსოფლიო ეკონომიკური, პოლიტიკური და კულტურული ინტეგრაციისა და უნიფიკაციის თეორია. გლობალიზაციის სუბიექტია რეგიონალიზაცია, რომელიც ამარტივებს სამეურნეო ურთიერთობებს ქვეყნებს შორის და უზრუნველყოფს საერთო ეკონომიკურ სივრცეს. გლობალიზაციის რეგიონული სცენარია გლოკალიზაცია, როცა რეგიონული ბაზრის, რეგიონული მეურნეობების ჩამოყალიბება ხდება რეგიონის მომხმარებლის გემოვნებისა და მოთხოვნილებების მიხედვით. გლოკალიზაცია ეყრდნობა კულტურათა შორის კომუნიკაციას რეგიონულ დონეზე.

შავი ზღვის აუზის ქვეყნებს მსგავსი სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების დონე და კულტურულ-ისტორიული ფესვები აქვთ თურქეთის გარდა. პოსტსაბჭოთა სივრციდან გამოსვლის შემდეგ, ამ ქვეყნებს აქვთ მცდელობა რეგიონული ურთიერთკავშირების გაღრმავების გზით დაიმკვიდრონ ადგილი გლობალურ სივრცეში. სამხრეთ კავკასიის რეგიონის

ქვეყნები ბოლო ორი საუკუნის მანძილზე რუსეთის იმპერიის ერთიან სივრცეში აყალიბებდნენ კულტურულ-ეკონომიკურ ურთიერთობებს და მათი გლობალურ სივრცეში ჩართვის ყველაზე მნიშვნელოვანი გზა ქართულ პორტებზე გადის.

კვლევის მეთოდები: შედარებითი ანალიზის, ისტორიული, სავაჭრო, სტატისტიკური, SWOT-ანალიზის, სოციოლოგიური და სხვა მეთოდების კომპლექსური გამოყენება და სისტემური მიდგომა.

მონაცემების მოპოვების მეთოდები:

მოვიპოვეთ სტატისტიკური მონაცემები პორტების საიტებიდან, ბულგარეთის, უკრაინის, რუსეთის პორტების ადმინისტრაციებიდან, საპორტო ქალაქების უწყებრივი ორგანიზაციებიდან და საქართველოს ეკონომიკის სამინისტროს, სტატისტიკის დეპარტამენტისა და სხვა სახელმწიფო დაწესებულებებიდან.

ანკეტირების მეთოდით ჩავატარეთ სტრუქტურირებული რაოდენობრივი გამოკითხვა. ეს არის დამატებითი მონაცემების მეთოდი მოსახლეობის მოლოდინებისა და განზრახვების შესასწავლად საქართველოში თავისუფალი ეკონომიკური ზონების შექმნა-განვითარებასთან დაკავშირებით. გამოიკითხა 80 რესპონდენტი: ფოთში 39 (48,75%), ბათუმში 23 (28,75%), თბილისში 18 (22,5%). რესპონდენტების შერჩევა სამი ქალაქის იმ მოსახლეობაზე განხორციელდა, რომლებიც თეზის პრობლემატიკას მეტ-ნაკლებად იცნობდნენ. ასევე გამოვიყენეთ ი. აიზენისა და მ. ფიშბაინის მიზნობრივი ქცევის მოდელი, რომელიც ზომავს ადამიანის ქცევით განზრახვას. გამოვკითხეთ 100 რესპონდენტი ფოთსა და ბათუმში. მოქალაქეთა ქცევის გარკვევა მათი მოლოდინების გათვალისწინებით მნიშვნელოვანია თავისუფალი ზონის პროექტის მიმართ დამოკიდებულების კუთხით. ქცევითი განზრახვის ცოდნა საშუალებას გვაძლევს გარკვეული ალბათობით ვიწინასწარმეტყველოთ მოსახლეობის მხარდაჭერის ხარისხი თავისუფალი ზონის განხორციელების მიმართ და ამავდროულად განვსაზღვროთ ამ ქცევითი განზრახვის საფუძველი.

რაოდენობრივ მეთოდებთან ერთად გამოყენებულ იქნა თვისებრივი მეთოდიც. კერძოდ, სიღრმისეული ინტერვიუს საფუძველზე, გამოვიკითხეთ ექსპერტთა ჯგუფი. ექვსი ექსპერტი შევარჩიეთ სოციალური და ეკონომიკური გეოგრაფიის თეორიის, ქალაქებისა და ტრანსპორტის გეოგრაფიის, ეკონომიკისა და თეზების ცოდნისა და საპორტო-სატრანსპორტო სფეროს დარგობრივი კვალიფიკაციის მიხედვით.

მონაცემების ანალიზის მეთოდები:

მოვახდინეთ მოპოვებული მონაცემების ტიპოლოგიზაცია, თემატური ბლოკების გამოყოფა, მიღებულ მონაცემთა რანჟირება.

პორტების შესახებ მოპოვებული სტატისტიკური მონაცემები და რაოდენობრივი გამოკითხვის მონაცემები დამუშავდა SPSS 19.0-ში. ექსპერტთა აზრის შესწავლა და მიღებული მონაცემების დამუშავება მოხდა თვისებრივი კონტენტ-ანალიზის საფუძველზე.

განვახორციელეთ მონაცემების კორელაციური, რეგრესიული და ფაქტორული ანალიზი.

მიღებულ მასალაზე დაყრდნობით ჩამოყალიბდა ძირითადი დასკვნები და გამოვლინდა შესაბამისი კანონზომიერებები.

მეცნიერული სიახლე:

1. განხორციელდა საქართველოს საპორტო სისტემების კომპლექსური გეოგრაფიული შესწავლა.
2. საპორტო სისტემებისადმი მიძღვნილი ლიტერატურის ანალიზისა და საკუთარი გამოცდილების საფუძველზე დადგინდა საპორტო სისტემების ფუნქციონირების შეფასების პარამეტრები.
3. შეიქმნა პორტების კლასიფიკაციის მოდელი.
4. ჩატარდა შავი ზღვის აუზის პორტების რანჟირება და კლასტერებად დაყოფა.
5. შემუშავდა კვლევის კომპლექსური მიდგომის მეთოდოლოგია და შესაბამისი პროცედურები, რომლის მეშვეობითაც პირველად ჩატარდა შავი ზღვის აუზის პორტების შედარებითი ანალიზი.

ნაშრომის პრაქტიკული მნიშვნელობა:

- ნაშრომი დაეხმრება სახელისუფლებო სტრუქტურებსა და ექსპერტებს ქვეყნის საზღვაო პოლიტიკის შემუშავებაში.
- ნაშრომის დასკვნები და ძირითადი მიგნებები შეიძლება წარმოადგენდეს საფუძველს სხვადასხვა ადმინისტრაციული დონის გადაწყვეტილებების მიღებისათვის
- დისერტაციის მასალები დაეხმარება სახელმწიფო და უწყებრივ დაწესებულებებს საპორტო ქალაქებისა და ქვეყნის სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების გზების შემდგომი განსაზღვრისათვის
- ჩვენს მიერ მიღებული შედეგები შეიძლება გამოყენებული იქნას სხვა ქვეყნებისა და რეგიონების საპორტო სისტემების დაწვრილებითი კვლევისთვის, მათი შედარებითი ანალიზის, კლასიფიკაციისა და რანჟირებისათვის.
- საპორტო ადმინისტრაციებს დაეხმარება კონკურენტი პორტების პარამეტრების შესწავლასა და პოლიტიკის დაგეგმვაში.
- მასალის გამოყენება შესაძლებელია სასწავლო პროცესში სწავლების სამივე საფეხურზე.

ნაშრომის სტრუქტურა და მოცულობა: დისერტაცია შედგება შესავლის, სამი თავის, დასკვნის, ლიტერატურის ნუსხისა და დანართისაგან. დისერტაციის მოცულობა შეადგენს ტექსტის 144 გვერდს, 12 ცხრილს, 58 გრაფიკს, ლიტერატურის 159 დასახელებას, 14 ცხრილისა და 4 რუკის შემცველ 20 გვერდიან დანართს.

I თავი: საპორტო სისტემების როლი და ადგილი მსოფლიო მეურნეობაში

1.1. საპორტო სისტემების მსოფლიო გამოცდილება

საწარმოო ძალთა ზღვისპირა ტერიტორიული ორგანიზაციის განვითარების მსოფლიო გამოცდილებას თუ გადავხედავთ, ამჟამად მსოფლიოში გამოიყოფა სანაპირო ზოლის ტერიტორიულ-სივრცითი ორგანიზაციის ორი ძირითადი ფორმა: ზღვისპირა საპორტო-სამეურნეო ტერიტორიული სისტემები და თავისუფალი ეკონომიკური ზონები.

სანაპირო რეგიონების განვითარებისა და ფუნქციონირების დივერსიფიკაციის მიზეზების ახსნა შესაძლებელია სხვადასხვა ფაქტორით, რომელთაგანაც ჩვენი აზრით უმნიშვნელოვანესია (Mapkov 1979):

პირველი - შრომის საერთაშორისო გეოგრაფიული დანაწილების გაღრმავება, მსოფლიო სამეურნეო კავშირების განვითარება, ნედლეულის მოპოვებისა და პროდუქციის წარმოების განსხვავებული სივრცითი ორიენტაცია, ტვირთნაკადების ახალი მასშტაბები და მიმართულებები. შედეგად, "საპორტო" გახდა მრეწველობის ბევრი დარგი, მოხდა მრეწველობის "ძვრა" ზღვისკენ, შეიქმნა საპორტო-სამეურნეო სისტემები.

ფაქტორთა **მეორე** ჯგუფი დაკავშირებულია საზღვაო ტრანსპორტზე სამეცნიერო-ტექნიკურ პროგრესთან, საზღვაო გადაზიდვების სწრაფ ზრდასთან, "ეკონომიკური მანძილების" შემცირებასთან, გემების ტონაჟის ზრდასა და გადაზიდვათა ღირებულების შემცირებასთან, სანაპირო ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესებასთან. ყოველივე ამან კონკურენტუნარიანი გახდა შორ მანძილზე საზღვაო გადაზიდვები, გაიზარდა საზღვაო ნავსადგურების ტვირთბრუნვა, განვითარდა საპორტო და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა, რამაც გააადვილა როგორც საპორტო მომსახურება, ასევე ჰინტერლანდებთან პორტების დაკავშირება.

ფაქტორთა **მესამე** ჯგუფი დაკავშირებულია ოკეანის მინერალური და ენერგეტიკული რესურსების ათვისებასთან, კონტინენტურ შელფზე წიაღისეულის მოპოვებასთან, სანაპირო ზოლში ტურისტულ-რეკრეაციული სისტემების განვითარებას.

დღეისათვის მსოფლიოში შექმნილია საპორტო-სამეურნეო სისტემების მთელი რიგი ტიპები, რომელთა სპეციფიკურობა განპირობებულია ქვეყნის ბუნებრივი პირობებით, ეკონომიკურ-გეოგრაფიული მდებარეობით, საწარმოო

ძალთა განვითარების ხარისხით, ადგილით შრომის საერთაშორისო გეოგრაფიულ დანაწილებაში, ესენია:

განვითარებული ქვეყნების საპორტო სამეურნეო სისტემები, რომლებშიც გამოიყოფა:

- განვითარებული ქვეყნების მრავალფუნქციური საპორტო-სამეურნეო სისტემები. მათი ნიშნებია: საგარეო ვაჭრობის დიდი როლი, იმპორტულ ნედლეულზე ორიენტირებული საექსპორტო მნიშვნელობის მრავალდარგოვანი გადამამუშავებელი მრეწველობა, განვითარებული ინფრასტრუქტურა, მჭიდრო კავშირები ჰინტერლანდთან. ისინი დიდ როლს თამაშობენ ქვეყნის პოლიტიკასა და ეკონომიკაში.
- განვითარებული ქვეყნების სპეციალიზირებული საპორტო-სამეურნეო სისტემები. მათში პრევალირებს იმპორტული ნავთობის, მადნისა და სასოფლო-სამეურნეო ნედლეულის გადამამუშავება.

განვითარებადი ქვეყნების საპორტო-სამეურნეო სისტემებში გამოიყოფა:

- ლათინური ამერიკისა და აზიის შედარებით განვითარებული საპორტო-სამეურნეო სისტემები, რომლებშიც ჰიპერტროფიულადაა თავმოყრილი ქვეყნების ეკონომიკური პოტენციალის მნიშვნელოვანი ნაწილი.
- აფრიკის ქვეყნების ნედლეულის საექსპორტო პორტები, სისტემაწარმოქმნის პოტენციური კერები.

გარდამავალი ეკონომიკის ქვეყნების საპორტო-სამეურნეო სისტემები, რომლებსაც საფუძვლად უდევთ საბჭოთა კავშირში არსებული საპორტო-სამრეწველო კომპლექსები და რომელთა გავლენა და როლი დღესაც შენარჩუნებულია ისეთ საპორტო სისტემებში, როგორცაა ოდესა და ილიჩევსკი უკრაინაში, ნოვოროსიისკი რუსეთში და სხვ. მათთვის დამახასიათებელია ქალაქისა და პორტის სამეურნეო საქმიანობის ურთიერთდამოკიდებულება.

განვიხილოთ საპორტო სისტემების გამოცდილება ცალკეული ქვეყნების მაგალითზე.

1970-იან წლებში **იაპონიაში** განვითარება დაიწყო "საპორტო მეტალურგიაში". იაპონიისთვის, რომელსაც რკინის 100% შემოაქვს, პორტებში მეტალურგიის განვითარება მეტად მომგებიანია. წარმოების პორტებში განლაგებით ხდება ისეთი ზედმეტი დანახარჯების თავიდან აცილება,

როგორცაა ნედლეულის ქვეყნის შიგნით ტრანსპორტირება და შემდეგ უკან, პორტებში, მისგან დამზადებული პროდუქციის საექსპორტოდ გატანა. “საპორტო მეტალურგია” სხვა წარმოებათა “მიზიდვის” კარგი საშუალებაა. იაპონიის ”წინაროკეანური სარტყელი” კლასიკური მაგალითია გიგანტური ინდუსტრიული რეგიონისა, სადაც თავმოყრილია მოსახლეობის 64% და გადამამუშავებელი მრეწველობის 81%, რომლებიც ორიენტირებულია ნედლეულის იმპორტზე და პროდუქციის ექსპორტზე ზღვით. 190 ქალაქიდან, 100 000-ზე მეტი მოსახლეობით, 95 განლაგებულია უშუალოდ სანაპირო ზოლში. საპორტო მეურნეობის განვითარება ქვეყანაში დაიწყო მე-20 საუკუნის 50-იანი წლებიდან. 1085 საზღვაო პორტიდან 17 განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია, მათ შორის ტოკიო, იოკოჰამა, ნაგოია, ოსაკა, კობე და სხვა (Hajime1981:9). დიდია საზღვაო პორტების როლი და მნიშვნელობა იაპონური ეკონომიკის განვითარებაში, რადგანაც იაპონიას შემოაქვს ქვეყანაში მოხმარებული ფოსფატის, შალისა და ბამბის 100%, ნავთობის 99,8%, რკინის 99,5%, სპილენძის კონცენტრატის 97,5%, ხორბლის 93,8%, ქერის 84,4%, ქვანახშირის 73,3%, ხე-ტყის 56% და სხვ. დასავლეთ ევროპისაგან განსხვავებით სასაწყობო საწარმოები ერთიან ფასებს ადგენენ დასაწყობებასა და ტვირთის გადაზიდვაზე. საზღვაო ტრანსპორტით გადაიზიდება საგარეო სავაჭრო ტვირთის 99,9%. იაპონია I ადგილზეა გემთმშენებლობით (www.worldbank.org/countries). სანაპირო წყლებში ხდება ხელოვნური კუნძულების შექმნა, სადაც განლაგებულია მეტალურგიული ქარხნები (კავასაკი), პორტის მომსახურე ნაგებობები, საცხოვრებელი რაიონები ოფისები და კულტურული ობიექტები (კობე). ეკონომიკის “საპორტო ორიენტაციის” გამო, იაპონიას “პორტოპოლისსაც” უწოდებენ. “იაპონური მოდელი” სწრაფად გავრცელდა ამერიკის შეერთებულ შტატებსა და დასავლეთ ევროპაში.

ამერიკის შეერთებულ შტატებში ატლანტის სანაპიროს გასწვრივ გამოიყოფა ბოსტონ-ვაშინგტონის მეგაპოლისი, სადაც თავმოყრილია ქვეყნისა და მსოფლიოს უდიდესი საპორტო სისტემები. პორტი ნიუ-იორკი-ნიუჯერსი 1 ტონა გადაზიდული ტვირთის ღირებულების სიიაფით პირველ ადგილზეა მსოფლიოში. ორტი ყოველწლიურად შტატსა და ადგილობრივ მთავრობას მოგებიდან 2 მლრდ დოლარს ურიცხავს. პორტში 23 000 სამუშაო ადგილია და ყოველწლიური სახელფასო ფონდი 12 მლრდ დოლარია. აშშ ის 189

საშუალო პორტი სპეციალიზირებულია მასიური ტვირთების გადამუშავებაზე. მათზე მოდის ქვეყნის ნავთობის გადამუშავების 14%, ნავთობპროდუქტების 26%, რკინის მადნისა და ქვანახშირის 10%, მარცვლეულის 14%. ნავთობის იმპორტის რაოდენობის ცვალებადობა ხშირ შემთხვევაში გავლენას ახდენს საშუალო პორტების ტვირთბრუნვაზე. ქვეყანაში შემოსავალი საპორტო საქმიანობიდან ძალიან დიდია. ყოველი 600 ტონა ტვირთის გადამუშავება ქმნის ერთ სამუშაო ადგილს ეროვნული ეკონომიკისათვის (www.panynj.gov).

დასავლეთ ევროპის მეგაპოლისი ევროკავშირის ქვეყნების ეკონომიკური ბირთვი გახდა. ის მოიცავს მსოფლიოს ექვს უდიდეს პორტს. მათ ახასიათებთ უფრო ღრმა ეკონომიკური კავშირები ქვეყნის შიდა რაიონებთან, ვიდრე აშშ-ს პორტებს. პორტების ირგვლივ თავმოყრილია ინდუსტრიული კვანძები. ასეთი საპორტო სისტემების სტრუქტურა სტანდარტულია: ნედლეულის იმპორტი და ექსპორტზე ორიენტირებული გადამამუშავებელი მრეწველობა. ნავთობის იმპორტმა წარმოშვა მძლავრი ნავთობგადამამუშავებელი მრეწველობა, რომელმაც თავის მხრივ მოიხიდა ნავთობქიმიაც. რკინის იმპორტმა წარმოშვა სანაპირო მეტალურგია, მან თავის მხრივ მიიხიდა გემთმშენებლობა, მანქანათმშენებლობა და ელექტროტექნიკური მრეწველობა. ნაოსნობის მომსახურებამ აუცილებელი გახადა გემთსარემონტო ბაზების განვითარება. ტრადიციულია აქ თევზის საკონსერვო მრეწველობა, იმპორტულ ნედლეულზე განვითარებული საფქვავე და თამბაქოს წარმოება. ამ რეგიონშია მსოფლიოს უდიდესი პორტი როტერდამი. იგი უდიდესი სავაჭრო-გამანაწილებელი ცენტრი და უბაჟო საწყობების ზონაა. ის ლიდერია თხევადი და მშრალი ტვირთების მოცულობასა და კონტეინერების გადაზიდვაში. ტვირთებიდან მნიშვნელოვანია მადანი და ფოლადი. ევროპის მადნის ბაზრის 40% ბრაზილიიდან როტერდამში შემოსული მადანია. აქედან გადის იაპონიასა და ატლანტის ოკეანეში დასავლეთ ევროპის ქვეყნებიდან გამავალი ტვირთის 35%. ევროკავშირის ქვეყნების ტვირთის წილი როტერდამის პორტში 50% აღემატება. 2006 წელს ევროკავშირის 27 ქვეყნისთვის გადატვირთული ტვირთის რაოდენობა 1,9 მლრდ ტონა იყო. სამხრეთ-აღმოსავლეთ ევროპა რკინიგზით დაკავშირდა როტერდამთან და გაიზარდა საკონტეინერო ტვირთების მოცულობა ბუდაპეშტთან, თესალონიკთან და სტამბოლთან. რუსეთი ყოველწლიურად 44 მლნ.ტ. ტვირთს აგზავნის როტერდამში, აქედან

28 მლნ. ტ. ნავთობი და 9 მლნ. ტ. ნავთობპროდუქტებია. რუსეთისკენ 2,6 მლნ. ტ. სამომხმარებლო ტვირთი და 350 000 TEU კონტეინერი მიდის. როტერდამის პორტის ტვირთბრუნვამ 2008 წელს შეადგინა 420 მლნ. ტონა, კონტეინერების გადაზიდვამ 10, 8 მლნ TEU (www.portofrotterdam.com). როტერდამი და ჰამბურგი ევროპის რეგიონული ჰაბებია.

ჰამბურგის ჰანზა-პორტის ტვირთბრუნვა 140 მლნ. ტონა (2008), გადატვირთული კონტეინერების რაოდენობა 9,8 მლნ TEU და მარტო ჰინტერლანდთან მის კავშირებს 100 000 კაცი ემსახურება. ჰამბურგი მნიშვნელოვანი საკრუიზო ცენტრია, რაზეც მიუთითებს მგზავრთბრუნვის მაჩვენებელი 2008 წელს - 10 მლნ. კაცი.

ქალაქის ხელისუფლება დიდ ინვესტიციებს დებს პორტის მოდერნიზებასა და გაფართოებაში. აქ გადაიტვირთება რკინა და ფოლადის მილები ჩინეთისთვის, ფოლადის ფურცლები ტაივანისთვის; ჯართი გერმანიიდან მიდის ესპანეთში, ინდოეთში, ტაივანში, კორეაში; პირველ ადგილზეა ევროპისათვის ცელულოზა-ქაღალდის მომარაგებით, ხალიჩების საწყოებით, სილოსის შესანახი საწყოებით, საშიში ტვირთების გადატანა შენახვით, კაკაოს ტრანზიტით. ის უდიდესი სავაჭრო ადგილია ფარმაცევტული ნედლეულისთვის. აქაა თხევადი ნედლეულისა და ზეთის გადამამუშავებელი საწყოები; მინერალური სასუქების, ქვანახშირის, რკინის, კალიუმის, ხორცის, ბოსტნეულის, ყავის, კაკლის, შაქრის და სხვ ტვირთების დამუშავების ცენტრი. ჰამბურგშია გერმანიის სავაჭრო ფლოტი. გემთმშენებლობით III ადგილზეა მსოფლიოში. ჰამბურგის სარკინიგზო ცენტრის გამტარუნარიანობა დღეში 11 000 ვაგონია. ჰამბურგის პორტის მაღალგანვითარებულობამ განაპირობა მომსახურების სფეროს, ფინანსური და საკრედიტო საქმისა და სასტუმრო ქსელის განვითარება, სადაც 173 000 კაცია დასაქმებული, ხოლო კაპიტალბრუნვა რამდენიმე ასეული მილიონი ევროა. მარტო პორტში დასაქმებულია 65 000 ადამიანი (www.hafen-hamburg.de).

ბელგია პატარა ქვეყანაა, მაგრამ გამორჩეულია თავისი საზღვაო პორტებით. ანტვერპენი, გენტი, ლიეჟი, ზებრიუგე და ოსტენდე აყალიბებენ ქვეყნის საპორტო სისტემას. ბელგია სატრანსპორტო კარიბჭეა ბენილუქსის, საფრანგეთის და ცენტრალური ევროპის ქვეყნებისთვის. ბელგიის პორტების განვითარების მიზეზი მათი ხელსაყრელი სატრანსპორტო გეოგრაფიული მდებარეობაა. ანტვერპენ-ზებრიუგეს საპორტო-სამეურნეო სისტემა მოიცავს 5

ნავთობგადამამუშავებელ, 20 ქიმიურ და ნავთობქიმიურ, გემთსაშენ, ალუმინისა და საავტომობილო ქარხნებს. აქვეა ევროპაში უდიდესი ელექვატორი. მისი ტვირთბრუნვაა 200 მლნ. ტ. (www.portofantwerp.be). ანტვერპენის პორტი მრავალი წლის მანძილზე ითვლებოდა საფრანგეთის მთავარ სავაჭრო ჭიშკრად, მანამდე სანამ საფრანგეთმა 90-იან წლებში არ მოახდინა პორტებისა და შრომითი რესურსების რეფორმა და საკუთარ პორტებში გადაიტანა მისთვის განკუთვნილი ტვირთის დიდი ნაწილი. თუმცა ანტვერპენში მაინც გადამამუშავდება ფრანგული გენერალური ტვირთი და მისი გავლენა ლიონამდე გრძელდება. პორტის უდიდესი კლიენტებია ჟენევის ხმელთაშუა ზღვის ტრანსპორტირების კომპანია, სინგაპურისა და აზიის ქვეყნების ჯგუფი, რომლებთანაც ერთობლივად დააარსა ევროპაში უდიდესი სტივიდორული კომპანია HNN, ბელგიის მთავრობის 10%-იანი წილით. ანტვერპენიდან ზებრიუგემდე 22 საკონტეინერო ტერმინალია განლაგებული, რომელიც მუშაობს ასევე ჩინეთისა და სამხრეთ ამერიკის ტვირთებზე. გენტიდან გადის ჩრდილოეთ აფრიკაში ირლანდიური, ბელგიური, პოლანდიური და გერმანული ტვირთები და მას აქვს მყარი პოზიციები ფოლადისა და საავტომობილო სექტორში თავისი უდიდესი კლიენტებისთვის, როგორცაა “სიდმარი”, “ვოლვო” და “ჰონდა” (Charlier1996).

დიდი ბრიტანეთის პორტები ვერ უწევენ კონკურენციას კონტინენტური ევროპის პორტებს. ნაკლებად განვითარებული ჰინტერლანდის, სახმელეთო ტრანსპორტისა და სხვა ისტორიული მიზეზების გამო ტვირთების უმეტესობა კონტინენტზე განიტვირთება და შემდეგ გადააქვთ ინგლისში. ქვეყანაში იმაზე მეტი პორტია, ვიდრე საჭიროა. არ არის არც ერთი მსხვილი სავაჭრო-სატრანსპორტო ცენტრი, რადგანაც მთავრობა უხალისოდ დებს თანხებს და არ უწყობს ხელს საპორტო მეურნეობის განვითარებას.

საფრანგეთის სანაპირო ზოლში ცხოვრობს მოსახლეობის 35%. სახელმწიფო, თავისი გეოპოლიტიკური მდებარეობისა და ატლანტის ოკეანესა და ხმელთაშუა ზღვაში გასასვლელის გამო გამოყოფს დიდ სახსრებს სანაპირო ზოლის რეგიონული განვითარებისათვის. ცდილობს განავითაროს ზღვისპირა მდებარეობასთან დაკავშირებული დარგები და პორტები გახადოს ეკონომიკურად უფრო მიმზიდველი და კონკურენტუნარიანი. ჰავრის ჰინტერლანდი მოიცავს მთელ დასავლეთ ევროპას და საფრანგეთის და ატლანტიკური სივრცის ძირითადი დამაკავშირებელი კვანძია. არის ზემო

ნორმანდიის ეკონომიკური განვითარების მნიშვნელოვანი ფაქტორიც. მარსელ-ფოსის საპორტო კომპლექსი მნიშვნელობით როტერდამს (430 მლნ.ტ) თუ შეედრება. მარსელი ემსახურება დასავლეთ აფრიკის, ინდოეთის ოკეანისა და კარიბის ზღვის აუზის მიმართულებებს. ჰავრი და მარსელი გადაერთო წიაღისეულის, მათ შორის რკინის, ქვანახშირის, საწვავის, კონტეინერების ტრაფიკზე. პორტი კალე პირველ ადგილზეა ლა-მანშზე ტვირთბრუნვითა და მგზავრთბრუნვით, რომლის მიზეზიც ინგლისთან კალეს სიახლოვეა. აფრიკასთან ტვირთბრუნვის 25% მოდის დიუნკერკის პორტზე. ქვეყნის ექსპორტ-იმპორტის 72% მოდის საზღვაო გადაზიდვებზე (“Морские порты”. №76:42).

ირლანდია უფრო მეტადაა დამოკიდებული პორტებზე, ვიდრე ევროკავშირის სხვა წევრი ქვეყნები. სამრეწველო პროდუქციის 2/3 და იმპორტ-ექსპორტის 75% გადაიტანება ზღვით და ექსპორტის საერთო ღირებულების 60%-ზე მეტი გადის პორტებიდან (Brant 2000:170). დიდი ბრიტანეთი დიდხანს იყო ირლანდიის დომინანტი პარტნიორი და მასზე დამოკიდებულების ხარისხიც დიდი იყო. 1973 წლიდან 1997 წლამდე ბრიტანეთის წილი ირლანდიასთან ვაჭრობაში დაეცა 55%-დან 30%-მდე. წარმატებას ირლანდიამ მიაღწია მას შემდეგ, რაც ჩაკეტილი ეკონომიკიდან გადავიდა ღია ეკონომიკაზე, გახდა ევროკავშირის წევრი და ინგლისის გვერდის ავლით აითვისა ევროპული ბაზარი.

სამხრეთ კორეამ XX საუკუნის 60-იანი წლებიდან დღემდე დიდი ეკონომიკური ნახტომი განახორციელა, როცა 1 სულ მოსახლეზე მშპ მოცულობით 100 დოლარიდან 2008 წელს 36 000 დოლარს მიაღწია, რაშიც დიდია საპორტო-სამრეწველო სისტემების როლი. ქვეყანაში 300-მდე გემთმშენებელი ქარხანაა, 2008 წელს დაიდო ხელშეკრულება ბრაზილიასთან ორ ქვეყანას შორის ექსპორტის გაზრდისა და კორეული გემების მიერ საბურღი ხელსაწყოებით ბრაზილიის შელფზე ნავთობის ძიებისათვის, გემთმშენებლობის, ნავთობგადამამუშავებელი და ქიმიური მრეწველობის განვითარების ხელშეწყობისათვის. თავად კორეაში პრიორიტეტულია ოკეანის ბიორესურსების შესწავლა, გემთმშენებლობა, მსხვილტონაჟიანი ფლოტისა და საზღვაო ინდუსტრიის განვითარება. იგი მსოფლიო გემთმშენებლობის პროდუქციის 40%-ს იძლევა (www.Morvesti.ru 07.03.2009).

ისტორიულად **მექსიკის** ეკონომიკის განვითარება შიდა მოთხოვნილებების დაკმაყოფილებას ეყრდნობოდა და სამრეწველო ზრდა მხოლოდ ცენტრალურ რაიონებში მიმდინარეობდა. ცენტრალური რაიონები, სადაც თავმოყრილია მოსახლეობის 25%, აწარმოებენ ეროვნული სამრეწველო პროდუქციის 63%. დეპრესიული სანაპირო რეგიონების აღორძინებისთვის, სახელმწიფომ შეიმუშავა პროგრამა, სადაც არსებული მდგომარეობის გამოსწორების ძირითად ინსტრუმენტად მიჩნეულია სამრეწველო პორტების განვითარება სანაპირო შტატებში. პორტებში აშენდა სპილენძის, სასუქების, ნავთობქიმიის, ალუმინის რეზინის ნაკეთობათა საწარმოები საექსპორტოდ პროდუქციის გასატანად.

ბრაზილიის პორტები გადაამუშავებენ მთელი ლათინური ამერიკის პორტების ტვირთების 1/3. მისი ფლოტი ლათინურ ამერიკაში ყველაზე დიდია. იგი მესამე ადგილზეა მსოფლიოში ხამანწკების ჭერით. ერთ სულზე თევზის მოხმარება 67 კგ-ია. წელიწადში სულ 1,5 მლნ. ტონა თევზს იჭერენ. ბრაზილიის უდიდესი პორტებია რიო დე ჟანეირო, სანტუსი და რესიფე. რესიფედან 35 კმ-ის მოშორებით აშენდა საპორტო-სამრეწველო სისტემა სუაპე. აქ მოქმედებს სასუქების, ცემენტის, ალუმინის, ნავთობქიმიური და მეტალურგიული ქარხნები. კომპლექსი უკვე დიდ როლს თამაშობს ქვეყნის ეკონომიკაში. გემთმშენებლობაში დასაქმებულია 155 000 კაცი (www.worldbank.org/countries).

აფრიკის ქვეყნების უმეტესობისთვის დამახასიათებელია საერთოდ ტრანსპორტისა და კერძოდ საზღვაოს, სუსტად განვითარება. აფრიკას, სადაც ცხოვრობს მსოფლიო მოსახლეობის 10,28% აქვს გემების მსოფლიო ტონაჟის 0,94%, რითაც მხოლოდ 25%-ით უზრუნველყოფს თავის მოთხოვნილებებს მსოფლიო საზღვაო გადაზიდვებში. აფრიკის პორტების სპეციალიზაცია მინერალური ნედლეულისა და სასოფლო-სამეურნეო პროდუქციის ექსპორტია. რაც შეეხება სამხრეთ აფრიკის რესპუბლიკას, იქ საპორტო-სამრეწველო სისტემის შექმნა სახელმწიფო პოლიტიკის რანგშია აყვანილი. პორტმა რიჩარდს-ბეიმ მიიღო "ზრდის პოლუსის" სტატუსი, მრეწველობის დეცენტრალიზაციის მიზნით. სახელმწიფომ ქალაქს გამოუყო დიდი დაფინანსება და შეღავათები. მოქმედებს ალუმინის, ქიმიური სასუქების, გოგირდმჟავას საწარმოები, სანაპირო დიუნებიდან მოიპოვებენ ცირკონსა და მაგნეტიტს. ყოველივე ამან ქალაქს მისცა 2500 სამუშაო ადგილი და

რიხარდს-ბეი მეთევზეთა სოფლიდან, ინდოეთის ოკეანის ერთერთ უდიდეს პორტად გადაიქცა. ასევე “ზრდის პოლუსს” წარმოადგენს პორტი სალდანიი, რომელიც კეიპტაუნიდან 120 კმ-ითაა დაშორებული, საიდანაც საექსპორტოდ გადის რკინა. ამ პროექტით სარ-ი გახდა მსოფლიო ბაზარზე ავსტრალიის კონკურენტი რკინის ექსპორტში (www.worldbank.org/countries).

სინგაპური თავისი ხელსაყრელი მდებარეობით მოლუკის სრუტეში, უძველესი დროიდან იზიდავდა ვაჭართა და მეზღვაურთა ყურადღებას აზიისა და ევროპის ქვეყნებიდან. 1822 წელს პატარა მეთევზეთა სოფლის ადგილზე წარმოქმნილი საპორტო ქალაქი დღეს უმსხვილესი სავაჭრო-სამრეწველო, ფინანსური და სატრანსპორტო ცენტრია, ტვირთბრუნვით კარგა ხანია გაუსწრო როტერდამს და პირველ ადგილზეა მსოფლიოში. პორტში ყოველწლიურად შემოდის 50 000-ზე მეტი სხვადასხვა დანიშნულების გემი. იგი ეწევა საშუაშაველო ვაჭრობას ქვეყნებს შორის. ექსპორტის 90% მოდის რეექსპორტულ ტვირთზე. 500-ზე მეტ საწარმოში დასაქმებულია 700 000 კაცი, ნავთობითა და ნავთობპროდუქტებით ვაჭრობის უდიდესი სატრანზიტო ცენტრია. აზიაში უდიდესი გემთსარემონტო ბაზაა იაპონიის მერე და ემსახურება ყველა ტიპის გემებს. კაპიტალის 50% იაპონურია. ბოლო ათი წლის მანძილზე ეკონომიკური ზრდის ტემპებით ერთერთ პირველ ადგილზეა მსოფლიოში და ერთ სულ მოსახლეზე მშპ მოცულობით 1980 წელს 3200 აშშ დოლარიდან გაიზარდა 2010 წელს 38 972 დოლარამდე. სინგაპური სამხრეთ-აღმოსავლეთი აზიის ქვეყნების ჰაბია («Морские порты», 2008/5).

უკრაინას საბჭოთა კავშირიდან ერგო საზღვაო მეურნეობის მესამედი, საზღვაო პორტები, სავაჭრო და თევზსაჭერი ფლოტი, გემთმშენებლობა, საკურორტო-რეკრეაციული მეურნეობა. აქ იყო უდიდეს საპორტო-სამრეწველო კომპლექსები, რომელიც განსაზღვრავდა სსრკ-ის საგარეო ვაჭრობის უდიდეს ნაწილს. 1990 წელს უკრაინის პორტებზე მოდიოდა ტვირთბრუნვის 60%, გემთმშენებლობის 96%, თევზჭერის 82%, საკურორტო-რეკრეაციული მეურნეობის 65% (Дергачев 2009). დამოუკიდებელი უკრაინის საზღვაო მეურნეობა კონკურენციას ვეღარ უწევს შავი ზღვის აუზისა და ევროკავშირის სხვა სახელმწიფოებს. უკრაინის ჰინტერლანდი და ფორლანდი დავიწროვდა. პორტებმა დაკარგეს სატრანზიტო ტვირთის უდიდესი ნაწილი.

განვითარებულ ქვეყნებში საპორტო-სამეურნეო სისტემების შექმნის საფუძველია დიდი პორტები, მათი ტრადიციები, გამოცდილება ტვირთის

გადამუშავებაში, მათი კავშირები ჰინტერლანდთან და ჩამოყალიბებული საპორტო ინფრასტრუქტურა.

განვითარებული ქვეყნების საპორტო-სამეურნეო სისტემების ზოგადი სპეციალიზაცია შეიძლება ასე ჩამოვაყალიბოთ:

- ზღვისპირა მდებარეობით განპირობებული დარგები: გემთმშენებლობა, გემთრემონტი, თევზჭერა, მარიმეურნეობა.
- იმპორტულ ნედლეულზე ორიენტირებული დარგები: ნავთობგადამუშავება, ნავთობქიმია, მეტალურგია, მანქანათმშენებლობა და სხვ.
- საექსპორტო დარგები
- პორტის მომსახურე დარგები
- მრეწველობის დარგები, რომლებიც მიიწვევენ პორტისკენ, როგორც მსხვილი დასახლებული პუნქტისაკენ
- მომსახურების სფერო, საბანკო-საკრედიტო და საფინანსო საქმე
- ინტენსიური საგარეო და შიდა კავშირები

განვითარებადი ქვეყნების ნაწილი ახლა ცდილობს საკუთარი ეკონომიკის განვითარებას, ნაწილი კვლავაც ყოფილი მეტროპოლიების სანედლეულო დანამატია. ამიტომ მათი საპორტო-სამეურნეო სისტემების ზოგადი სპეციალიზაცია ასეთია:

- მინერალური და სათბობ-ენერგეტიკული რესურსების ექსპორტი
- სასოფლო-სამეურნეო ნედლეულის ექსპორტი
- პორტის მომსახურე საწარმოები
- მომსახურების სფერო, საბანკო-საკრედიტო და საფინანსო საქმე
- საგარეო კავშირების პრევალირება შიდა კავშირებზე

საპორტო-სამეურნეო სისტემების განვითარებას ეკოლოგიური ბარიერებიც ახლავს, რადგანაც სამრეწველო ზონა შთანთქმავს ნაყოფიერ სასოფლო-სამეურნეო მიწებსა და დასვენების ზონებს, აჭუჭყიანებს გარემოს და აუარესებს ცხოვრების პირობებს. ამიტომ მკვეთრად უნდა გაიმიჯნოს სამრეწველო და რეკრეაციული ზონები სანაპირო ტერიტორიებზე და აუცილებლად უნდა იქნას დაცული ეკოლოგიური უსაფრთხოების ნორმები. ჯერ კიდევ 1970-იან წლებში აშშ-ში იქნა მიღებული კანონი “სანაპირო ტერიტორიების მართვის შესახებ”, რომელიც აღიარებს სანაპირო გარემოს,

როგორც უნიკალურ ბუნებრივ სიმდიდრეს და რომლის პრეამბულაში ნათქვამია, რომ ცხოვრება აყენებს “სამი დიდი E”-ს პრობლემას: ეკონომიკის, ენერგეტიკის, ეკოლოგიის (Зенкович1978). აშშ სამთავრობო პოლიტიკა პორტებში გარემოსდაცვითი საქმიანობისკენაა მიმართული, ეკონომიკური და ეკოლოგიური წინააღმდეგობების აღმოსაფხვრელად. განვითარებულ ქვეყნებში ეკოლოგიური უსაფრთხოების საკითხი სახელმწიფო უსაფრთხოების რანგშია აყვანილი.

12. თავისუფალი ეკონომიკური ზონების მსოფლიო გამოცდილება და საქართველო

მსოფლიო ეკონომიკის გარდაქმნის თეორეტიკოსებს, პოსტსოციალისტური ქვეყნების საბაზრო ეკონომიკაზე გადასვლის ერთერთ უმნიშვნელოვანეს ინსტრუმენტად, პორტები და მათში არსებული თავისუფალი ეკონომიკური ზონები ესახებოდათ.

თავისუფალი ეკონომიკური ზონის (თეზი) შექმნის მთავარი მიზანია ნაციონალური მეურნეობების უფრო დრმად ჩართვა შრომის საერთაშორისო გეოგრაფიულ დანაწილებაში, შიდა ბაზრის მაღალხარისხოვანი პროდუქციით გაჯერება, სამამულო წარმოებაში უახლესი სამეცნიერო ტექნოლოგიების დანერგვა, დასაქმების გაზრდა, რეგიონული სოციალურ-ეკონომიკური პრობლემების გადაწყვეტა.

თეზების რაოდენობა მსოფლიოში 2000-ზე მეტია. მათში დასაქმებულია 43 მლნ. კაცი. მოქმედებს მსოფლიოს 100-ზე მეტ ქვეყანაში და მათი წილი მსოფლიო საქონელბრუნვაში გაიზარდა 8%-დან 1960 წელს, 35% -მდე 2007 წელს (Дергачев 2008).

თანამედროვე მსოფლიო პრაქტიკაში გამოიყოფა ოცდახუთამდე ტიპის თეზი. მათ შორის: საბაჟო ზონები, დაუბეგრავი ზონები, თავისუფალი საექსპორტო, თავისუფალი საექსპორტო-სამრეწველო, ეკონომიკური კეთილდღეობის, ერთობლივი მეწარმეობის, ტექნიკურ-ეკონომიკური განვითარების სამეცნიერო-სამრეწველო ზონები (ტექნოპარკები), სერვისული ზონები და სხვ.

თავისუფალი ეკონომიკური ზონა არის ქვეყნის განცალკევებული ტერიტორია, სადაც სახელმწიფო ამყარებს მართვის განსაკუთრებულ რეჟიმს,

რომელიც ხელსაყრელია უცხოელი და სამამულო მეწარმეთა საქმიანობისათვის და გარე და შიდა ინვესტიციების მოსაზიდად. ეს რეჟიმი ჩვეულებრივ გულისხმობს განსაკუთრებულ შეღავათებს სავაჭრო ოპერაციების განხორციელებაზე, საგადასახადო, ფინანსურ და ადმინისტრაციულ ტრანსაქციებს, რომელიც ამსუბუქებს ტვირთის მიმოქცევის პროცედურებს, საწარმოთა რეგისტრაციებს და სხვ. ერთერთი უმთავრესი პირობა თეზის წარმოქმნისათვის არის ხელსაყრელი ეკონომიკურ-გეოგრაფიული მდებარეობა.

განსხვავებულია თეზები განვითარებულ და განვითარებად ქვეყნებში. განვითარებულ ქვეყნებში წარმოდგენილია თეზების ყველა სახეობა, რადგანაც ეს ქვეყნები აქტიურად არიან ჩართულნი მსოფლიო სამეურნეო კავშირებში და სხვადასხვა ინტეგრაციულ დაჯგუფებებში. თანამედროვე თავისუფალი ზონების მარტივი ანალოგები იქ XVII საუკუნიდან იღებს სათავეს.

აშშ-ის თავისუფალი ვაჭრობის ზონებში, რომლებიც ჯერ კიდევ 1930-იან წლებში შეიქმნა ეკონომიკური კრიზისის დაძლევისათვის, 30 000-ზე მეტი კომპანია მუშაობს. ნიუ-ორლეანის თავისუფალი ვაჭრობის ზონაში მსოფლიოს ორმოცი ქვეყნის 120 ფირმა მოქმედებს. იგი ემსახურება ლათინური ამერიკის ქვეყნებსაც. აქედან შემოდის ქვეყანაში მოხმარებული ყავის 12%, ბანანი, ნავთობი, სპილენძი, ხოლო გადის ქვანახშირი, ნავთობპროდუქტები, მარცვლეული და სასუქები. პორტი უზრუნველყოფს მთელ ქვეყანას ნავთობითა და ტროპიკული ხილით (www.portno.com). ნიუიორკი-ნიუჯერსის თავისუფალი სავაჭრო ზონა 1979 წელს შეიქმნა. მასში 2500 ფირმა მუშაობს და 34 000 კაცია დასაქმებული (www.panynj.gov). თავისუფალი ზონა შტატის ეკონომიკის განვითარების მნიშვნელოვანი ფაქტორია. მისი სპეციალიზაციაა: ციტრუსებისა და ციტრუსის წვენის კონცენტრატის იმპორტ-ექსპორტი, ნავთობპროდუქტების, ქიმიური პროდუქციის წარმოება, სანელებლების, საათების ექსპორტი და სხვ. აშშ თავისუფალ ზონებს აფინანსებს ფედერალური პროგრამა და ადგილობრივი ხელისუფლებისთვის ერთობლივი პროექტები ეკონომიკის განვითარების კარგი საშუალებაა. ამ ზონებში უცხოური ინვესტიციებით მთავრობა ნაკლებადაა დაინტერესებული. პირიქით, უცხოელები დებენ ფულს ხალისით

საკუთარი განვითარებისათვის. 2008 წელს აშშ-ს ყველა თეზიდან ექსპორტმა 40 მლრდ დოლარი შეადგინა (www.naftz.org). სახელმწიფო არ არეგულირებს ზონების რაოდენობას. ეკონომიკის ინტერნაციონალიზაცია, ბაზრის გლობალიზაცია, კომოგენურობა, ელასტიურობა და სხვა სარგებელი თავისთავად უკვე მიზეზია მათი რაოდენობის ზრდისა.

დასავლეთ ევროპაში რაოდენობრივად ჭარბობს თავისუფალი ვაჭრობის ზონები. ისინი ჯერ კიდევ XIX საუკუნეში წარმოიშვნენ. ასეთი ზონები ფორმირდებოდა საზღვაო და სამდინარო პორტებში და სარკინიგზო კვანძებზე: გერმანიაში (ჰამბურგი, ბრემენი, კილი, ემდენი), დანიაში (კოპენჰაგენი), ფინეთში (ჰელსინკი, ტურკუ), ავსტრიაში (ლინცი, გრაცი). თავისუფალი სამრეწველო ზონის ქრესთომათიული მაგალითია 1950-იან წლებში ირლანდიის აეროპორტ შენონში შექმნილი საერთაშორისო თავისუფალი სამრეწველო ზონა, სადაც ათასობით ახალი სამუშაო ადგილი შეიქმნა, ქვეყნის ეკონომიკა აღორძინდა და წლიურმა ექსპორტმა 1 მლრდ. დოლარს გადააჭარბა (Дергачев 2008). განვითარებული და დიდი ტერიტორიის მქონე ქვეყნები თავისუფალ ზონებს ქმნიან რეგიონული პოლიტიკის რეალიზების მიზნითაც (პაპავა 2007), მაგალითად დიდ ბრიტანეთში თეზები შეიქმნა დეპრესიული რეგიონების ასაღორძინებლად. ევროპული თეზების განვითარების პერსპექტივაა ინტეგრაციული პროცესების გაღრმავება ევროკავშირის შიგნით.

თითქმის ყველა განვითარებადმა ქვეყანამ აიღო თეზის საექსპორტო-სამრეწველო ფორმა, ორიენტირებული საზღვაო პორტებსა და აეროპორტებზე, რომლის მიზანია მრეწველობის დარგების ფორსირებული განვითარება, ექსპორტის სტიმულირება, უცხოური კაპიტალისა და ტექნოლოგიების მოზიდვა, შრომატევად დარგებზე ორიენტაცია, რაშიც უცხოელი ინვესტორებიც არიან დაინტერესებული. ბევრ განვითარებად ქვეყანაში პოლიტიკური არასტაბილურობის, ეკონომიკური და ადმინისტრაციული ფაქტორების გამო თეზებმა შეწყვიტეს მუშაობა (ლიბერია, სენეგალი, გვატემალა, შრი-ლანკა).

ყოფილ სოციალისტურ ქვეყნებში ცენტრალიზებულ-გეგმიური ეკონომიკის პირობებში თეზები განიხილებოდა, როგორც საბაზრო ეკონომიკის დანერგვის "პოლიგონები". 1960-იან წლებში თეზები შეიქმნა

იუგოსლავიასა და უნგრეთში, 1980-იანი წლებიდან კი მთელს პოსტსოციალისტურ სივრცეში.

რუსეთში თეზების შექმნა დაიწყო 1980-იან წლებში. ჭარბობს თავისუფალი ვაჭრობისა და კომპლექსური ზონები. მათი სისუსტეა ტერიტორიის დიდ მასშტაბებზე მოღება და შეღავათების გავრცელების ბუნდოვანი მექანიზმი, რომელსაც კანონმდებლობის ბოროტად გამოყენებამდე მიყვავართ.

ჩინეთს თეზების გამოცდილება 1980-იანი წლებიდან აქვს, როცა შეიქმნა 5 განსაკუთრებული ეკონომიკური რაიონი. 1984 წელს საგარეო ვაჭრობისათვის გაიხსნა ყველა მსხვილი საპორტო ქალაქი, რომლებიც გახდა ქვეყნის "ფანჯარა" საგარეო ბაზარზე. მოგვიანებით შეიქმნა კიდევ 13 უბაჟო ზონა, 32 ზონა ტექნიკურ-ეკონომიკური განვითარებისა და 52 ზონა სახელმწიფო მნიშვნელობის მაღალი ტექნოლოგიების განვითარებისათვის. ჩინეთმა უფლება მისცა 13 სასაზღვრო ქალაქს თავიანთ ტერიტორიებზე შეექმნათ საზღვრისპირა ეკონომიკური თანამშრომლობის ზონები. ქვეყნის "განსაკუთრებულ ეკონომიკურ რაიონებში" წარმოებული პროდუქციის 50% საექსპორტოა, მათი სპეციალიზაციაა გადამამუშავებელი მრეწველობა და საავტრო ქსელის განვითარება. უცხოელებისთვის შექმნილია შეღავათიანი საბაჟო და საგადასახადო გარემო, მოზიდული კაპიტალის მოცულობა რამდენიმე ათეული მილიარდი დოლარია. თავად ჩინელებს კი საშუალება ეძლევათ შეისყიდონ ტექნიკა-ტექნოლოგიების ყველაზე სრულყოფილი ფორმები, მოიპოვონ მართვის თანამედროვე მეთოდები, მიიღონ ინფორმაცია მსოფლიო სასაქონლო და საფინანსო ბაზრებიდან და მოამზადონ მაღალკვალიფიციური კადრები, რასაც წარმატებით ართმევენ თავს და უნდა ითქვას, რომ ყველაზე მეტი ეფექტი თეზების ფუნქციონირებისა, სწორედ ჩინეთშია მიღწეული (Дергачев2008).

საქართველოში თავისუფალი ზონების გამოცდილება XIX საუკუნიდან იწყება. 1821 წელს გაიხსნა ყულევის, ანუ რედუტ-კალეს "პორტო-ფრანკო" პორტი პერიფერიებში სხვა ქვეყნებიდან საქონლის შემოტანისათვის ხელშეწყობისა და რუსეთის მრეწველობისა და ვაჭრობისათვის, ირანისა და თურქეთის ბაზრების დაქვემდებარების მიზნით. ყულევში უცხოეთიდან შემოტანილ საქონელზე დაწესდა 5%-იანი საშეღავათო ტარიფი, მაშინ როცა რუსეთის შავიზღვისპირა პორტებში უცხოური ნაწარმი იბეგრებოდა 25%-ით.

შეღავათიანი ვაჭრობის დაწყებისთანავე ყულევი მთელი ამიერკავკასიისთვის საქონლის ერთადერთი საწყობი გახდა, ხოლო თბილისი მსოფლიო მნიშვნელობის სასაწყობო და საქონლის გამანაწილებელი ცენტრი. ტრანზიტი ყულევი – თბილისის გზით ხელს უწყობდა ევროპული საქონლის ირანულ ბაზრებზე გაბატონებას.

რადგანაც თეზი მსოფლიოში აღიარებულია ღია საზოგადოების შექმნის გზაზე ეკონომიკის ლიბერალიზაციის პროგრესულ ფორმად, იგი პოსტსოციალისტური ქვეყნებისთვის ცენტრალიზებული ეკონომიკიდან საბაზროზე გადასვლის ეფექტურ ინსტრუმენტად იქცა და საქართველოშიც ეკონომიკური კრიზისიდან გამოყვანის ერთერთ გზად სწორედ თეზის შექმნა იქნა მიჩნეული, თუმცა მსჯელობიდან საქმეზე გადასვლა მხოლოდ 2007 წლისთვის მოხდა, თანაც დეკლარირებიდან კიდევ რამდენიმე წელი გავიდა და თიზს ფუნქციონირება ჯერაც არ დაუწვია. საქართველოს მთავრობის 2008 წლის 3 ივნისის №131 დადგენილებით “თავისუფალი ინდუსტრიული ზონის შექმნის, მოწყობისა და ფუნქციონირების წესების დამტკიცების შესახებ” პირველ მუხლში წერია, რომ “ეს დადგენილება არეგულირებს საქართველოს ტერიტორიაზე როგორც რეზიდენტი, ისე არარეზიდენტი ფიზიკური და იურიდიული პირის მოთხოვნის საფუძველზე კერძო საკუთრებაში არსებულ მიწის ნაკვეთზე თიზის შექმნის, მოწყობისა და ფუნქციონირების წესებს”. ანუ თიზში მიწა კერძო საკუთრებაშია. მიწის ნაკვეთი ადგილობრივი თვითმმართველობის საკუთრებაში იყო და 2008 წელს 99 წლით იყიდა “რაკ საინვესციო სააგენტომ”. თითქმის ყველა განვითარებულ ქვეყანაში სახელმწიფო მიწას იჯარით აძლევს თეზებს, საიდანაც დამატებითი შემოსავალი შედის ბიუჯეტში.

საქართველოს საგადახადო კოდექსის 206 მუხლით, ქონების გადასახადისაგან განთავისუფლებულია თავისუფალ ინდუსტრიულ ზონაში არსებული ქონება. საქართველოს საგადახადო კოდექსის 99-ე მუხლის თანახმად მოგების გადასახადისგან თავისუფლდება ადგილობრივი თვითმმართველობის ორგანოების მიერ გაცემული ქონების ღირებულება. იმავე კოდექსის 168 მუხლით გადასახადისაგან თავისუფლდება მომსახურების გაწევა: 1. თეზის საწარმოებს შორის. 2007 წლის 3 ივლისს მიღებულ საქართველოს კანონის 3.4. მუხლში “თავისუფალი ინდუსტრიული ზონის

შესახებ” წერია, რომ თიზზე არ ვრცელდება ადგილობრივი თვითმმართველობის ორგანოების უფლებამოსილებანი. საქართველოს საგადასახადო კოდექსის 206-ე მუხლი მიუთითებს, რომ თავისუფალ ინდუსტრიულ ზონაში არსებული ქონება თავისუფლდება ქონების გადასახადისაგან. ყველა ეს სამთავრობო დადგენილება მიუთითებს, რომ ქალაქ ფოთის შემოსავლები არ შეივსება თიზის მიერ განხორციელებული ეკონომიკური საქმიანობით. მსოფლიოში ოფშორული ზონების მიმართ არაერთგვაროვანი დამოკიდებულება არსებობს და ამიტომაც ხელისუფლება ხაზს უსვამს, რომ ეს არ იქნება ოფშორი და დასახელებაშიც კი გამოიტანა სიტყვა "ინდუსტრიული". ფოთის პორტი და თავისუფალი ინდუსტრიული ზონა (თიზი) ერთიანი მენეჯმენტის ქვეშ განიხილება. არაბულმა კომპანია “რაკ ინვესტმენტმა” 2008 წლის აპრილიდან შეისყიდა ჯერ პორტის 51%, მოგვიანებით დანარჩენი 49%-იც და ნავსადგურის მიმდებარე შენობა-ნაგებობები, რასაც დაემატა თავად თიზისთვის ნაყიდი 300 ჰა მიწის ნაკვეთი. სახელმწიფოს მხრიდან დიდი შეცდომაა პორტის გაყიდვა, რითაც ფაქტიურად ქვეყნის სატრანსპორტო-გეოგრაფიული მდებარეობის გასხვისება ხდება. საქართველოს მთავრობის 2009 წლის 14 აპრილის №72 დადგენილებაში “ფოთის თავისუფალი ინდუსტრიული ზონის შექმნის შესახებ” ნათქვამია, რომ თიზის ფუნქციონირების ვადა განისაზღვრება 99 წლით. ინვესტორი აცხადებს, რომ ზონის მოწყობაზე 25 მლნ უკვე დახარჯა და კიდევ 300-400 მლნ. დოლარს მოიზიდავს.

ფოთის თიზის ძირითადი მიზნებია: ინვესტიციების მოზიდვა, ეკონომიკისა და ახალი ტექნოლოგიების განვითარება, დასაქმების გაზრდა. მისი მთავარი მახასიათებლებია: ანგარიშსწორების განხორციელება ნებისმიერი ვალუტით; გარკვეული საქმიანობის გათავისუფლება ლიცენზიისა და ნებართვისაგან; უცხოური საქონლის შეტანისა და თიზში განხორციელებული ოპერაციების დღგ-სგან გათავისუფლება; ქონების გადასახადის ნულოვანი რეჟიმის ამოქმედება; თიზში წარმოებული და საქართველოში შემოსული საქონლის გათავისუფლება საბაჟო გადასახადისაგან და სხვ. თიზში ნებადართული საქმიანობაა ნებისმიერი საქონელის წარმოება იარაღის, საბრძოლო მასალის, ბირთვული ნივთიერებების და ნარკოტიკების გარდა.

თიხის მართვას ახორციელებს ინვესტორი, რომელიც იღებს ვალდებულებას ინფრასტრუქტურის განვითარების შესახებ. ინვესტორს დახვდება კარგად შერჩეული ადგილი, ნაკლები სატრანსპორტო და საწარმოო ხარჯებით, პროდუქციის რეალიზების არხებითა და გეოგრაფიით, გარემომცველი გარემოს ხელსაყრელი მდგომარეობით, მართვის სისტემის საიმედოობითა და სიმარტივით. ხოლო თუ რა სარგებელი და შემოსავალი ექნება ქალაქს თიხისგან, უცნობია. მით უფრო, რომ კიდევ ერთხელ ვუსვამთ ხაზს, მიწა ინვესტორმა იჯარით კი არ აიღო იყიდა, მაშინ როცა თითქმის ყველა განვითარებული ქვეყნის პორტები მიწის იჯარას უხდიან ქალაქს (ჰამბურგი, როტერდამი და სხვ).

უცხოური ინვესტიციების მოზიდვა, თუ ვიხელმძღვანელებთ ჩინური მოდელით, ხელს შეუწყობს ეკონომიკის განვითარებას წარმოებისა და ექსპორტის გაზრდის გზით, მოწინავე ტექნოლოგიების დანერგვის გზით, შრომისნაყოფიერების გაზრდით, დედაქალაქიდან მოშორებული რეგიონების განვითარებითა და შექმნის სტაბილურ წყაროს სახელმწიფო ბიუჯეტის დამატებითი შემოსავლებისათვის. მაგრამ, ქართული ექსპერტი ლ. პაპავა ამბობს, რომ თეხის განვითარება ჩვენი ტიპის ქვეყანაში შეცდომაა. საქართველოში ისედაც ლიბერალური გარემოა, კანონმდებლობის დონეზე მაინც. ქვეყნებში სადაც ჭარბი ინვესტიციებია, საჭიროა თეხის განვითარება იმისთვის, რომ ქვეყნიდან არ გავიდეს ფული. ხოლო იქ, სადაც საინვესტიციო შიმშილია, როგორც ჩვენთან საქართველოში, ინვესტიცია იდება მხოლოდ ზონაში და ქვეყანაში საინვესტიციო შიმშილი იზრდება. ზონაში დიდი ინვესტიციების დაბანდება გამოიწვევს ქვეყნის არათანაბარ განვითარებას, დარბი რეგიონების კიდევ უფრო გაღარიბებას და ამ რეგიონებიდან მოსახლეობის გადინებას.

ცნობილია, რომ “ცივილიზაციების მსხვერვის საზღვრებში” თეხების შექმნა და მათი ეკონომიკური ზრდა, ამარტივებს ეთნიკურ და ეთნოკონფესიურ კონფლიქტებს და სავსებით შესაძლებელია ჩვენი ქვეყნის ეთნოკონფლიქტების მოგვარების ერთერთი საშუალება თეხი გახდეს და სამეგრელოსა და აფხაზეთის ეთნიკურად გადაჯაჭვულ კუთხეებში ეკონომიკურმა აქტივობებმა ხელოვნურად შექმნილი პოლიტიკური საზღვრები მოშალოს. თუმცა ისეც შეიძლება მოხდეს, რომ თეხის ტერიტორია

სახელმწიფოს პოლიტიკურ-ეკონომიკური სივრცის მიღმა აღმოჩნდეს და ქვეყნის ტერიტორიულ პრობლემებს კიდევ ერთი დაემატოს.

ფოთის თიხს თავისი მომხიბვლელობის გარდა უარყოფითი მხარეებიც აქვს. არის საშიშროება, რომ ქართული კომპანიები დარეგისტრირდებიან ზონაში და შემცირდება ქვეყნის საბიუჯეტო შემოსავალი. ასევე უცნობია ინდუსტრიის კონკრეტულად რა დარგების განვითარება მოხდება. 400 ხელისუფლების მიერ დეკლარირებული საწარმო რა სპეციალიზაციისაა, რა სახის პროდუქცია უნდა გამოუშვას და სად უნდა გაასაღოს. 20 000 დეკლარირებული სამუშაო ადგილი რა კვალიფიკაციის, ღირებულებისა და სპეციალობის კადრებს ითხოვს და ვინ გათვალა ნამდვილად 20 000 ადგილია საჭირო თუ არა. საიდან მოჰყავთ ეს ხალხი და რა დევს ხელშეკრულებაში ადგილობრივი კადრების დასაქმების პრიორიტეტულობის შესახებ და რაც მთავარია, რომელ ბაზარზეა გათვლილი ზონაში გამოშვებული საქონლის რეალიზაცია.

მართალია თიხის ძირითადი დანიშნულება ინვესტიციების მოზიდვაა, მაგრამ ინვესტიციის მოზიდვას ქვეყნის პოლიტიკური, საკანონმდებლო და ეკონომიკური მომხიბვლელობა სჭირდება. ტვირთების ნაკადის ზრდას კი მარტო გარედან მოზიდული ტვირთი არ განაპირობებს, ტვირთშემქმნელი თავად ქვეყნის ეკონომიკა უნდა იყოს, რადგან ზონები ყველგან თავიანთ თავზე მუშაობენ და ნაკლებად იმ ქვეყნის ეკონომიკურ წარმატებაზე, სადაც არიან განლაგებულნი.

თეზის სიცოცხლისუნარიანობა დამოკიდებულია დეკლარირებულ და რეალურ მიზნებს შორის ერთიანობა-განსხვავებაზე. ინვესტორები ზონებში ხედავენ შეღავათების მიღებისა და დაბეგვრისაგან გათავისუფლების წამიერ, მიმზიდველ მხარეს, მთავრობები კი რეგიონის ისეთი პრობლემებისაგან თავის დაღწევის საშუალებას, როგორცაა განუვითარებელი ინფრასტრუქტურა, დანგრეული წარმოება, უმუშევრობა, მძიმე სოციალური მდგომარეობა და არ ფიქრობენ იმაზე, რომ უცხოური კაპიტალი თეზში შემოდის არა ქვეყნის ეკონომიკის გასაგვითარებლად, არამედ კერძო ინტერესებისთვის, მაღალი მოგების მისაღებად.

ფოთის თიზის ეკონომიკური სარგებლიანობის, ტვირთების გეოგრაფიისა და დასაქმების ეფექტურობის დასადგენად და გასაანალიზებლად არ არსებობს არანაირი დოკუმენტი და მასალა.

ფოთის თიზს ფუნქციონირება არ დაუწვია ზონაში შესვლით დაინტერესებული კომპანიების სიმცირის გამო. ოფიციალურად თიზში მხოლოდ “თბილცემენტი” მუშაობს. საინტერესოა, შეიძლება თუ არა ფოთის თეზი ჩაანაცვლოს საბჭოთა დროს არსებული საპორტო-სამრეწველო კომპლექსი. აქვს თუ არა ამის პოტენციალი და ადამიანური და ეკონომიკური რესურსები.

სხვადასხვა ქვეყნების გამოცდილების მიხედვით შეიძლება დავასკვნათ, რომ თავისუფალი ზონა არის საშუალება:

- უცხოური ინვესტიციების მოზიდვისა, საგადასახადო და საბაჟო შეღავათების გზით
 - ექსპორტის განვითარების
 - ახალი ტექნოლოგიების შემოტანის
 - სამუშაო ადგილების შექმნის
 - დეპრესიული რეგიონების განვითარების
- თეზის სარგებლიანობა დამოკიდებულია ქვეყნის ეკონომიკაში მათი ინტეგრაციის ხარისხზე.

13. ემპირიული კვლევის მონაცემები

ფოთის თიზის მიმართ საზოგადოების მოლოდინი დიდია და სწორედ ამ მიზნით ჩავატარეთ სოციოლოგიური კვლევა, რომლის მიზანი იყო შეგვესწავლა მოსახლეობის დამოკიდებულება თავისუფალი ეკონომიკური ზონების მიმართ.

გამოყენებული იქნა ანკეტირების მეთოდი და კვლევა ჩატარდა საქართველოს სამ ქალაქში: ფოთში, ბათუმსა და თბილისში. რესპონდენტებს დაურიგდათ წინასწარ შედგენილი კითხვარი. მოლოდინები გულისხმობს იმ მოვლენების პერსპექტივაში დანახვას, რომელიც მოსახლეობას აქვს.

მოვლენის მოხდენის ალბათობას, შედეგს, ინფორმირებულობას, პირადი და საზოგადოებრივი მიღწევების შეფასებას. სწორედ ამ ცვლადებზე დაყრდნობით ჩამოყალიბდა ჩვენი კითხვარი. კითხვარი შედგებოდა ექვსი კითხვისგან სამი შესაძლო პასუხით – დიახ, არა, არ ვიცი; და კიდევ ოთხი კითხვისგან, რომლებიც რამდენიმე შესაძლო პასუხს შეიცავდნენ.

რესპონდენტები: გამოიკითხა 80 რესპონდენტი: ფოთში – 39 (48,75%), ბათუმში – 23 (28,75%), თბილისში – 18 (22,5%). რესპონდენტების ასაკი: 25 წლამდე – 14 (17,5%), 25-50 წლის – 38 (47,5%), 50-ზე ზევით – 28 (35%). გამოკითხვაში მონაწილეობა მიიღო 42 (52,5%) მღვდრობითი და 38 (47,5%) მამრობითი სქესის წარმომადგენლებმა. 71 (88,75%) რესპონდენტი უმაღლესი განათლებით იყო, ხოლო 35 (43,75%) დასაქმებული.

შერჩევა: რესპონდენტების შერჩევა სამი ქალაქის იმ მოსახლეობაზე განხორციელდა, რომლებიც თეზის პრობლემატიკას მეტ-ნაკლებად იცნობდნენ. გამოიკითხა: 3 ექსპერტი, 10 ბათუმის პორტის ადმინისტრაციის თანამშრომელი, 12 ფოთის პორტის ადმინისტრაციის თანამშრომელი, 10 ფოთის მერიის თანამშრომელი, 10 აჭარის ეკონომიკის სამინისტროს თანამშრომელი, 20 სამივე ქალაქის განათლების სფეროს წარმომადგენელი და მოქალაქეები.

შედეგები: ქვემოთ მოცემულია ცხრილი სადაც დაფიქსირებულია მიღებული პასუხები, რაოდენობრივი განაწილების მიხედვით.

კითხვარი:

	კითხვა	დიახ		არა		არ ვიცი	
		აბსოლუტური	პროცენტი	აბსოლუტური	პროცენტი	აბსოლუტური	პროცენტი
1	ხართ თუ არა ფოთში თეზის შექმნის მომხრე?	65	81,3%	10	12,5%	5	6,3%
2	ეკნება თუ არა შედეგი ფოთში თიზის განვითარებას ?	52	65,0%	17	21,3%	11	13,8%
3	გაქვთ თუ არა ინფორმაცია თეზების დადებით და უარყოფით მხარეებზე?	76	95,0%	4	5%	0	0%

4	როგორ ფიქრობთ, გექნებათ საშუალება განახორციელოთ ეკონომიკური საქმიანობა ფოთის თიზში?	31	38,8%	41	51,3%	8	10,0%
5	ჩააყენებს თუ არა ფოთის თიზი ქვეყნის სხვა რეგიონებს უფრო მძიმე ეკონომიკურ მდგომარეობაში?	22	27,5%	13	16,3%	45	56,3%
6	შეიძლება თუ არა გახდეს თეზი ეთნოკონფლიქტების მოგვარების ერთერთი საშუალება?	65	81,3%	8	10,0%	7	8,8%

7. გთხოვთ მიუთითოთ რა დადებით შედეგს მოუტანს საქართველოს თეზი?

- ინვესტიციების მოზიდვა – 21,2%
- ქვეყნის განვითარება – 17,5%
- დასაქმება – 48,8%
- სხვა – 12,5%

8. გთხოვთ მიუთითოთ რა უარყოფით შედეგს მოუტანს საქართველოს თეზი?

- ეკოლოგიის გაუარესება – 28,8%
- ნარკოტიკები – 15%
- შიდსი – 15%
- ზნეობა, ტრადიციები – 41,2%

9. გთხოვთ მიუთითოთ რა დადებით შედეგს მოუტანს ფოთს თიზი?

- დასაქმება – 62,5%
- ქალაქისა და პორტის განვითარება – 22,5%
- ქალაქის იერ-სახის გაუმჯობესება – 10%
- სხვა – 5%

10. გთხოვთ მიუთითოთ რა უარყოფით შედეგს მოუტანს ფოთს თიზი?

- ეკოლოგიის გაუარესება – 28,5%
- ზნეობისა და ტრადიციების რღვევა – 43,3%
- ქალაქისგან მოწყვეტილი ტერიტორია – 15%
- სხვა – 13,2%

შედეგების ანალიზი: კითხვარის პასუხების გაანალიზებისას მიღებული შედეგებიდან ჩანს, რომ რესპონდენტთა დიდი ნაწილი (81,3%) მხარს უჭერს ფოთში თეზის გახსნას. გამოკითხულთა უმრავლესობა ფლობს ინფორმაციას თეზის სარგებლიანობის შესახებ (76%). ყოველ მეორეს ეკონომიკური საქმიანობის წამოწყებისა და დასაქმების იმედი აქვს (62,5%). კითხვაში – “შეიძლება თუ არა გახდეს თეზი ეთნოკონფლიქტების მოგვარების ერთერთი საშუალება?” რესპონდენტთა 81,3%-მა დადებითი პასუხი გასცა, რადგანაც ნათესაური კავშირებით არიან შეზრდილი აფხაზეთთან, დევნილთა გარკვეული წილი ფოთში ცხოვრობს და თვლიან, რომ ეკონომიკური ურთიერთობები “წაშლის” პოლიტიკურ ბარიერებს. მაგრამ ამავე გამოცდილებით შიშობენ, რომ შეიქმნება ქალაქისგან განცალკევებული ტერიტორია (15,0%). რესპონდენტებს გაცნობიერებული აქვთ ეკოლოგიაზე ზემოქმედების უარყოფითი ფაქტორი (28,8%) და ისიც, რომ თეზი შეცვლის ტრადიციულ დამოკიდებულებებს (42,5%). ეს მსგავსადვე მოხდა XIX საუკუნეში, როდესაც ფოთის მოსახლეობა განსხვავებული ღირებულებითი ორიენტაციებით გამოირჩეოდა ახლომდებარე რაიონებისგან. გამოკითხულთა უმრავლესობა მაინც სარგებლის მომტანად თვლის თეზს.

მოსახლეობის ქცევითი განზრახვა და მოლოდინები თეზის მიმართ გამოვიკვლიეთ **აიზენ-ფიშბაინის** გააზრებული ქცევის მოდელით. კვლევის ამ ეტაპზე მნიშვნელოვნად მივიჩნიეთ იმ განწყობებისა და მოლოდინების შესწავლა, რაც საფუძვლად უდევს მოქალაქეთა ქცევას, რომელიც სოციალურ-ეკონომიკური გარემოს ცვლილებებს ელის. მიტომ დავინტერესდით, თუ რა ალბათობითა აქვს ქცევითი განზრახვა გამომუშავებული ზღვისპირა ქალაქების მცხოვრებთ თეზისა და პორტის მიმართ და რა ფაქტორები ახდენენ მათ ქცევაზე გავლენას. ჩვენი კვლევის მიზანი იყო გაგვერკვია, მხარს უჭერს თუ არა მოსახლეობა თეზის დაფუძნებას და აქვთ თუ არა მზაობა მონაწილეობა მიიღონ მის განხორციელებაში.

რესპონდენტები იყვნენ საპორტო ქალაქების ბათუმისა და ფოთის მოქალაქეები. სულ გამოკითხეთ 100 რესპონდენტი. ანკეტა იხილეთ დანართში. ი. ეიზენისა და მ. ფიშბაინის მოდელში ქცევის განსასაზღვრად რამდენიმე ცვლადია გამოყოფილი. ძირითად ცვლადად მიჩნეულია ქცევითი

განზრახვა, რომელიც საფუძვლად უდევს რეალურ სოციალურ ქცევას. ქცევითი განზრახვა თავის მხრივ განსაზღვრულია ორი ძირეული ცვლადით სოციალური განწყობითა (Attitude) და სუბიექტური ნორმებით (subjective norm). სწორედ ეს ცვლადები განსაზღვრავს უპირატესი წონით იმ ქცევით განზრახვას, რომლითაც შესაძლებელია პიროვნების ქცევის წინასწარმეტყველება. ი. ეიზენისა და მ. ფიშბაინის მოდელში ქცევითი განზრახვის დეტერმინანტებია: სოციალური განწყობა მოქმედების (აქტივობის) მიმართ და სუბიექტური ნორმა ანუ ნორმატიული რწმენები. პირველი ფაქტორი შეესატყვისება პიროვნულ, მეორე კი სოციალურ მახასიათებელს. ემპირიულად ყოველ ცვლადს თავისი შესატყვისი წონა აქვს, რომელიც განსაზღვრავს მათ მნიშვნელობებს. სოციალური განწყობა (Attitude) ავტორებს განსხვავებულად აქვთ გააზრებული. სოციალური განწყობა არის დამოკიდებულება აქტივობის და არა რაიმე განყენებული ობიექტის მიმართ, ხოლო შეფასებებისას გათვალისწინებულია აქტივობის შედეგის მიმართ რწმენა და მისი შეფასება. სოციალური ნორმა არის სოციალური ფაქტორის გათვალისწინება მოდელში, რომელიც გულისხმობს ნორმატიული რწმენის საკუთარ მოტივაციაზე დაქვემდებარებას. ეს ნიშნავს, რომ პიროვნებას გააჩნია რწმენა, სადაც მისთვის მნიშვნელოვანი პიროვნებები თვლიან, რომ ის ამ ქცევას შეასრულებს გარკვეული ქცევითი ვექტორით. აქვე გათვალისწინებულია რეფერენტული ჯგუფის წევრების აზრიც, რომლებიც პიროვნებისგან მოელიან შესატყვისი ქცევის განხორციელებას. ადამიანი შეიძლება დაექვემდებაროს რეფერენტული ჯგუფის მოლოდინებს და მასაც ქონდეს სურვილი ამ ქცევის განხორციელების, ანდა დაექვემდებაროს როგორც რეფერენტული ჯგუფის წევრი, ოღონდ არ ქონდეს ამ ქცევის განხორციელების სურვილი. სწორედ ეს პრინციპია ამ მოდელში გათვალისწინებული, რომელიც სკალურ მაჩვენებელში აისახება (თანხმობა-არდათანხმება) და ცვლადებზე მინიჭებულია ემპირიული წონები. ერთზე მეტი რეფერენტული ჯგუფი ჩვენს სოციალურ ქცევას კორექტივს უკეთებს, ამიტომ საზომ სკალაზე მრავალი რეფერენტული ჯგუფია შეტანილი. მიღებული სკალები ვარირებს სამიდან ზემოთ. ერთი კონკრეტული სოციალური ქცევის გასაზომად შესაძლებელია 70- მდე სკალა იქნეს აღებული. სწორედ ასეთი გაზომვის შედეგად ვიღებთ ემპირიულ წონას, იმ ცვლადებთან მიმართებაში რაც მოდელშია დაშვებული.

მნიშვნელოვანია ის, რომ გამოყენებულია კორელაციური ანალიზი, რათა დადგინდეს ცვლადებს შორის მიმართებები და რეგრესიული ანალიზი, რაც დაგვეხმარება დავადგინოთ ქცევით განზრახვას განსაზღვრავს პიროვნული, თუ სოციალური ფაქტორი.

მიღებული შედეგები დამუშავდა მზა სტატისტიკური პაკეტით SPSS 19.0. მონაცემები დამუშავდა რეგრესიული ანალიზით პირსონის შერეული მომენტის კორელაციის კოეფიციენტით (R). R ამოწმებს სკალათა ნამდვილ რიცხვთა მნიშვნელობას, რომლითაც შესაძლებელია ცვლადებს შორის კავშირის დადგენა. რეგრესიული ანალიზი გამოყენებულია დამოკიდებულ და დამოუკიდებელ ცვლადებს შორის მიმართების საკვლევადა.

მონაცემებიდან ჩანს, რომ ამ მოდელის ცვლადები უზრუნველყოფს მის გამოყენებას დამოკიდებულებებისა და მოლოდინების კვლევისთვის. რაც შეეხება კორელაციის შედეგად მიღებულ მონაცემებს ის ადასტურებს, რომ ცვლადები კავშირში არიან ერთმანეთთან, რაც მოდელის ცვლადების მნიშვნელობაზე მიუთითებს. რეგრესიული ანალიზით მიღებული მონაცემები ორ ნაწილად იყოფა. პირველ ნაწილში აშკარად ჩანს, რომ უშუალოდ განზოგადებული მონაცემების დაფიქსირება ქცევითი განზრახვის მიმართ განპირობებულია პიროვნული ფაქტორით ანუ სოციალური განწყობით. ეს მონაცემები მიუთითებს, რომ დიდი მზაობაა თეზის ამუშავების მიმართ პიროვნულ დონეზე. რაც შეეხება მოლოდინების გათვალისწინებას, ანუ გაფართოებული გაზომვის შედეგად ნორმატიულ რწმენას, მოტივაციაზე დაქვემდებარებული ანუ რეფერენტული ჯგუფის აზრის გათვალისწინება უფრო მნიშვნელოვანი აღმოჩნდა, თუმცა არც პიროვნული ფაქტორია მცირე. შეიძლება დავასკვნათ, რომ საპორტო ქალაქებში მცხოვრებ ადამიანებს მზაობა აქვთ, რომ მათ რეგიონში განვითარდეს თეზი და ასევე აქვთ მოლოდინები, რომ ამას მხარს დაუწერენ მათ ირგვლივ მყოფნი.

დასკვნები: თუ შევაჯამებთ ემპირიული კვლევის შედეგებს შევძლებთ ჩამოვაყალიბოთ ზოგიერთი დასკვნა და მოსაზრებები:

- თეზი, როგორც ქ. ფოთის, ასევე დანარჩენი საქართველოს მოსახლეობისთვის შეიძლება ჩაითვალოს პოზიტიურ მოვლენად და მოსახლეობის დასაქმების ძირითად წყაროდ.

- მოსახლეობის აზრით, თეზი ასევე მნიშვნელოვანია ქალაქის ინფრასტრუქტურის განვითარებისათვის, ეკონომიკური ზრდისთვის, მოსახლეობის ცხოვრების დონის ამაღლებისთვის.
- მართალია თეზი ეკოლოგიურად ლოკალურ ტერიტორიებს დააზიანებს, რადგანაც ინვესტორები გაურბიან გარემოს დაცვისთვის ხარჯის გაწევას, მაგრამ ინვესტიციების მოზიდვისთვის მნიშვნელოვანი იქნება.
- თეზი ეკონომიკურ კეთილდღეობას მოიტანს, მაგრამ შეცვლის ტრადიციულ ურთიერთობებს, რაც მოსახლეობის ცნობიერებას კვალს დაატყობს და რაც გლობალიზაციასა და ურბანიზაციას ამა თუ იმ ფორმით მაინც მოაქვს.
- ადამიანებს აქვთ განზრახვა მათ რეგიონში თეზის შექმნის და ამას პიროვნულად მხარს დაუჭერენ, რადგან ეს მათ ინტერესებში შედის.
- ადამიანებს აქვთ განზრახვა მათ რეგიონში თეზის მხარდაჭერის იმ იმედით, რომ ამას მათი ახლობლებიც დაუჭერენ მხარს.
- თეზის შექმნა მნიშვნელოვანია არა მარტო თავისთავად, არამედ მოქალაქეების ჩართულობის მიზნით.

ემპირიულად მიღებული მონაცემები, მოსახლეობის მოლოდინები, ემთხვევა სხვა ქვეყნების გამოცდილებით მიღებულ თეორიულ დაშვებებს და მიუთითებს თეზის ამოქმედებით გამოწვეულ როგორც დადებით, ასევე უარყოფით ფაქტორებსა და საფრთხეებზე.

I თავის დასკვნა:

სანაპირო ზოლის ტერიტორიულ-სივრცითი ორგანიზაციის ორი ძირითადი ფორმა: საპორტო-სამეურნეო ტერიტორიული სისტემები და თავისუფალი ეკონომიკური ზონები არიან მნიშვნელოვანი ინსტრუმენტები ადგილობრივი და რეგიონული ეკონომიკების განვითარების, გლობალურ ბაზარზე ეფექტური ვაჭრობისა და მსოფლიო ინტეგრაციულ პროცესებში ჩართვის.

მსოფლიოში საპორტო-სამეურნეო სისტემების შემდგომი განვითარება დამოკიდებულია შრომის საერთაშორისო დანაწილების გადრმავებაზე,

საზღვაო ტრანსპორტის ეკონომიკურ ეფექტურობაზე და განვითარებული ქვეყნების იმპორტულ ნედლეულზე დამოკიდებულების ხარისხზე.

საქართველოსთვის, როგორც ევროპის პერიფერიული ნაწილის ეკონომიკისთვის, ეფექტური საპორტო სისტემების ქონა აუცილებელია საერთაშორისო ვაჭრობაში ჩართვისა და ექსპორტზე ორიენტირებული დარგების განვითარებისათვის. ევროპეიზაცია და გლობალიზაცია არის ქვეყნის ხსნა, ვაჭრობა გადაიტანოს მზარდი ევროკავშირის ბაზარზე. პორტი ნამდვილად არის ინსტრუმენტი ქვეყნის ეკონომიკის ინტეგრაციისა ევროპული და გლობალური ვაჭრობის სისტემაში.

საქართველო უნდა ეცადოს გაითვალისწინოს თავისუფალი ეკონომიკური ზონების ფუნქციონირების დადებითი გამოცდილება და იმოქმედოს ქვეყნის განვითარებისთვის საჭირო ინტერესების გათვალისწინებით.

ყველა მნიშვნელოვანი სახელმწიფო პროექტის და მათ შორის თავისუფალი ინდუსტრიული ზონის განხორციელებისას, გათვალისწინებული უნდა იყოს მოსახლეობის აზრი და შეხედულებები, რაც ხელს შეუწყობს მოსახლეობის ჩართულობის გადრმავებას სახელმწიფო გადაწყვეტილებების მიღებაში.

II თავი: ქართული პორტების ფუნქციური დატვირთვა

2.1. ქართული პორტები, როგორც ქალაქწარმომქმნელი ფაქტორი

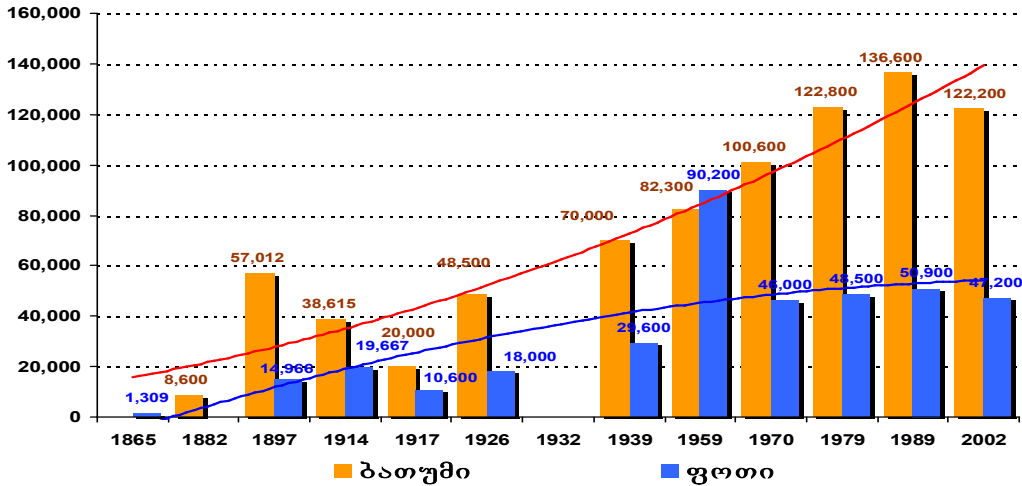
ქალაქწარმომქმნელ ფუნქციას განვიხილავთ ორი პარამეტრის მეშვეობით: I. მოსახლეობის რაოდენობრივი ცვლილებების მიხედვით, რადგანაც ვთვლით, რომ ქალაქის ფუნქციური დატვირთვა ზრდის მისი მოსახლეობის რაოდენობას. II. ქალაქის მეურნეობის დარგობრივ სტრუქტურაში “საზღვაო შემადგენელის” მოცულობით.

I. ფაქტორი: XIII-XVIII საუკუნეებში საქალაქო ცხოვრება საქართველოში დაქვეითებული იყო ეპიდემიების, თურქთა შემოსევებისა და ტყვეთა სყიდვის გამო.

საქართველო 1801 წლიდან რუსეთის იმპერიის შემადგენლობაშია. 1860-იანი წლების ბურჟუაზიული რეფორმების შედეგად რუსეთში დაწყებული ეკონომიკური ძვრები საქართველოზეც აისახა და ეკონომიკურ ურთიერთობათა განვითარებაში მნიშვნელოვანი როლის შესრულება დაიწყო შავი ზღვის ქართულმა სანაპირომ. სწორედ ამ პერიოდიდან აქტუალიზირდება ბათუმისა და ფოთის პორტების ქალაქწარმომქმნელი ფუნქცია. თუ 1807 წელს ბათუმის მოსახლეობა 2000 კაცს შეადგენდა, 1878 წელს კი 3000-ს, 1882 წელს 8671-ს მიაღწია, ანუ მოსახლეობა ქალაქის თურქეთის ბატონობიდან თავის დაღწევისა და სატრანსპორტო და სამხედრო-ადმინისტრაციული ფუნქციის შექმნის შემდეგ 4-ჯერ გაიზარდა. რაც შეეხება ფოთს, ის სანავსადგურო ქალაქად 1858 წელს გამოცხადდა და მოსახლეობის რაოდენობა 1865 წლის მონაცემებით 1309 კაცი იყო. ქალაქის სანავსადგურო-სატრანსპორტო ფუნქციით დატვირთვამ კი 1897 წლის რუსეთის იმპერიის საყოველთაო აღწერის მონაცემებით, მოსახლეობა 7 666 კაცამდე, ანუ 5,8 ჯერ გაიზარდა, ბათუმის მოსახლეობა ამავე მონაცემებით 28 500 კაცი გახდა და 1807 წელთან შედარებით 14,5-ჯერ გაიზარდა.

სანავსადგურო ქალაქებში ეკონომიკური ცხოვრების აღმავლობამ მიიზიდა მოსახლეობა, რომლის რაოდენობაც შრომის გამოყენების სფეროების ზრდის შესაბამისად სწრაფი ტემპებით იზრდებოდა არა მარტო გურია-სამეგრელოს სოფლის მოსახლეობის, არამედ თურქეთიდან შემოსული სომხებისა და ბერძნების ხარჯზეც.

ბათუმისა და ფოთის მოსახლეობის დინამიკა XIX XXI საუკუნეებში



(წყარო: მოსახლეობის სხვადასხვა წლების აღწერის მასალები; კავკასიის კალენდარი, 1915)

გრაფიკზე ასახულია ბათუმის და ფოთის მოსახლეობის რიცხოვნობის დინამიკა რუსეთის იმპერიის მოსახლეობის პირველი აღწერიდან დამოუკიდებელი საქართველოს პირველ აღწერამდე, სადაც ჩანს გარკვეული ტენდენციები. კერძოდ:

XIX ს-ის ბოლოს ბათუმის მოსახლეობის მატების მთავარი მიზეზი მისი საპორტო, სავაჭრო და სამრეწველო ფუნქციების განვითარებაშია და თუ 1807 წელს იქ 2000-მდე კაცი ცხოვრობდა, 1914 წელს ქალაქის მოსახლეობა 38 615 კაცი გახდა, ანუ 19,3 ჯერ გაიზარდა. ბათუმი XIX საუკუნეში დინამიურად ვითარდებოდა და განვითარების ტემპით მეორე ადგილზე იყო ბაქოს მერე.

ფოთის მოსახლეობა 1865-1914 წლებში 15,0 ჯერ გაიზარდა, რადგანაც პორტი დიდი როლდენობით მუშა ხელს საჭიროებდა.

1914-21 და 1939-59 წლებში ბათუმისა და ფოთის მოსახლეობის ზრდის ტემპები შესამჩნევად შენედა, ომებისა და ბათუმის ჩიხური მდებარეობის გამო სასაზღვრო ზონაში.

საბჭოთა პერიოდში პორტების ქალაქწარმომქმნელი ფუნქცია კვლავაც მნიშვნელოვან ფაქტორს წარმოადგენდა. 1959 89 წლებში საბჭოთა საქართველოს ეკონომიკა სწრაფი ტემპებით ვითარდებოდა და პოლიტიკურ-

ეკონომიკური სტაბილურობა და სოციალური დაცულობა ქმნიდა პირობებს მოსახლეობის რიცხოვნობისა და სიცოცხლის ხანგრძლივობის ზრდისთვის. 1959 წლიდან 1989 წლამდე საკვლევი ქალაქების, ბათუმისა და ფოთის მოსახლეობა გაიზარდა შესაბამისად 1,6 და 2,0 ჯერ, თუმცა გასაბჭოებამდე ტემპებს მკვეთრად ჩამორჩებოდა.

II ფაქტორი: საქართველოს ტერიტორიულ-საწარმოო კომპლექსის სივრცობრივი სტრუქტურის სრულყოფისა და თბილისის სამრეწველო აგლომერაციის ჰიპერტროფიული განვითარების თავიდან აცილების მიზნით, მიზანშეწონილი გახდა საქართველოს ზღვისპირა მდებარეობის როლის წამოწევა და შავიზღვისპირეთის სამეურნეო კომპლექსის განვითარება, საკავშირო მნიშვნელობის ბათუმისა და ფოთის საპორტო-სამრეწველო კომპლექსების შექმნის გზით.

ფოთი საქართველოს ძირითადი პორტი იყო მშრალი ტვირთების გადაზიდვაში. სპეციალიზაციას განსაზღვრავდა ჭიათურის მარგანცის ექსპორტი. პორტი იღებდა სსრკ-ის სამხრეთი რაიონებიდან რკინასა და ქვანახშირს, იმპორტულ ბოქსიტსა და მარცვლეულს ამიერკავკასიის რესპუბლიკებისთვის.

ბათუმი ქვეყნის უმთავრესი სატრანსპორტო კვანძი იყო. იგი აკავშირებდა ამიერკავკასიას, შუა აზიასა და სსრკ-ის სამხრეთ რაიონებს საზღვარგარეთის ქვეყნებთან. სპეციალიზირებული იყო ნავთობის გადაზიდვაზე. ის შავი ზღვის აუზის სამგზავრო და საკრუიზო ხაზების მნიშვნელოვანი პუნქტს წარმოადგენდა.

საკვლევი ქალაქების სამრეწველო განვითარება განპირობებული იყო ისეთი ფაქტორებით, როგორცაა მათი ზღვისპირა მდებარეობისა და საპორტო პოტენციალის სრულად გამოყენება.

ბათუმის საპორტო-სამრეწველო კომპლექსის სტრუქტურას ჰქონდა შემდეგი სახე:

ბათუმის საპორტო-სამრეწველო კომპლექსი:



I ბლოკი: საზღვაო პორტი, მისი მომსახურე საწარმოები, ტვირთის გადაზიდვისთვის მნიშვნელოვანი სატრანსპორტო კომუნიკაციები.



II ბლოკი: ზღვისპირა მდებარეობით განპირობებული დარგები: გემთმშენებელი ქარხანა, ნავთობგადამამუშავებელი ქარხანა, თევზსაჭერი სამმართველო.



III ბლოკი: კვალიფიციური მუშა-ხელის არსებობითა და პორტის ექსპორტ-იმპორტული ოპერაციებით განპირობებული დარგები: მანქანათმშენებელი, ელექტრომექანიკური, ტრანსფორმატორების, ქიმიურ-ფარმაცევტული ქარხნები.

პირველი “ბლოკი” მოიცავდა საზღვაო პორტს, მის მომსახურე საწარმოებს, სატრანსპორტო კომუნიკაციებს, ნავთობგადამტვირთავ საწარმოს. პორტში დასაქმებული იყო 846 კაცი. ბათუმი საზღვაო ტრანსპორტის მართვის ცენტრს წარმოადგენდა. იქ 1967 წლიდან მოქმედებდა საქართველოს საზღვაო სანაოსნო სამმართველო, რომელიც შეიქმნა ბათუმის, ფოთისა და სოხუმის პორტების ბაზაზე. სანაოსნოს ბალანსზე 49 საზღვაო-სატრანსპორტო გემი, სამი საზღვაო პორტი და მათი ნორმალური ფუნქციონირებისათვის საჭირო ყველა სანაპირო ორგანიზაციათა და საწარმოთა კომპლექსი იყო, აღჭურვილი მძლავრი მატერიალურ-ტექნიკური ბაზით. ბათუმის პორტი, შეინარჩუნა რა ტრადიციული სპეციალიზაცია ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების ექსპორტზე, გადაიქცა მაღალგანვითარებულ საპორტო-სამრეწველო კომპლექსად შავი ზღვის აუზში.

მეორე “ბლოკი” მოიცავდა საწარმოებს, რომელთა შექმნა უშუალოდ ქალაქის ზღვისპირა გეოგრაფიულმა მდებარეობამ განაპირობა. ესენი იყო: ნავთობგადამამუშავებელი და გემთმშენებელი ქარხნები და აჭარის თევზჭერის ფლოტის სამმართველო, რომლებიც დიდ როლს ასრულებდნენ ბათუმის მრავალდარგოვანი მრეწველობის შექმნაში. 80-იან წლებში ეს დარგები იძლეოდა რესპუბლიკის მთლიანი სამრეწველო პროდუქციის 5%.

ნავთობგადამამუშავებელი ქარხანა, რომლის სიმძლავრე იყო 4 მლნ. ნედლი ნავთობი წელიწადში, აწარმოებდა 20-ზე მეტი დასახელების პროდუქციას: ავტობენზინს, დიზელის საწვავს, საცხებ ზეთებს და სხვ. მისი ხვედრითი წილი მაღალი იყო არა მარტო ქალაქის მრეწველობაში, არამედ ქალაქის სატრანსპორტო ფუნქციის ფორმირებაში, რადგანაც ის ქმნიდა მნიშვნელოვან ტვირთნაკადებს და ჰინტერლანდს პორტისთვის. ქალაქის მრეწველობაში 1985 წელს მისი წილი 33,6% იყო, პორტის ტვირთბრუნვაში - 73,9%. მასზე

მოდით საქართველოს ნავთობპროდუქტებით მომარაგების 40%. ნავთობპროდუქტების ექსპორტი წარმოებდა საფრანგეთში, იტალიაში, დიდ ბრიტანეთში, საბერძნეთში, ბელგიაში, ნიდერლანდებში, თურქეთში, ბულგარეთში, კუბაში, იუგოსლავიაში. ბათუმის გემთმშენებელი ქარხნის პროდუქცია, წყალქვეშა ფრთიანი კატარღები “ვოლნა”, იგზავნებოდა დიდ ბრიტანეთში, საფრანგეთში, აშშ-ში, უნგრეთში, სირიაში, შვედეთში, არგენტინაში, ტაილანდში, სინგაპურში, სულ 42-მდე ქვეყანაში. წარმოებული კატერების 80% საქსპორტო იყო.

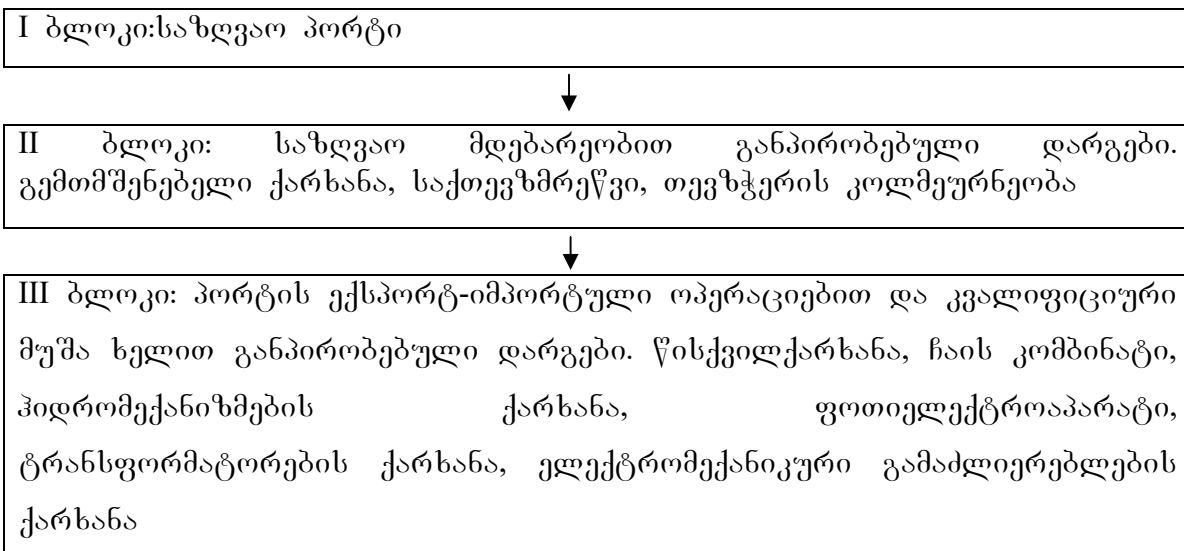
აზოვ-შავი ზღვის აუზში თევზის მრეწველობის ერთ-ერთ მნიშვნელოვან ცენტრს აჭარის თევზსაჭერი ფლოტის სამმართველოს პორტში ჰქონდა საკუთარი მისადგომი და 22 გემიანი ფლოტი. თევზჭერა წარმოებდა აზოვ-შავი ზღვის აუზში და რეწვის 90% იყო ქაფშია. 4 გემი წითელ ზღვაში ეწეოდა რეწვას. როდუქცია გადიოდა ბელორუსიაში, უკრაინასა და თავად საქართველოში.

მესამე “ბლოკში” გაერთიანებული საწარმოების შექმნა განაპირობა ორმა ფაქტორმა: კვალიფიციური მუშახელის არსებობამ და ბათუმის ნავსადგურით ექსპორტ-იმპორტის ოპერაციების წარმოების შესაძლებლობამ. მათ რიცხვს მიეკუთვნებოდა: მანქანათმშენებელი ქარხანა, რომელიც უშვებდა ჩაის გადამამუშავებელ, ღვინისა და საკონსერვო მრეწველობისთვის საჭირო ტექნოლოგიურ მოწყობილობებს. პროდუქცია გადიოდა საქართველოს ყველა ჩაისა და ღვინის ქარხანაში, ასევე რუსეთში, აზერბაიჯანში, უზბეკეთში, ყაზახეთში, ვიეტნამში, ჩეხოსლოვაკიაში, მონღოლეთში, ავღანეთში, კუბაში, ინდოეთში. ქარხნის წილად მოდიოდა მანქანათმშენებლობის დარგის მთლიანი სამრეწველო პროდუქციის 18, 3%, ხოლო ბათუმის მრეწველობის 2, 8%. ელექტრომექანიკური ქარხნის პროდუქცია ელექტროსაწვევარა, იგზავნებოდა კუბაში, სირიაში, მონღოლეთში, პოლონეთში, ირანში, ავღანეთში, ნიგერიაში, თურქეთში, იუგოსლავიაში. ტრანსფორმატორების ქარხნის პროდუქცია გადიოდა ევროპის სოციალისტურ ქვეყნებში, კუბაში, მონღოლეთში, იაპონიაში, ინდოეთში, სირიაში, ვიეტნამში, კამპუჩიაში, ირანში, კორეაში, ლაოსში, ლიბიაში, საბერძნეთში, ალჟირში, ანგოლაში, მოზამბიკში, იემენში, ეთიოპიასა და ჩინეთში. ქიმიურ-ფარმაცევტული ქარხანა პროდუქციას აგზავნიდა ირანში, ერაყში, რუმინეთში, ბულგარეთსა და სსრ.

ქვეყნებში. სულ ბათუმის პორტიდან 1980-იან წლებში საექსპორტოდ გადიოდა ოცდათერთმეტი დასახელების პროდუქცია 64 ქვეყანაში.

დარგობრივი სტრუქტურა 60-იანი წლებიდან 80-იანი წლების ბოლომდე უცვლელი იყო. გამოშვებული სამრეწველო პროდუქცია რაოდენობრივად და ფულად გამოსატულებაში განუხრელად იზრდებოდა. მთლიანად ბათუმის სამრეწველო კომპლექსში 40 საწარმო იყო. აქედან საპორტო-სამრეწველო კომპლექსმაფორმირებელი 8 საწარმოს სასაქონლო პროდუქციაზე მოდიოდა მთლიანი პროდუქციის 57,7%, სამრეწველო პერსონალის 49,6%, მოგების 55,7%. (ციფრობრივი მასალა აღებულია აჭარის სტატისტიკის სამმართველოში). 1988 წელს კომპლექსმაფორმირებელმა დარგებმა აჭარის ასსრ მთლიანი სამრეწველო პროდუქციის 51% აწარმოეს, ხოლო რესპუბლიკის სამრეწველო პროდუქციის 4,9% (Батуми город дружбы, 1989 г).

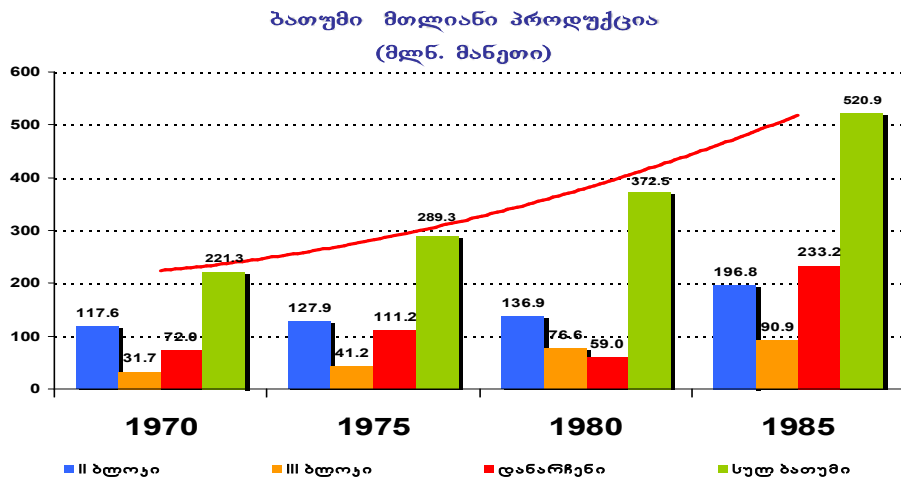
ფოტის საპორტო-სამრეწველო კომპლექსი, მოიცავდა შემდეგ ბლოკებს:



ფოტში XX საუკუნის 80-იანი წლებისთვის 20 საწარმო იყო. 1985 წელს გამოშვებული იყო 197 086 მანეთის სამრეწველო პროდუქცია. აქედან საპორტო-სამრეწველო კომპლექსის საწარმოებზე მოდიოდა 163 057 მანეთი, ანუ მთლიანი სამრეწველო პროდუქციის 82%. საექსპორტო პროდუქციას ფოტში აწარმოებდა 5 სამრეწველო საწარმო, ხუთივე სსკ-ში იყო. საქონელი გადიოდა 40 ქვეყანაში. გემთმშენებელი ქარხანა წყალქვეშა ფრთიან კატარღა “კოლხიდას” უშვებდა, წელიწადში 45 ცალს იტალიისთვის, ესპანეთისთვის, იუგოსლავიისთვის, საბერძნეთისთვის. მიწისმწოვი მანქანები გადიოდა გდრ-ში, პოლონეთში, რუმინეთში, ვიეტნამში. დაბალვოლტიანი აპარატურა

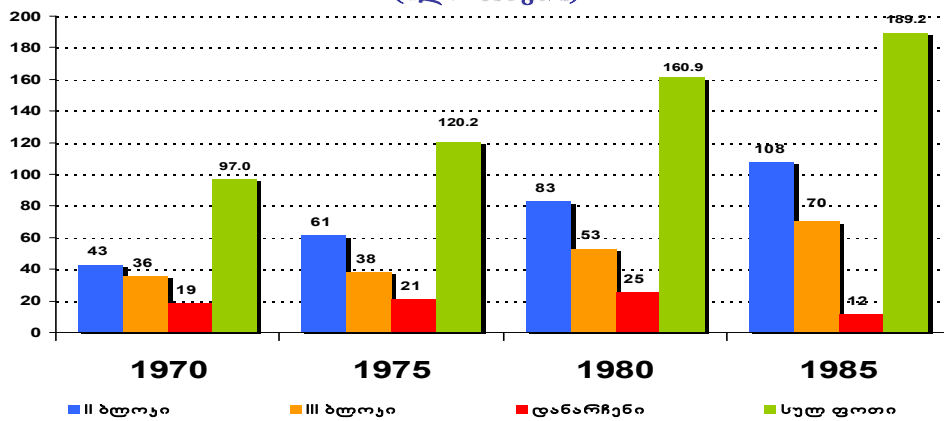
ბულგარეთში, ალჟირში, კორეაში, პაკისტანში, სირიასა და სხვ. “ფოთიელექტროაპარატის” პროდუქცია წინააღმდეგობის ყუთები, მაგნიტური ველის გამაძლიერებლები, წრიული დენის მიმღებები იგზავნებოდა საექსპორტოდ 40 ქვეყანაში ალჟირში, ინგლისში, ტანზანიაში, თურქეთში, სირიაში და სხვ. 1985 წელს შრომითი რესურსები ფოთის მოსახლეობის 49,7% -ს შეადგენდა. აქედან მრეწველობასა და პორტში მუშაობდა 67,5%; ბათუმში შრომითი რესურსები მოსახლეობის 48,6% შეადგენდა და მრეწველობასა და პორტში 44,3% მუშაობდა.

აქვე მოგვყავს ბათუმისა და ფოთის მთლიანი სამრეწველო პროდუქცია 1970-1985წწ, სადაც ნათლად ჩანს საპორტო-სამრეწველო კომპლექსში შემავალ საწარმოთა მაღალი წილი. საპორტო სამრეწველო კომპლექსი ამ ქალაქების სოციალურ ეკონომიკურ განვითარების მამოძრავებელი, სპეციალიზაციის განმსაზღვრელი და ქალაქწარმომქმნელი ფაქტორი იყო.



წყარო: სტატისტიკური კრებულები

ფოთი მთლიანი პროდუქცია
(მლნ. მანეთი)



წყარო: სხვადასხვა წლების სტატისტიკური კრებულები

ამრიგად, ბათუმისა და ფოთის საპორტო-სამრეწველო კომპლექსები, რომლებიც ვითარდებოდა უშუალოდ პორტისა და ზღვისპირა გეოგრაფიული მდებარეობის უპირატესობების გამოყენებით, მნიშვნელოვან ქალაქწარმომქმნელ ფაქტორებს წარმოადგენდნენ XX საუკუნის 90-იან წლებამდე. ისინი ასევე განსაზღვრავდნენ ამ ქალაქების სამრეწველო სპეციალიზაციას და ქვეყნის სამრეწველო-ტერიტორიული კომპლექსის შექმნაში მნიშვნელოვან როლს ასრულებდნენ, იყენებდნენ რა ხელსაყრელ სატრანსპორტო-გეოგრაფიულ მდებარეობას სსრკ-ის ევროპული ნაწილის განვითარებული რეგიონების მიმართ, ტრანზიტულ მდებარეობას ირანის მიმართ და ხელსაყრელ მდებარეობას თვითონ ამიერკავკასიაში.

გარდამავალი ეკონომიკის პირობებში, მეურნეობის განვითარებისთვის საჭირო მატერიალური და სოციალური რესურსების არსებობის მიუხედავად ბათუმისა და ფოთის საპორტო-სამრეწველო კომპლექსები (სსკ) დაიშალა და ქალაქები დღემდე ვერ იყენებენ ზღვისპირა მდებარეობითა და პორტების ფუნქციონირებით შესაძლო განვითარებისა და ზრდის საშუალებებს.

ბათუმში სამასამდე საწარმოა რეგისტრირებული და არც ერთი არაა დაკავშირებული ზღვისპირა მდებარეობასა და საპორტო საქმიანობასთან. ფოთის სამეურნეო პროფილში უფრო მეტადაა შენარჩუნებული სსკ-ს სპეციალიზაცია. 250-ზე მეტი დარეგისტრირებული საწარმოდან მხოლოდ რვაა მოქმედი და მათ შორის საპორტო-სამრეწველო კომპლექსში შემავალი წისკვილქარხანა, ფოთიჰიდრომანქანა და გემთსაშენი ქარხანა. მთლიანი გამოშვებული სამრეწველო პროდუქცია 2009 წელს 1 699 500 ათასი ლარი

იყო. აქედან 502 300 ლარი სწორედ ამ სამი ქარხნის წილია; კიდევ 890 200 ლარიკი სამი თევზის გადამამუშავებელი ქარხნის, რაც მთელი სამრეწველო პროდუქციის 81%-ს შეადგენს. მრეწველობაში დასაქმებულია 1520 კაცი. ზემოთ ჩამოთვლილ 6 საწარმოში მრეწველობაში მთლიანად დასაქმებულთა 45,3%-ია.

საპორტო ქალაქებში მოსახლეობის მატება-კლებისა დასამეურნეო ცხოვრების დაქვეითება-განვითარების მიზეზები სქემატურად ასე გამოვსახეთ:

XIX საუკუნის I ნახევარი: მოსახლეობის კლება, მეურნეობისა და საქალაქო ცხოვრების განვითარების დაბალი დონე.

მიზეზები:

1. ბუნებრივი ფაქტორები - კლიმატი, ჭაობები
2. მაღარია
3. თურქეთის ბატონობა
4. ტყვეთა სყიდვა
5. ქალაქების ფუნქციური დატვირთვის უქონლობა

XIX საუკუნის ბოლო, რუსეთის იმპერიის შემადგენლობაში. აპიტალიზმის ჩასახვა. მოსახლეობის მატება, მეურნეობის განვითარება.

მიზეზები:

1. სოფელში მცირემიწიანობა, მიწაზე მაღალი არენდა, მიგრაცია ქალაქებში
2. ზღვისპირა მდებარეობის უპირატესობებისადმი მისაწვდომობა
3. ქალაქების სატრანსპორტო-სავაჭრო და სამხედრო-ადმინისტრაციული ფუნქციით დატვირთვა

XX საუკუნე, საბჭოთა კავშირის შემადგენლობაში. სოციალიზმი.

მოსახლეობის მატება, მეურნეობის განვითარება.

მიზეზები:

1. ზღვისპირა მდებარეობის უპირატესობების გამოყენება
2. ქალაქების ფუნქციური დატვირთვა საპორტო-სამრეწველო და ტურისტულ-რეკრეაციული კომპლექსების განვითარების მეშვეობით
3. პოლიტიკური და სოციალურ-ეკონომიკური სტაბილურობა

XX საუკუნის ბოლო, XXI საუკუნის დასაწყისი. სახელმწიფო დამოუკიდებლობა, გარდამავალი ეკონომიკა. მოსახლეობის კლება, მეურნეობის დაქვეითება:

მიზეზები:

1. ბუნებრივ-ეკოლოგიური კატასტროფები
2. ეთნიკური და პოლიტიკური კონფლიქტები
3. ეკონომიკური კრიზისი
4. სამეურნეო სპეციალიზაციისა და გასაღების ბაზრების დაკარგვა და ახლის ძიება
5. ქალაქების ფუნქციური შეზღუდულობა

XIX საუკუნეში მთავარი ქალაქწარმომქმნელი ფაქტორებია საზღვაო ტრანსპორტისა და ვაჭრობის, სანავსადგურო მეურნეობისა და სამხედრო-მმართველობით-ადმინისტრაციული ფუნქციების განვითარება.

XX საუკუნეში საბჭოთა პერიოდი საპორტო ქალაქების საპორტო-სამრეწველო და საკურორტო-ტურისტული კომპლექსების სწრაფი განვითარებით ხასიათდება. ხელსაყრელი ზღვისპირა მდებარეობა ბათუმსა და ფოთს საპორტო-სამრეწველო ცენტრებად აყალიბებს, რაც დასაქმების სფეროს გაფართოებასა და მოსახლეობისა და ეკონომიკის ზრდას იწვევს.

დამოუკიდებლობის მოპოვების შემდეგ საპორტო ქალაქებმა დაკარგეს ფუნქციები. საპორტო-სამრეწველო კომპლექსები დაიშალა. საწარმოებმა დაკარგეს გასაღების ბაზარი და შეაჩერეს ფუნქციონირება. პორტები გადავიდა კერძო საკუთრებაში და თანაც უცხოელთა ხელში, რომელთათვის უმთავრესი მიზანი მოგების ნახვაა და არა ქალაქისა და ქვეყნის განვითარებაზე ზრუნვა.

დღეს ქართულ პორტებს დაკარგული აქვთ ქალაქგანმავითარებელი ფუნქცია. საპორტო აგლომერაციებსა და პორტებს შორის მოშლილია ფუნქციონალურ-სივრცითი კომუნიკაცია და გაწყვეტილია ეკონომიკური კავშირები, მაშინ როცა პორტი და ქალაქი ერთმანეთისთვის მუდმივ სოციალურ, ინფრასტრუქტურულ და სამეურნეო საყრდენს წარმოადგენს. ასეა ევროპაში, სადაც პორტები თავის ირგვლივ ქმნიან ეკონომიკურ კვანძებს და დიდია მათი პარტისიპაცია საქალაქო მეურნეობისა და ინფრასტრუქტურის განვითარებაში.

2.2. ქართული პორტები, როგორც სამხრეთ კავკასიის რეგიონული განვითარების ფაქტორი

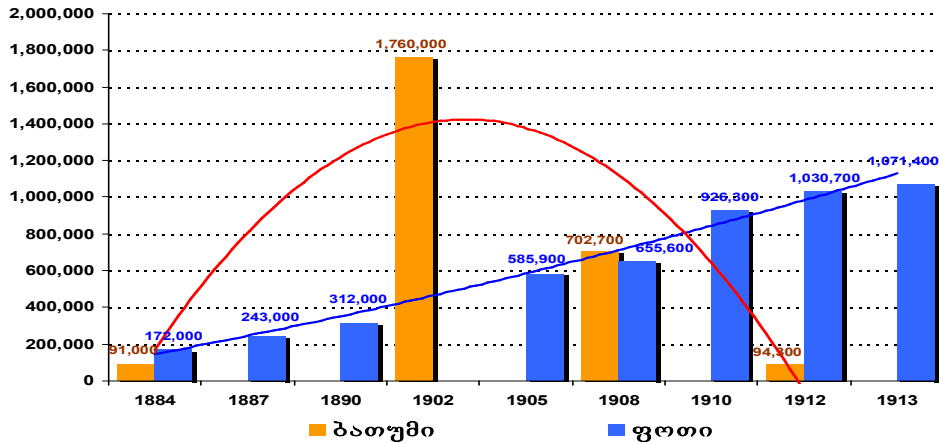
საბჭოთა კავშირის დაშლამ საფუძვლიანად შეცვალა გეოპოლიტიკური ვითარება ევრაზიაში. სამხრეთ კავკასია, რომელიც ყოფილი საბჭოეთის ჩიხს წარმოადგენდა და ნაკლებად ინტენსიური საგარეო ეკონომიკური ურთიერთობები ჰქონდა, ახალ რეალობაში ევრაზიულ არეალში აღმოსავლეთ-დასავლეთური თუ ჩრდილოეთ-სამხრეთული განზომილებების გადაკვეთაზე სატრანსპორტო-საკომუნიკაციო ქსელთა სამომავლო მიმართულებების განვითარების დადგენისას განმსაზღვრელი ფაქტორი გახდა. საქართველოს აქვს პრეტენზია იყოს სამხრეთ კავკასიის “საზღვაო ჭიშკარი”, რადგანაც სამხრეთ კავკასიის ქვეყნებს შორის მას გამორჩეული სტრატეგიული მდებარეობა აქვს შავ ზღვაზე გასასვლელის გამო. რეგიონის ორი ქვეყანა, აზერბაიჯანი და სომხეთი, საგარეო ეკონომიკურ ურთიერთობების მნიშვნელოვან წილს საქართველოს პორტების მეშვეობით ახორციელებენ არა მარტო XX საუკუნის ბოლოს დამოუკიდებლობის მოპოვების პერიოდიდან, არამედ XIX საუკუნის დასაწყისიდან, როცა სამივე ქვეყანა რუსეთის იმპერიის შემადგენლობაში იყო.

XIX ს-ის 80-იანი წლებიდან მეფის რუსეთმა აჭარა შემოიერთა და დანარჩენი საქართველოსგან მოწყვეტილმა ბათუმმა ეკონომიკური კავშირების აღდგენა დაიწყო. ამას დაერთო რუსული ბაზრის გაფართოების მიზნით საქართველოსა და ამიერკავკასიაში სარკინიგზო ხაზებისა და დასავლეთ და აღმოსავლეთ საქართველოს შორის დამაკავშირებელი ახალი გზების გაყვანა. 1883 წელს დაიწყო ბათუმის ნავსადგურის მშენებლობა და განისაზღვრა მისი, როგორც ბაქოს ნავთობის მსოფლიო ბაზარზე ერთადერთი მიმწოდებლის სპეციალიზაცია. 1890 წელს გაიხსნა სურამის საუღელტეხილო რკინიგზა. ამიერკავკასიის რკინიგზის ექსპლუატაციის დაწყებამ გამოიწვია კავშირების გაღრმავება ბაქოს, თბილისსა და ბათუმს, ანუ კასპიისა და შავი ზღვის აუზებს შორის; ასევე საქართველოს შიგნით ქალაქებსა და სასოფლო დასახლებებს შორის. მთლიანად ამიერკავკასიის რუსეთსა და ევროპასთან დაკავშირებამ კი განავითარა საერთაშორისო სავაჭრო-ეკონომიკური კავშირები, გამოიწვია საქართველოში კაპიტალიზმის ჩასახვა და

ფეოდალური დაქუცმაცებულობიდან ერთიანი შიდა ეროვნული ბაზრის შექმნისკენ სვლა.

XIX ს-ის ბოლოს საქართველოს შავიზღვის აუზში ორი მძლავრი საზღვაო ნავსადგური ჰქონდა ბათუმისა და ფოთის სახით.

ტვირთბრუნვა



ფოთის ნავსადგურის ტვირთბრუნვა 1884 წელს იყო 172 000 ტონა, 1902 წელს - 585 900 ტონა, 1913 წელს კი 1 071 400 ტონამდე გაიზარდა. პორტის ტვირთბრუნვაში მარგანეცის წილი იყო 88 %, რაც ევროპაში მოხმარებული მარგანეცის 70% შეადგენდა.

ბათუმის ნავსადგურის ტვირთბრუნვა 1883 წელს 91 000 ტონა იყო, 1902 წელს 1 760 000 ტონა. 1883 წელს ნავთობპროდუქტების წილი ტვირთბრუნვაში 54,5% შეადგენდა, 1902 წელს 74,4%. ეს იყო ნავთობის ექსპორტის პიკი, რუსეთს მთლიანად ეპყრა ევროპის ბაზარი, მაგრამ მალე კონკურენტი გამოუჩნდა აშშ-ს სახით, რაც ბათუმის პორტის ტვირთბრუნვაზეც აისახა (ჯაოშვილი 1996).

ორივე ნავსადგურიდან გასული ტვირთების გეოგრაფია ასეთი იყო: აზერბაიჯანული ძირტკბილა; ქართული, აზერბაიჯანული და სპარსული კაკლის მორები საფრანგეთისთვის, გერმანიისთვის, ინგლისისა და ბელგიისთვის; ქართული და აზერბაიჯანული აბრეშუმის პარკი საფრანგეთისა და იტალიისთვის.

შემოდინდა: ტარის მასალად ხე-ტყე გალიციიდან, ბუკოვინიდან, ვოლგისპირეთიდან; შავი ლითონი მარიუპოლიდან და ტაგანროგიდან (რუსეთი) საქართველოსა და აზერბაიჯანისათვის; ფქვილი საქართველოსთვის და თურქეთისთვის ოდესიდან, როსტოვიდან, ქერჩიდან, ნოვოროსიისკიდან; ჩაი

ჩინეთიდან, იაპონიიდან და ინდოეთიდან ამიერკავკასიისათვისა და სპარსეთისათვის; თეთრი თუნუქი ინგლისიდან ტარის წარმოებისათვის, საფრანგეთიდან კი სპილენძი და კალა საქართველოსთვისა და აზერბაიჯანისათვის (ჯაოშვილი 1996).

ფოთისა და ბათუმის პორტების მეშვეობით ამიერკავკასიის რეგიონის მსოფლიო ეკონომიკურ ბრუნვაში ჩართვაში გავლენას ახდენდა ქვეყნის პოლიტიკურ-ეკონომიკური მდგომარეობა და საერთაშორისო ვითარება. პორტების როლი უმნიშვნელო იყო თურქების ოკუპაციის პერიოდში და მხოლოდ XIX ს-ის 50-იანი წლებიდან გაიზარდა, როცა ბათუმში დაარსდა რუსეთის იმპერიის საზღვაო და სავაჭრო საზოგადოების სააგენტო და აიგო ფოთის ნავსადგური. შემობრუნების ხანაა XIX ს-ის 70 იანი წლები, როცა ამ ორი ქალაქის გეოგრაფიული მდებარეობის გამოყენება საჭირო გახდა ბაქოს ნავთობისა და ჭიათურის მარგანეცის, როგორც ევროპისთვის აუცილებელი ნედლეულის ექსპორტისათვის.

საბჭოთა პერიოდში ამიერკავკასიისა და შუა აზიის რესპუბლიკების საერთაშორისო და შიდა კავშირები საბჭოთა კავშირის სამხრეთ რაიონებთან და საზღვარგარეთის ქვეყნებთან ქართული პორტების მეშვეობით ხორციელდებოდა. თუმცა ეს კავშირები ნაკლებად ინტენსიური იყო ცენტრალიზებული ეკონომიკისა და სოციალისტური ბანაკის ჩაკეტილი სივრცის გამო.

ბათუმის პორტიდან მაზუთი, ბენზინი, ბიტუმი, ბენზოლი და სხვა გადიოდა ეთიოპიაში, იტალიაში, საფრანგეთში, გურ-ში, ბელგიაში, ვიეტნამსა და კუბაში. მშრალი ტვირთების 90% მოდიოდა იმპორტულ მარცვლეულზე, რომლითაც მარაგდებოდა არა მარტო საქართველო, არამედ ამიერკავკასიის რესპუბლიკებიც. შაქარი შემოდის ბრაზილიიდან საქართველოსთვის; ავსტრალიიდან და საფრანგეთიდან შემოსული კარაქი იგზავნებოდა შუა აზიასა და სომხეთში; ბრინჯი და ფქვილი ინდოეთიდან და საფრანგეთიდან, ხორბალი არგენტინიდან, აშშ-დან, კანადიდან და ავსტრალიიდან ამიერკავკასიის რესპუბლიკებისათვის; სომხეთიდან თიხამიწა იგზავნებოდა იუგოსლავიასა და თურქეთში; პერლიტი იტალიაში, ესპანეთსა და ბელგიაში; დახერხილი ხე-ტყის მასალა დუნაისპირა ქვეყნებიდან - ირანში.

ფოთის პორტი იღებდა ამიერკავკასიის რესპუბლიკებისა და ირანისათვის იმპორტულ ბოქსიტს და მარცვლეულს, ხოლო სსრკ სამხრეთი

რაიონებიდან რკინასა და ქვანახშირს. პერიოდულად წარმოებდა ტროპიკული ხილის იმპორტი ამიერკავკასიის რესპუბლიკებისთვის.

XX ს-ის 90-იანი წლებიდან ამიერკავკასიის ქვეყნებმა დამოუკიდებლობა მოიპოვეს და საქართველოს პორტები უკვე სამხრეთ კავკასიად წოდებული ქვეყნების სოციალურ-ეკონომიკური განვითარებისა და მსოფლიო ეკონომიკურ სივრცეში ჩართვის მნიშვნელოვან ინსტრუმენტად იქცნენ.

საქართველოს პორტებში დამუშავებული სატრანზიტო ტვირთების 64% აზერბაიჯანსა და სომხეთზე მოდის (ცხრილი №9). სომხეთი და აზერბაიჯანი საგარეო ეკონომიკურ კავშირების დიდ წილს ქართული პორტების მეშვეობით ახორციელებენ.

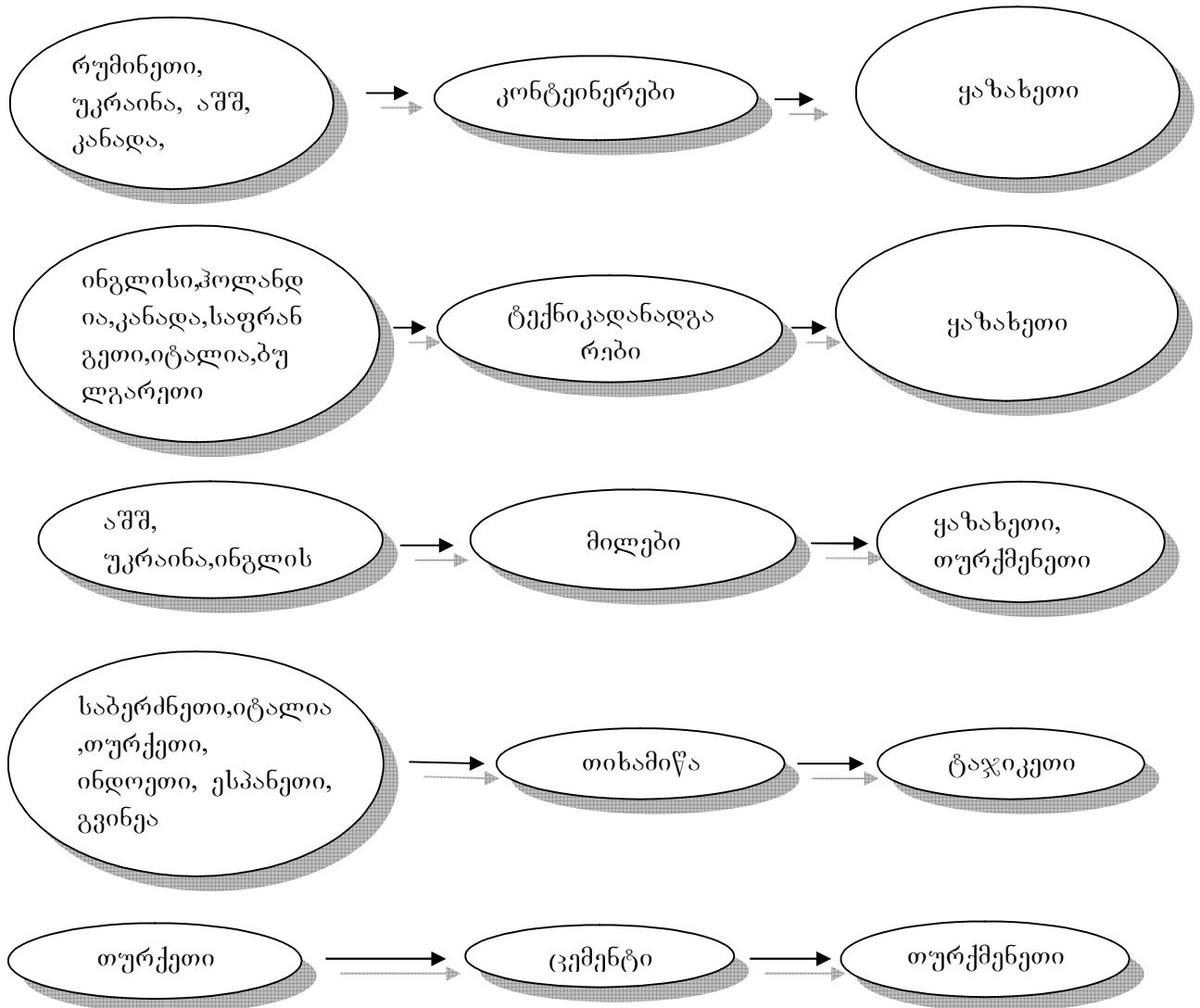
ფოთის პორტიდან აზერბაიჯანისთვის შემოდის ბოქსიტებისა და მარცვლეულის ტვირთნაკადები, ასევე კლინკერი თურქეთიდან და ისრაელიდან, თიხამიწა, ალუმინი, კვარციტი ბულგარეთიდან და უკრაინიდან, ფოლადის ფურცლები თურქეთიდან, მანქანა-დანადგარები ბელორუსიიდან, უკრაინიდან, ბულგარეთიდან, მოლდოვიდან, გერმანიიდან, ლატვიიდან და სხვ. სომხეთისთვის შემოდის საწვავი, მანქანები უკრაინიდან, ბულგარეთიდან, რუსეთიდან, ორივე ქვეყნისთვის შემოდის ტროპიკული ხილი, ქათამი, სამხედრო ტვირთი უკრაინიდან, ბრაზილიიდან, აშშ-დან და სხვ.

ბათუმის პორტის ტვირთბრუნვაში ექსპორტ-ტრანზიტული ტვირთებია: აზერბაიჯანიდან ნავთობი, სომხეთიდან ჯართი, ცენტრალური აზიის ექსპორტ-ტრანზიტული ტვირთები რუსეთზე გადავიდა.

იმპორტ-ტრანზიტული ტვირთები განკუთვნილია აზერბაიჯანისთვის, სომხეთისთვისა და ცენტრალური აზიისთვის.

ცენტრალური აზიის ჩაკეტილი მდებარეობა ამ რეგიონის ქვეყნებს უბიძგებს ეძებონ მსოფლიო სავაჭრო ეკონომიკურ პროცესებში ჩართვისა და ევროპაში გასვლის მრავალვარიანტიანი შესაძლებლობები და მიმართულებები. ამ რეგიონის ქვეყნებისთვის ქართული პორტების გამოყენება შესაძლოა არა მარტო ეკონომიკური, არამედ პოლიტიკური თვალსაზრისითაც გამართლებული აღმოჩნდეს, რადგან ეს მიმართულება მათ რუსეთზე ნაკლებად დამოკიდებულს ხდის. ცენტრალური აზიისთვის ქართული პორტებიდან შემოდის:





მას შემდეგ რაც ყირგიზეთის რკინიგზა ჩინეთისას დაუკავშირდა, ჩინურ ტვირთს ალტერნატივა ექმნება ცენტრალური აზიის ქვეყნებზე გავლით საქართველოს პორტებიდან ევროპაში გატანისა. ექსპერტი ალ. რონდელი თვლის, რომ *“მხოლოდ მაშინ გაიზრდება ქართული პორტების მნიშვნელობა, როცა ის მარტო სამხრეთ კავკასიის ტვირთებს კი არა ცენტრალური აზიის, ჩინეთის, მონღოლეთისა და წყნარი ოკეანის აუზის ტვირთნაკადებსაც შემოიკრებს.”*

2.3. ქართული პორტების სატრანზიტო ფუნქცია, როგორც ქვეყნის ეკონომიკური განვითარების ფაქტორი

საქართველოს არა აქვს სტრატეგიული ბუნებრივი რესურსები, მაგრამ აქვს სატრანსპორტო გეოგრაფიული მდებარეობა, რომელიც სტრატეგიულ სატრანზიტო ფუნქციას ანიჭებს.

ქართული პორტების სატრანზიტო ფუნქციის მნიშვნელობა და როლი სამხრეთ კავკასიის ქვეყნების განვითარებაში XIX საუკუნიდან იღებს სათავეს. 1821 წელს რუსეთმა საქართველოს შავი ზღვის სანაპიროზე გახსნა ყულევის (რელუტ-კალე) პორტო-ფრანკო და 1823 წელს დაიწყო რეგულარული მიმოსვლა ოდესა – რელუტ-კალეს ნავსადგურებს შორის.

1828 წელს გაზეთი "Тифлисские ведомости" თავის მეექვსე ნომერში წერდა "ტფილისის ხელსაყრელი მდებარეობა, ერთი მხრივ ირანის საზღვრებთან სიახლოვე, შესაძლებლობას ქმნის მიიზიდოს აზიის ვაჭრები., შავი ზღვის სანაპიროები განსაკუთრებით ახლა, როცა ჩვენ ვფლობთ მდ. რიონის შესართავს, გვაძლევს ხელსაყრელ პირობებს ევროპასთან მიმოსვლისათვის და ასევე რუსეთი მიიღებს შესაძლებლობას მიჰყიდოს აზიელებს თავისი ფაბრიკებისა და მანუფაქტურების ნაწარმები."

ტრანზიტი ყულევი თბილისის გზით, ხელს უწყობდა ევროპული საქონლის ირანულ ბაზრებზე გაბატონებას, რუსეთის მრეწველობას და ვაჭრობას კი განვითარების პერსპექტივები მოუსპო, რადგანაც რუსული საქონელი უფრო ძვირი და დაბალი ხარისხის იყო. ირანელი და თბილისელი ვაჭრები რუსეთის ბაზრობების გვერდის ავლით ჩადიოდნენ ლაიფციგში და იქიდან ჩამოჰქონდათ ევროპული საქონელი, რომელიც უფრო იაფი და ხარისხიანი იყო. ამიტომ რუსმა მეწარმეებმა თხოვეს მთავრობას აღარ გაეგრძელებინათ შეღავათები, რომელიც 1831 წელს გააუქმეს კიდევ. მაგრამ ფრანგებს და გერმანელებს უკვე ათვისებული ჰქონდათ აზიის ბაზრები და ისინი აღარ დაბრუნებიათ რუსეთის ბაზარს. მათ თურქეთზე გავლით განაგრძეს ვაჭრობა (ჯანაშია 1943).

ათწლიანი შეღავათიანი ტრანზიტითა და ვაჭრობით უძველეს სატრანზიტო გზაზე, რომელიც სამდინარო (რიონ-მტკვარი) და სახმელეთო სისტემით შავ ზღვას აერთიანებდა კასპიის ზღვასთან, რუსეთმა დროებით გზა მისცა ევროპას ირანის ბაზრებისაკენ, გადმოიტანა რა თურქეთიდან ირანში

მიმავალი სატრანზიტო გზა ამიერკავკასიაში, რითაც გააძლიერა საკუთარი პოლიტიკური გავლენა ევროპასა და აღმოსავლეთში.

ევროპასა და ირანს შორის სატრანზიტო გზამ ყულეფ-თბილისის ნაცვლად ისევ ტრაპეზუნდ-ერზერუმში გადაინაცვლა. თბილისმა დაკარგა სატრანზიტო მნიშვნელობა.

ეს პირველი მცდელობა საქართველოს და ამიერკავკასიის საქონლის მსოფლიო ბრუნვაში ჩართვისა მარცხით დამთავრდა.

1990-იან წლებში დასავლეთი დიდ იმედებს ამყარებდა პოსტსოციალისტური ქვეყნების მსოფლიო ინტეგრაციულ კავშირებში საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნების საშუალებით ჩართვაში.

ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფანი “TRACECA” ევროკავშირის ხელშეწყობით შეიქმნა. პროექტის მიზანი იყო პოსტსაბჭოთა ქვეყნების პოლიტიკური და ეკონომიკური დამოუკიდებლობისთვის მხარდჭერა მსოფლიო ბაზარზე გასვლასა და რეგიონული კავშირების განვითარებისთვის. ამ პროექტს გეოპოლიტიკურსაც უწოდებენ, რადგანაც იგი შეიქმნა უმთავრესად რუსეთზე გამავალი საერთაშორისო სატრანსპორტო გზების ალტერნატივად და მათი დივერსიფიკაციისათვის.

“TRACECA”-ს მარშრუტია: ჩინეთი (ლიანუნგანი) დრუების სასაზღვრო გადასასვლელი ყაზახეთი უზბეკეთი თურქმენეთი აზერბაიჯანი საქართველო ფოთი. ფოთიდან გადის ორი ხაზი. I ხაზი: ფოთი - უკრაინა (ოდესა) ჩოპის გადასასვლელი სლოვაკეთი ავსტრია. II ხაზი: ფოთი - ბულგარეთი რუმინეთი ავსტრია. მოქმედებს 1996 წლიდან, როცა “სერასხის” ხელშეკრულებით ყაზახეთიდან “შევრონის” ნავთობის ტრანსპორტირება დაიწყო რკინიგზით ბათუმის პორტამდე და იქიდან ზღვით საერთაშორისო ბაზარზე. აზერბაიჯანული ნავთობის საქართველოდან ექსპორტირების მიზნით ბაქო-სუფსის მილსადენის აშენებამ დერეფანს “ენერგეტიკული” ასპექტი შესძინა.

“ახალი აბრეშუმის გზა” - იგივე TRACECA-ს ტვირთნაკადები ბოლო 10 წლის მანძილზე გაიზარდა 18-ჯერ, 3 მლნ ტონიდან 53 მლნ ტონამდე (www.eav.ru, 12/3/2010). სამწუხაროდ TRACECA ერთნაირად მნიშვნელოვანი არაა მონაწილე ქვეყნებისათვის. ცენტრალური აზია ორიენტირებულია რუსულ და

ირანულ დერეფნებზე, შავი ზღვის დასავლეთი - პანევროპულზე, ევროპისთვის კი ცენტრალურ აზიაზე გამავალი უკრაინა-სამხრეთ კავკასიის დერეფანი, მხოლოდ ექსტრემალურ პირობებშია საინტერესო. მხოლოდ კავკასიაშია მის მიმართ სერიოზული დამოკიდებულება. როგორც ექსპერტი ა. გეგეშიძე ამბობს *“სწორედ ამიტომაცაა “TRACECA”-ს დერეფნის, სამხრეთ კავკასიის დერეფნად გადაქცევის საშიშროება.”*

საქართველოსთვის TRACECA-ს მნიშვნელობა დიდია. პირველ რიგში ის მსოფლიო ბაზარზე გასვლისა და რეგიონული თანამშრომლობის, ტვირთნაკადების მოცულობათა გაზრდისა და ტრანსევროპულ ინფრასტრუქტურასთან დაკავშირების საშუალება და უსაფრთხოებისა და მდგრადი განვითარების გარანტიაა.

სატრანზიტო ინფრასტრუქტურის საქართველოსთვის მნიშვნელოვანი ობიექტები საზღვაო პორტები, ინსტრუმენტია არა მხოლოდ სატრანზიტო პოტენციალის გამოყენებისა და ქვეყნის სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების, არამედ მეტად მნიშვნელოვანი საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნის “TRACECA”-ს წარმატებით ფუნქციონირების.

საქართველოს სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა და საკანონმდებლო ბაზა მეტნაკლებად უზრუნველყოფს სატრანზიტო პოტენციალის განვითარებას. მაგრამ მენეჯმენტი როგორც უწყებრივად, ასევე კუთვნილების მხრივ დაქსაქსულია და ხელს უშლის ერთიანი სატრანზიტო პოლიტიკის შემუშავება-განხორციელებას. საქართველოში არ არის მიმზიდველი ტარიფები. საქართველოს რკინიგზის ტარიფები თხევად ტვირთებში აზერბაიჯანის ტარიფს 5%-ით აღემატება, თურქმენეთისას-5%-ით, უზბეკეთისას-31,3%-ით და ყაზახეთისას-75%-ით (გეგეშიძე 2001). მსგავსი ვითარებაა საპორტო მომსახურებაშიც. საქართველოს ნავსადგურებში საპორტო მოსაკრებელი მნიშვნელოვნად აღემატება შავი ზღვის აუზის სხვა ნავსადგურების მოსაკრებლებს.

სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის მონაწილენი მომენტალურ მაქსიმალურ მოგებაზე არიან ორიენტირებულნი. ასეთი პოლიტიკით “TRACECA”-ს დერეფანი კარგავს პოტენციურ სატრანზიტო ტვირთს, რომელიც კონკურენტ დერეფნებში გადაედინება იმის გამო, რომ დერეფნის ქვეყნებს

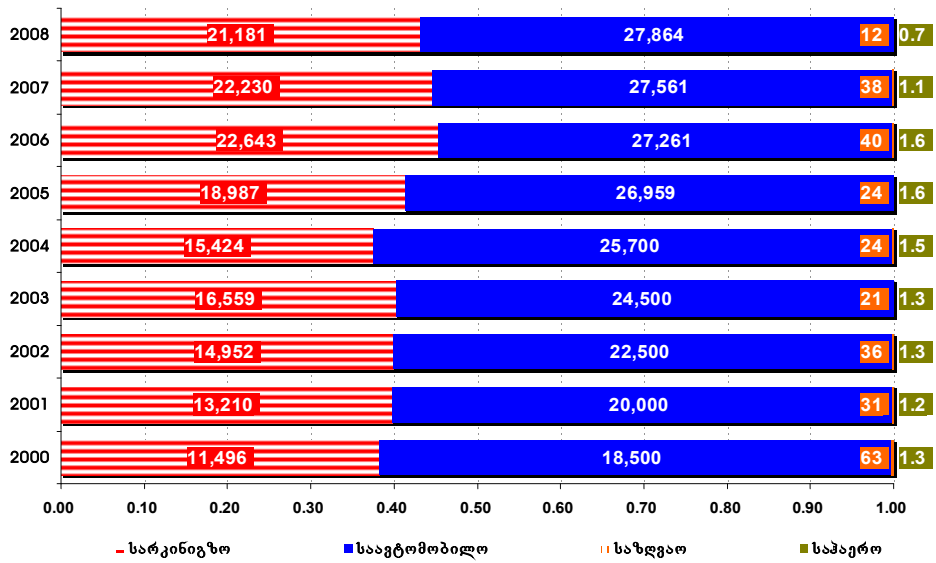
შორის ვერ ხერხდება ერთიან ტარიფზე შეთანხმება. როგორც ექსპერტი ა. გეგეშიძე თვლის, “დერეფანი არ არის სრულად დატვირთული. ტვირთწარმომქმნელ და ტვირთმიმღებ ქვეყნებში არ არის სამყოფი ტვირთი. სატარიფო პოლიტიკა მაღალია და განსხვავებული მონაწილე ქვეყნებს შორის. დერეფანი მულტიმოდალურია, რაც აძვირებს პროექტს და ახანგრძლივებს გადაზიდვას. მონაწილე ქვეყანა ბევრია და ყველას თავისი ინტერესი აქვს. მარტო ჩვენს ქვეყანას არ ხელეწიფება დერეფნის კონკურენტუნარიანობის უზრუნველყოფა, მით უფრო რომ ევროკავშირის მხრიდან პროექტი ფინანსურად ნაკლებადაა მხარდაჭერილი. ასეთი ვითარება ეჭვქვეშ აყენებს ქვეყნის სატრანზიტო რესურსების გრძელვადიან პერსპექტივაში ეფექტიანად გამოყენებას”.

ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფანს მძაფრი კონკურენციის პირობებში უხდება დამკვიდრება და მხოლოდ მოქნილი სატარიფო პოლიტიკის ხარჯზე მიიღწევა ტვირთნაკადების ზრდა. სატრანსპორტო დერეფანი ნამდვილად არის ეკონომიკური ზრდის ინდიკატორი, მაგრამ უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ტვირთითა და ბაზრით და ეფექტი მხოლოდ ერთიან საბაჟო და ეკონომიკურ სივრცეში მიიღწევა.

საქართველოს შიდა ბაზრის სიმცირის გამო იმპორტ-ექსპორტული ნაკადების უდიდესი წილი სამხრეთ კავკასიისა და ცენტრალური აზიის რეგიონებისთვისაა განკუთვნილი.

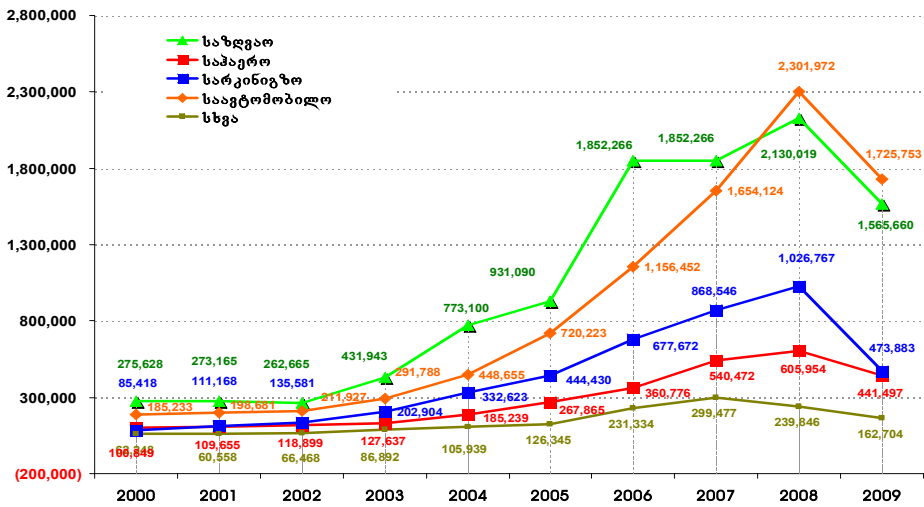
საქართველოს ტრანსპორტის ყველა სახეობა ჩართულია სატრანზიტო და იმპორტ-ექსპორტულ ოპერაციებში. ტრანსპორტის სხვადასხვა სახეობების მიხედვით საერთო ტვირთბრუნვის ექსპორტ-იმპორტულ ოპერაციებს თუ გადავხედავთ ვნახავთ, რომ იმპორტული ოპერაციების ფინანსურ მაჩვენებლებში 2000 წლიდან 2008 წლამდე უპირობო ლიდერი საზღვაო ტრანსპორტი იყო. 2008 წლიდან მაჩვენებელი ეცემა და საავტომობილო ტრანსპორტით განხორციელებული ოპერაციების ფინანსური მაჩვენებელი უსწრებს. ეს ფინანსური ცვლილებები, ჩვენი აზრით 2008 წლის რუსეთ-საქართველოს ომის შედეგობრივი მაჩვენებლებია.

ტვირთის გადატანა ტრანსპორტის ცალკეული სახეების მიხედვით, ათასი ტონა



წყარო: ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს მასალები

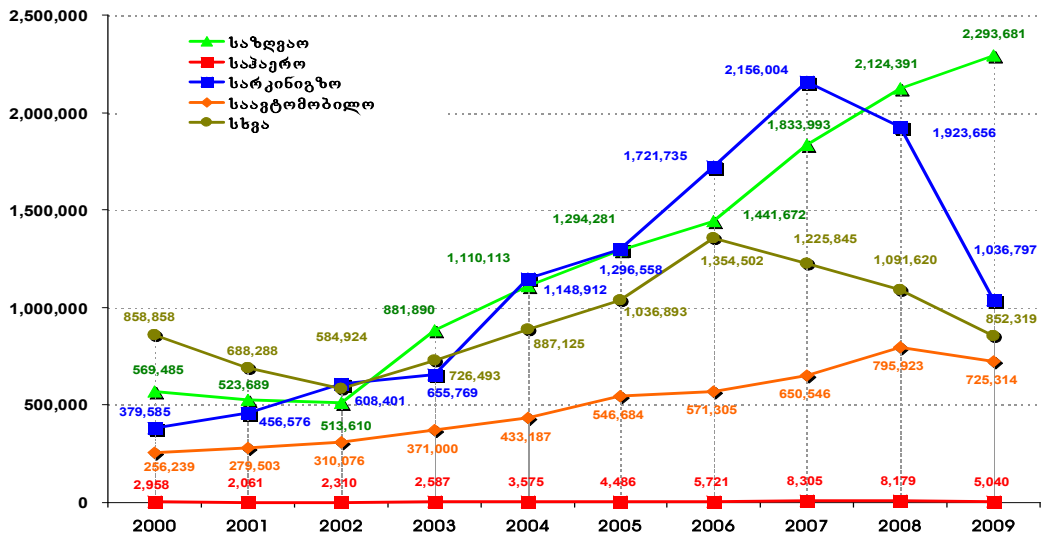
იმპორტი ტრანსპორტის სახეობების მიხედვით (ათასი აშშ დოლარი)



წყარო: ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს მასალები

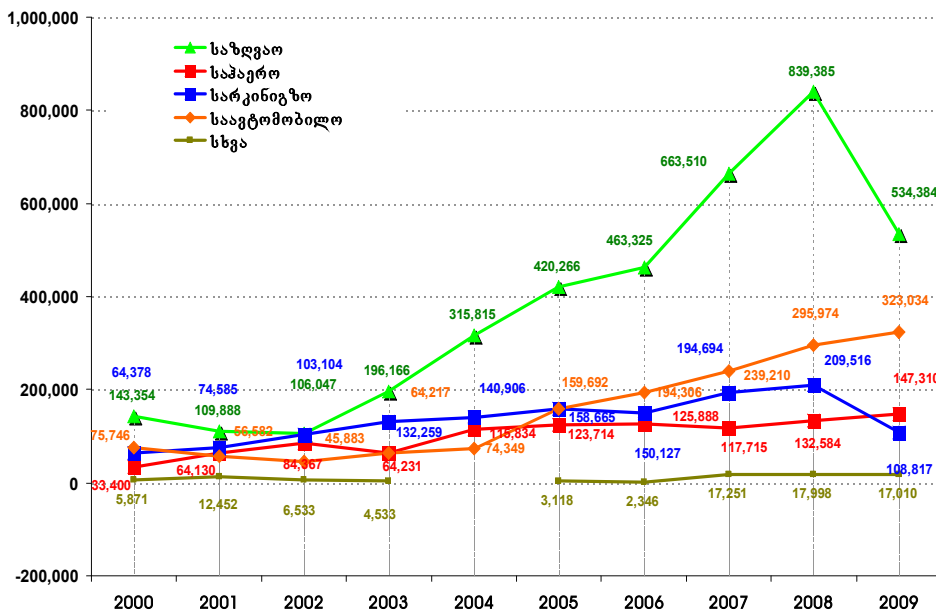
რაც შეეხება ტონაჟს, 2001 წელს საზღვაო ტრანსპორტით განხორციელებული მოცულობითი ოპერაციები მეორე ადგილიდან სწრაფად გადადის პირველზე და განიცდის პერმანენტულ ზრდას, სატკინიგზო და სხვა ტიპის ტრანსპორტის კონკურენციის ფონზე.

იმპორტი ტრანსპორტის სახეობების მიხედვით (ტონა)

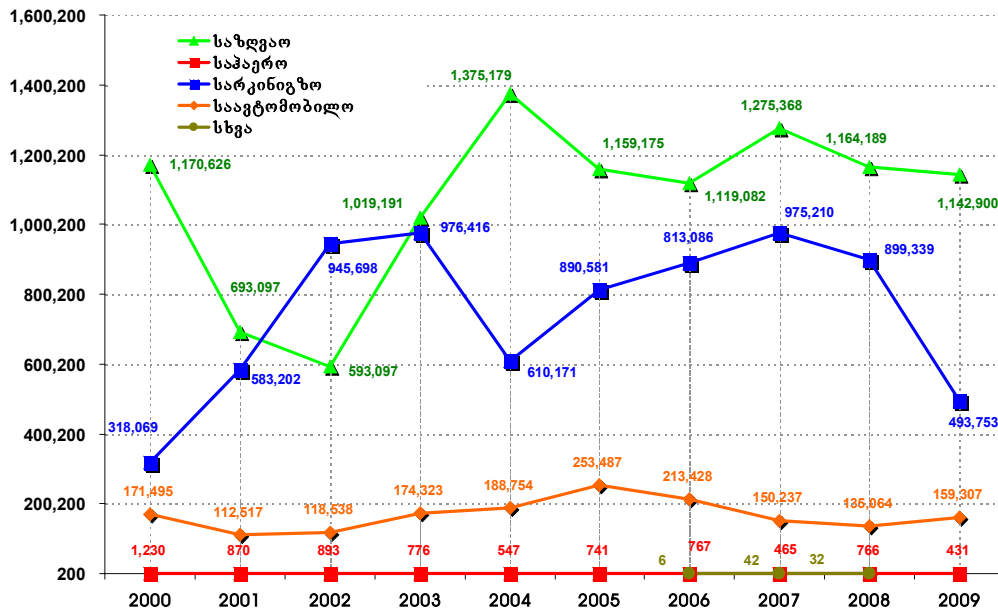


ექსპორტულ ოპერაციებში ფინანსური მაჩვენებლით საზღვაო ტრანსპორტი უპირობო ლიდერია. ტონაჟითაც ლიდერობს, თუმცა სარკინიგზო და საავტომობილო ტრანსპორტი ფეხდაფეხ მიჰყვება. ეს ადვილი ასახსნელია, პორტებამდე ტვირთის მიტანა უპირატესად სარკინიგზო და საავტომობილო ტრანსპორტით ხდება.

ექსპორტი ტრანსპორტის სახეობების მიხედვით (ათასი აშშ დოლარი)



ექსპორტი ტრანსპორტის სახეობების მიხედვით (ტონა)



წყარო: ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს მასალები

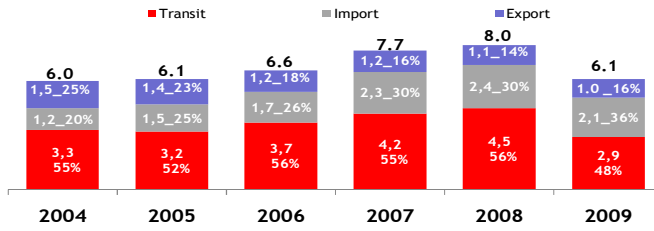
საზღვაო სატრანსპორტო ოპერაციები პორტებისა და ფლოტის მეშვეობით ხორციელდება. ფლოტი საქართველოს არ ყავს.

ფოთის პორტის ტვირთბრუნვაში ტრანზიტული ოპერაციების წილი დიდია. 2004-2009 წლებში 55%-სა და 48%-ს შორის მერყეობს. იმპორტის წილი გაიზარდა 2004 წელს 20%-დან 2009 წელს 36%-მდე. ექსპორტი შემცირდა 2004 წელს 25%-დან 2009 წელს 16%-მდე. ექსპორტის შემცირება ცენტრალური აზიის ტვირთის ნაწილის რუსეთზე გადასვლის გამო მოხდა, ქართული ბაზარი კი იმდენად მწირია, რომ არა აქვს შესავსები ტვირთი. პორტი სპეციალიზირებულია მშრალ ტვირთებზე და შესაბამისად დიდია წილი ტრანზიტში მშრალი და გენერალური ტვირთებისა. თხევადი ტვირთების ისედაც მცირე წილი 2004 წელს 20%- დან შემცირდა 2009 წელს 16%-მდე, თხევად ტვირთის მნიშვნელოვანი ნაწილის ყულევში გადასვლის გამო.

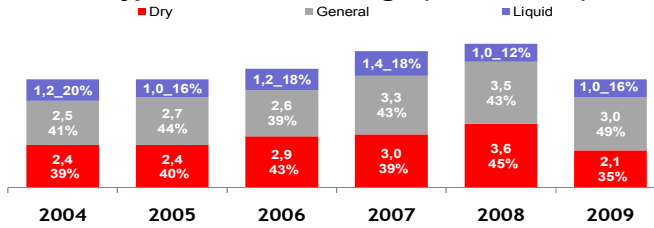
“Poti Sea Port” Co.

Main Data

Handled Cargo (million tons)



Types of Handled Cargo (million tons)



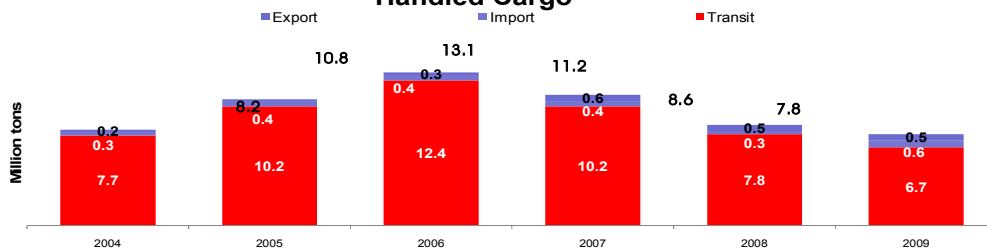
35

ბათუმის პორტის ტრანზიტული ტვირთის წილი 2004 წელს 93,9%-დან 2009 წელს 85,8%-მდე ვარირებდა. პორტის ტვირთბრუნვაში ძალიან მცირეა იმპორტ-ექსპორტის წილი. პორტი სპეციალიზირებულია ყაზახურ თხევად ტვირთზე და მისი წილი ამ წლებში მეტ-ნაკლებად სტაბილურია და 89,3 82%-ის ფარგლებშია.

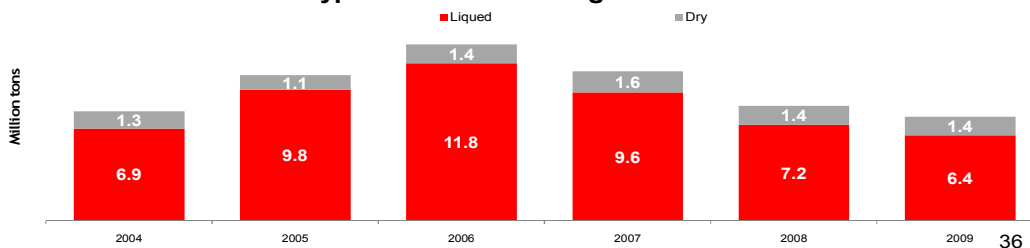
“Batumi Sea Port” LLC

Main Data

Handled Cargo



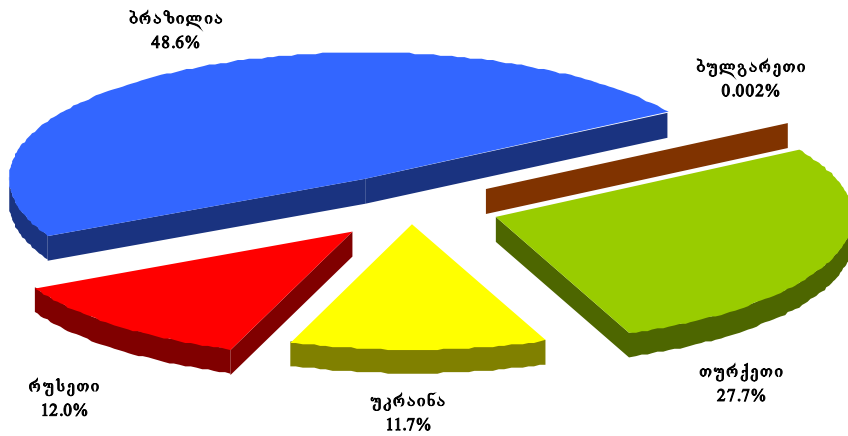
Types of Handled Cargo



36

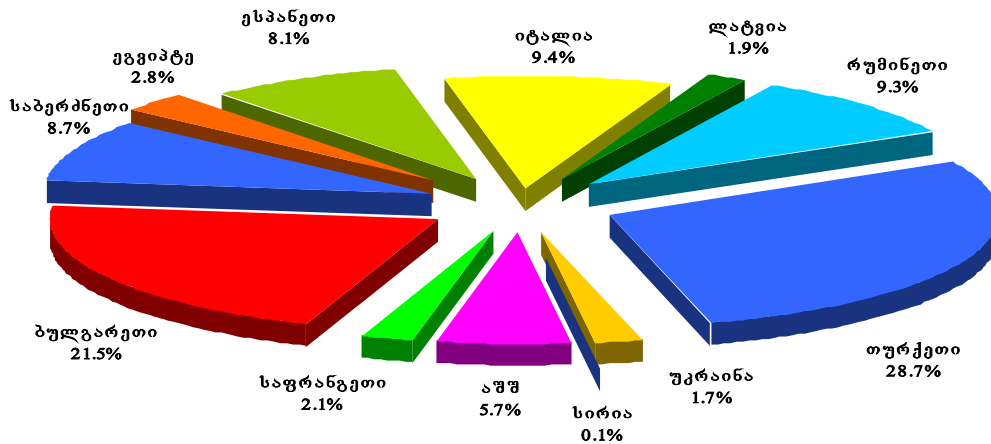
აქვე მოგვყავს ბათუმისა და ფოთის პორტების ტვირთების გეოგრაფია.

ბათუმის პორტის ტვირთების გეოგრაფია - იმპორტი, იმპორტ-ტრანზიტი
(2009 წელი)



იმპორტულ ოპერაციებში დიდია ბრაზილიის წილი. ბრაზილიიდან შემოდის მარგანეცის მადანი და შაქრის ნედლეული სომხეთისთვის; უკრაინიდან: მარცვლეული, კოქსი, ნახშირი, ლითონკონსტრუქციები, არმატურა, ბენზინი, დიზელის საწვავი და სხვა; თურქეთიდან: ავტომანქანები, მარგანეცის მადანი, ბენზინი, ტექნიკა-დანადგარები, ქიმიური ტვირთი, კლინკერი, თიხამიწა, ცემენტი და სხვა; რუსეთიდან: ავტომანქანები, ტექნიკა-დანადგარები, ვაგონები, ფქვილი, მარცვლეული, ბენზინი და სხვ; ბულგარეთიდან: ვაგონები, ურიკები, ტექნიკა-დანადგარები, ბენზინი, ავტომანქანები, სამხედრო ტვირთი და სხვ. ექსპორტულ ოპერაციებში ბევრად უფრო მეტი ქვეყანაა ჩართული. ტვირთის გამტანი რეგიონებია სამხრეთ კავკასია და ცენტრალური აზია.

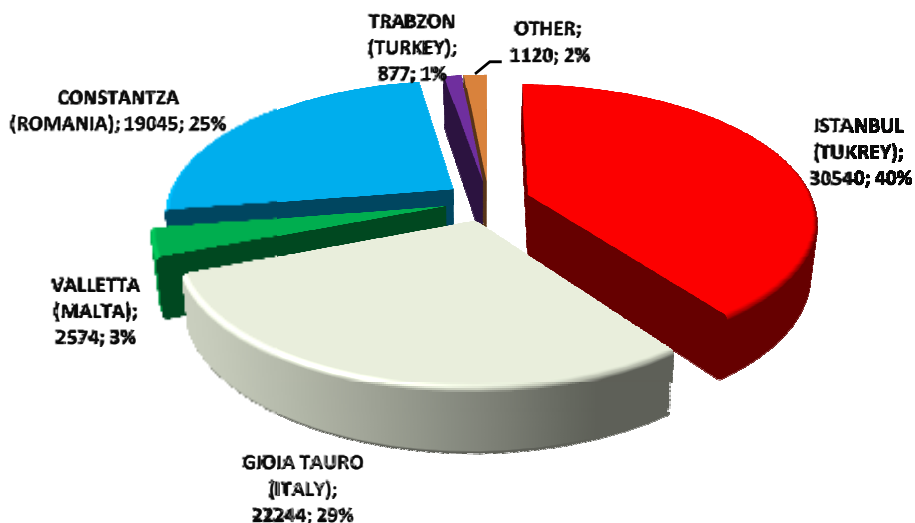
ბათუმის პორტის ტვირთების გეოგრაფია - ექსპორტი, ექსპორტ-ტრანზიტი (2009 წელი)



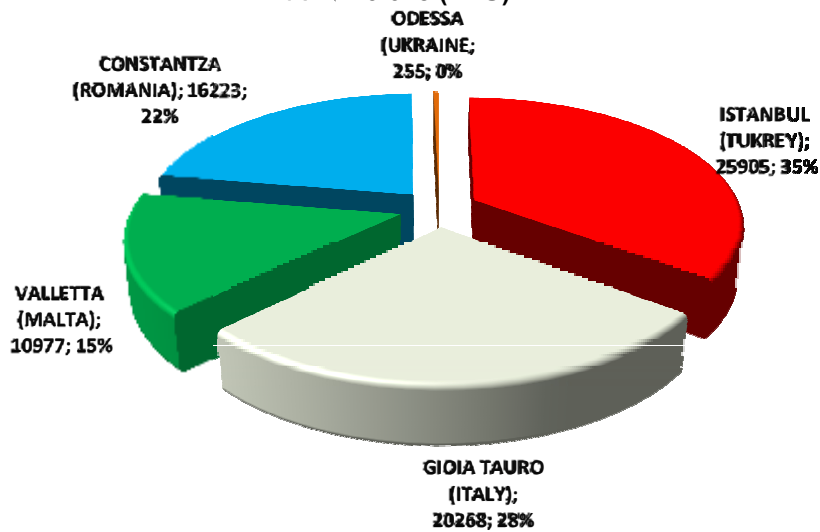
წყარო: ბათუმის პორტის ადმინისტრაციის მოწოდებული მასალა.

იმპორტში წილობრივად გამოირჩევა: უკრაინა, თურქეთი, საბერძნეთი, რუსეთი, იტალია, ბულგარეთი. ექსპორტში ბულგარეთი, იტალია, თურქეთი, უკრაინა, რუმინეთი, მალტა. აქვე მოგვყავს ფოთის პორტიდან სხვადასხვა ქვეყნებში გაგზავნილი და მიღებული კონტეინერების მოცულობები.

2008 წელს ფოთიდან გაგზავნილი კონტეინერები სულ 76 400 (TEU)



2008 წელს ფოთში მიღებული კონტეინერები
სულ 73 628 (TEU)



წყარო: www.potiseaport.com

ფოთში მიღებული და ფოთიდან გაგზავნილი კონტეინერების ყველაზე დიდი წილით გამოირჩევა თურქეთი, შემდეგ იტალია და რუმინეთი. რკინიგზა ბაქო-ფოთი მნიშვნელოვანია სამხრეთ კავკასიის რეგიონისა და ცენტრალური აზიის ქვეყნებისთვის საკონტეინერო-სატრანზიტო ტვირთის გადაზიდვაში, რადგანაც ფოთის პორტს რეგიონში აქვს ყველაზე მიმზიდველი ტარიფები და გეოგრაფიული მდებარეობიდან გამომდინარე ყველაზე მოკლე მანძილები.

საქართველოს პორტებში სატრანზიტო ტვირთბრუნვის 84% მოდის სომხეთ-აზერბაიჯანის ტვირთებზე და 3% აზიურზე (ექსპერტი გ. ცაგარელი).

ბრძოლა ტვირთისთვის მუდმივი პროცესია. თურქეთს აქვს სურვილი და შესაძლებლობაც დადებითი როლი ითამაშოს რეგიონულ განვითარებაში. ცდილობს კეთილმეზობლური ურთიერთობები დაამყაროს საქართველოსთან, რადგან მას განიხილავს, როგორც აზერბაიჯანსა და ცენტრალურ აზიასთან დამაკავშირებელ ხიდს.

თურქეთის, საქართველოსა და აზერბაიჯანის ურთიერთობებში მნიშვნელოვანია სახელმწიფოთაშორისი სამხსრივი ხელშეკრულება, რომელიც დაიდო 2007 წლის თებერვალში ბაქო-თბილისი-ახალქალაქი-ყარსის რკინიგზის ამოქმედების შესახებ. პროექტის მიზანია სამხრეთ კავკასიის ჩართვა პანევროპულ სატრანსპორტო დერეფანში. აზერბაიჯანის მთავრობამ 340 მლნ ლარი გამოყო 25 წლიანი 1%-იანი სესხით ახალი, 93 კმ-იანი მონაკვეთის ასაგებად და მარაბდა-ახალქალაქის 160 კმ-იანი მონაკვეთის

რეკონსტრუქციისათვის. გამტარუნარიანობა პირველ ეტაპზე იქნება 5 მლნ ტონა, რომელიც მოგვიანებით 10 მლნ ტონამდე გაიზრდება. მშენებლობა დასრულდება 2012 წლისთვის. რკინიგზის მეშვეობით ჩინეთი საქართველოს გავლით დაუკავშირდება ევროპას. პირველ რიგში რკინიგზაზე გადმოვა თურქეთისთვის განკუთვნილი ტვირთი. მაგრამ რაც მთავარია, ეს იქნება აზია-ევროპის დამაკავშირებელი უმოკლესი გზა, რომელიც გაივლის ბოსფორის სრუტის ქვეშ „მარმარაის“ გვირაბში, რომელიც 2012 წელს გაიხსნება და თურქეთი, მისივე გეგმით, ახალ ევრაზიულ დერეფანში მთავარ ადგილს დაიკავებს. გვირაბი მოგვიანებით შეუერთდება ბაქო-თბილისი-ყარსის მაგისტრალს და იქიდან ჩინეთთან, აზიის ყველაზე დიდ ტვირთამგზავნ ქვეყანასთან დაამყარებს კავშირებს. შავი ზღვის რეგიონში შეიქმნება ძალიან ეფექტური აზია-ევროპული სატრანსპორტო დერეფანი, რომელიც კონკურენციას გაუწევს ბევრ ტრანზიტულ პროექტს და მათ შორის „TRACECA“-ს. ამჟამად უკრაინისა და საქართველოს პორტები „TRACECA“-ს მნიშვნელოვანი ნაწილია სტაბილურად მოქმედი საბორნე მიმოსვლის გამო ილიჩევსკი ფოთი/ბათუმის მარშრუტით, მაგრამ ჩინეთიდან ძლიერდება სახმელეთო ტვირთნაკადები ერთის მხრივ რუსეთზე და დსთ ქვეყნების გავლით ევროპაში, და მეორეს მხრივ სარკინიგზო მაგისტრალის ამოქმედებით თურქეთზე გავლით, რაც აუცილებლად შეამცირებს შავი ზღვის აუზის პორტებზე გამავალი ტვირთების წილს და სავარაუდოა რომ, ფოთს მოუწევს ტვირთების რესტრუქტურირება, რადგანაც ძლიერაა დამოკიდებული აზერბაიჯანიდან, ცენტრალური აზიიდან და ჩინეთიდან მომავალ იმ საკონტეინერო ტვირთზე, რომლის უდიდესი ნაწილი სავარაუდოდ რკინიგზაზე გადავა.

საქართველომ უნდა ეძებოს ახალი ტვირთნაკადები. ირანს დიდი ხანია უნდა ქართული პორტების გამოყენება სატრანზიტოდ. მისი საგარეო ტვირთის 35% ევროპაში თურქეთის გავლით გადის. მიუხედავად ირანის მხრიდან საქართველოს პორტებისადმი დიდი ინტერესისა და სურვილისა, ავტოგადაზიდვების მარშრუტი თურქეთიდან საქართველო-აზერბაიჯანზე გადაიტანოს, მაღალი და შეუთანხმებელი ტარიფების გამო ვერ მოხერხდა.

ტვირთის ერთერთი ახალი სახეობა შეიძლება იყოს **NATO-ს** ტვირთი ავღანეთისთვის. **NATO-სთვის** საქართველოს სატრანზიტო დერეფანი შეიძლება გახდეს ავღანეთში ტვირთის გადატანის საშუალება. მარშრუტი: ტვირთი გემებით - შავი ზღვა ქართული პორტები ტვირთი რკინიგზით აზერბაიჯანში კასპიის ზღვა ყაზახეთი უზბეკეთში საავტომობილო ტრანსპორტით ავღანეთი. სავარაუდოა, რომ საქართველოში აეროპორტების ასეთი გამაღებელი მშენებლობა, როცა არც ტვირთია და არც მგზავრი სწორედ ამ პროექტით იყოს განპირობებული.

სატრანზიტო პროექტების განხორციელებისას მატერიალურ ფასეულობათა და ფულადი სახსრების ნაკადები დადებითად იმოქმედებს საქართველოს საგადასახდებლო ბალანსზე, რაც თავის მხრივ უზრუნველყოფს ფინანსურ სტაბილურობას და მდგრად განვითარებას, რადგანაც სატრანზიტო ფუნქცია სოციალურ-ეკონომიკური თვალსაზრისით, არის საბიუჯეტო შემოსავლების, ფინანსური სტაბილურობის, მომსახურების სფეროების განვითარებისა და სამუშაო ადგილების შექმნის წყარო.

2.4. საპორტო ქალაქი VS ტურისტული ქალაქი

საპორტო ქალაქი, ქალაქის განსაკუთრებული ფუნქციური ტიპია, რომელიც ვითარდება სანაპირო ზოლში ხელსაყრელი გეოგრაფიული მდებარეობის ადგილებში. საქალაქო ფუნქციებში დომონირებს „საზღვაო შემადგენელი“, საპორტო-სატრანსპორტო, სამრეწველო და ტურისტულ-რეკრეაციული. ხელსაყრელი კლიმატურ-ბუნებრივი პირობები დიდიწილის წინაშე აყენებს სანაპირო ქალაქს, საპორტო მეურნეობა განავითაროს, თუ ტურიზმი.

ბათუმს ტურიზმის განვითარების თვალსაზრისით მდიდარი ტრადიციები აქვს. საბჭოთა პერიოდში ის იყო საკავშირო მნიშვნელობის ტურისტულ-რეკრეაციული ობიექტი, სადაც ყოველწლიურად რამდენიმე ათასი ტურისტი ჩამოდიოდა საბჭოთა კავშირის რესპუბლიკებიდან. დიდი იყო ნაკადი სოციალისტური გერმანიიდან და პოლონეთიდან და წელიწადში 110 000-მდე უცხოელი ტურისტი ჩამოდიოდა. სასტუმროები ვერ იტევდა

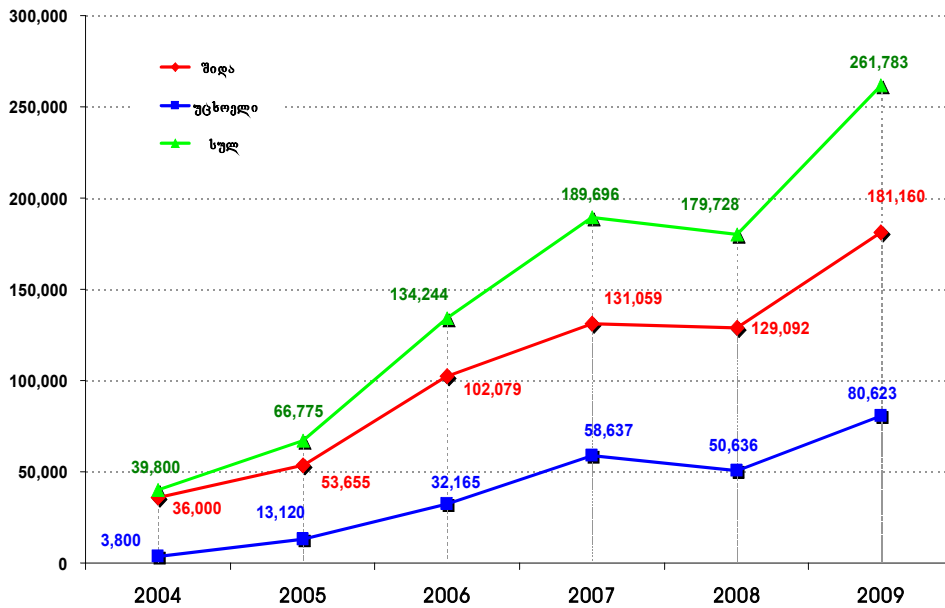
დამსვენებლებს და კერძო სექტორი იმდენად იტვირთებოდა, რომ ზღვისპირეთის მოსახლეობის ცხოვრების დონე, ქვეყნის სხვა ნაწილებში მცხოვრებთა დონეს მნიშვნელოვნად აღემატებოდა, ტურიზმით მიღებული დამატებითი შემოსავლების გამო. ტურისტთა ასეთ დიდ ნაკადს მარტო ბუნებრივ-რეკრეაციული პირობები არ განაპირობებდა. მნიშვნელოვანი იყო ისიც, რომ „რკინის ფარდა“ ძალიან ზღუდავდა ტურიზმს ქვეყნის გარეთ და საბჭოთა კავშირის მოსახლეობის უდიდესი ნაწილი „იძულებული“ იყო საქართველოს შავიზღვისპირეთში დაესვენა.

ბათუმს ტურისტული პერსპექტივა ნამდვილად აქვს. სასტუმროთა მშენებლობის ბუთთან ერთად, თუ სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურაც სწრაფად განვითარდა, ბაზა ტურიზმისთვის არის. მაგრამ ვისზეა გათვლილი ეს სასტუმროები და აქვს თუ არა მთავრობას მონიშნული ის ნიშა, რომლის მიხედვითაც განვითარდება ტურიზმის კონკრეტული სახეობა, გაურკვეველია. სასტუმროები, რომლებიც ბათუმში შენდება ძვირია. დაბალი გადახდისუნარიანი ტურისტი მას ვერ შეწვდება, მდიდარი ტურისტი კი არ ჩამოვა ტენიანი კლიმატის გამო. შავი ზღვის აუზში მშრალი კლიმატი და მომსახურების ბევრად მაღალი დონე და სიიაფა ყირიმში (უკრაინა), სოჭში (რუსეთი), ბულგარეთსა და თურქეთში. ამ ბოლო ხანებში თითქოს გამოჩნდა ბათუმისთვის ნიშა საკონცერტო და საფესტივალო ტურიზმისა, რომელმაც მთელი სამხრეთ კავკასიის რეგიონი შეიძლება მოიცვას, მაგრამ 12 თვე კონცერტებს ვერ ჩაატარებ. როგორც ექსპერტი ა. გეგეშიძე თვლის *“საქართველომ უნდა მონახოს ნიშა, როგორც ესტონეთმა, სადაც ზღვაც ცივია და კლიმატიც ტენიანი, მაგრამ წარმატებით ავითარებს ტურიზმის იმ სახეობას, რომელიც მხოლოდ გასარუჯად ჩამოსულ ტურისტზე არაა ორიენტირებული.”* ექსპერტი ლ. ვარდოსანიძე თვლის, რომ ბათუმი ვერ გახდება *„ტურისტული მექა“* ცუდი პლაჟის, კლიმატის, სიძვირის, ცუდი სერვისის და ცუდი საჰაერო კავშირების გამო. ექსპერტის აზრით, დიდი რესურსია ტურისტულ მარშრუტებში ბუნებრივი და კულტურული რესურსებით მდიდარ მდინარეთა ხეობებისა და კოლხეთის დაბლობის დაცული ტერიტორიების ჩართვა.

ტურიზმის განვითარების აუცილებელი პირობა მარტო სოციალური ინფრასტრუქტურის განვითარება და კარგი კლიმატურ-ღანდმაფტური გარემო

არაა, აუცილებელია სტაბილური და უსაფრთხო გარემო, რომლის არ ქონამაც 1990-იანი წლებში ძალიან შეაფერხა ტურიზმის განვითარება. სტაბილური და უსაფრთხო გარემოს გაძლიერებასთან ერთად, 2004-2009 წლებში გაიზარდა ბათუმში ჩამოსულ ტურისტთა რიცხვი 39 800-დან, 261 783-მდე.

ტურისტთა რაოდენობა ბათუმში (2004-2009 წლებში)



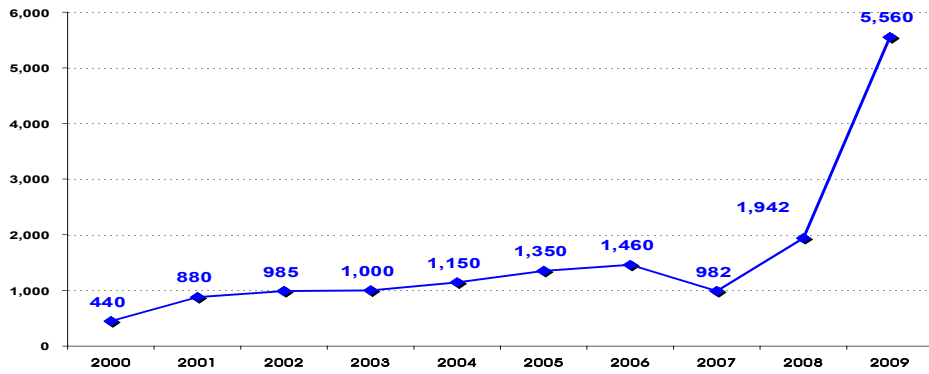
წყარო: აჭარის არ ტურიზმისა და კურორტების დეპარტამენტი

2009 წელს აჭარაში შემოსული ტურისტების რაოდენობით პირველ ადგილზეა თურქეთი (12,7%), მეორეზე სომხეთი (10,9%), აზერბაიჯანზე მოდის 2,3%. აქედან ტურისტთა ნახევარზე მეტი, ანუ 261 783 ბათუმის სტუმარია. შიდა ტურისტთა რაოდენობის სწრაფი ზრდა საქართველოს მოსახლეობის შემოსავლებისა და ცხოვრების გაზრდილი დონის მაჩვენებელია.

ბათუმს საკრუიზო ტურიზმის თვალსაზრისითაც დიდი ტრადიციები აქვს. საბჭოთა პერიოდში ის იყო ერთერთი პუნქტი შავი ზღვის აუზში საკრუიზო ტურისა და ყოველწლიურად 50-მდე საკრუიზო გემს იღებდა. საკრუიზო ტურიზმის აღდგენა-განვითარების მიზნით 2006 წელს ბათუმი გაწვერიანდა საერთაშორისო საკრუიზო პორტების ასოციაცია “მედკრუიზში”. 2009 წელს 10 საკრუიზო გემი და 5 560 ტურისტი შემოვიდა ბათუმის პორტში. მაგრამ პორტს საკრუიზო თვალსაზრისით დიდი მომხიბვლელობა არ აქვს. ის

ვერ სთავაზობს საინტერესო ტურებს. ისტორიულ-კულტურული სანახაობები შორსაა, მაღალი კლასის სერვისი კი ძალიან ძვირია.

ბათუმში საკრუიზო გემებით შემოსულ ვიზიტორთა რაოდენობა 2000-2009 წლები

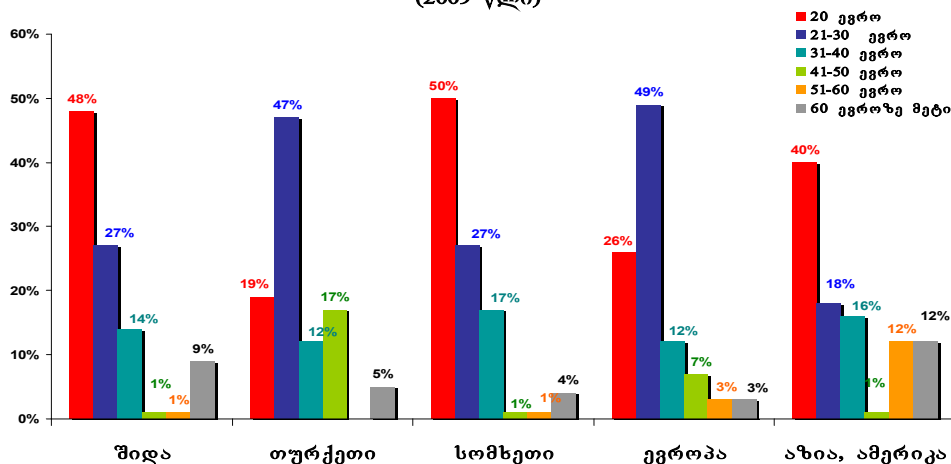


წყარო: აჭარის არ ტურიზმისა და კურორტების დეპარტამენტი

ბათუმის სასტუმროების სიძვირის გამო დაბალგადამხდელუნარიანი ტურისტი საოჯახო ტიპის განთავსებებს ეძებს და ადგილების 70%, სწორედ ამ ტიპის განთავსების საშუალებებზე მოდის, რომელიც წლის განმავლობაში 18%-ით იტვირთება და მხოლოდ აგვისტოში ივსება 87%-მდე.

აჭარის ტურიზმისა და კურორტების დეპარტამენტის მიერ 2009 წელს ჩატარებული მარკეტინგული კვლევის თანახმად გამოვლინდა, რომ ვიზიტორთა 31% დღეში ხარჯავდა 20 ევრომდე, 32% დღეში ხარჯავდა 21-დან 30 ევრომდე, 31-40 ევრომდე ხარჯავდა 14%, 41-50 ევროს 7%, 60 ევროზე მეტს 5%.

ვიზიტორთა დანახარჯები ქვეყნების მიხედვით (2009 წელი)



ყველაზე მეტს თურქეთიდან და ევროპიდან შემოსული ვიზიტორები ხარჯავდნენ. საპორტო ქალაქების ბიუჯეტში ტურიზმითა და საპორტო საქმიანობით ძალიან მცირე თანხა შედის. კარგი იქნებოდა აქცენტის აღება ბიუჯეტის უფრო მეტად შემავსებელ დარგზე, მაგრამ არჩევანი შეზღუდულია. ტურისტული სეზონი 2 თვეა, პორტი კი მთელი წლის განმავლობაში მუშაობს. მაგრამ თუ მთელი წლის მუშაობით ბიუჯეტს მაინც ნაკლებად ავსებს, ანდა ავსებს და მოსახლეობის ცხოვრების ხარისხზე ეს არ აისახება, იქნებ ტურიზმის განვითარება უფრო უპრიანი იყოს, რადგანაც საოჯახო ტურიზმით მიღებული შემოსავლების გამო, მოსახლეობის ცხოვრების დონე საბჭოთა პერიოდშიც კი უფრო მაღალი იყო და ახლა მით უფრო საჭიროა, როცა სამუშაო ადგილების ასეთი დეფიციტია. ასევე, საეჭვოა თურქეთიდან ჩამოსულ ტურისტთა რაოდენობაც, ჩვენი აზრით აქ ჩამომსვლელთა უმეტესობა საქმიანი ვიზიტით მოდის, სხვანაირად ვერ ავხსნით სიიაფითა და კომფორტით მიმზიდველი თურქული კურორტებიდან “გამოქცეულ” თურქ ტურისტთა ასეთ დიდი რაოდენობას.

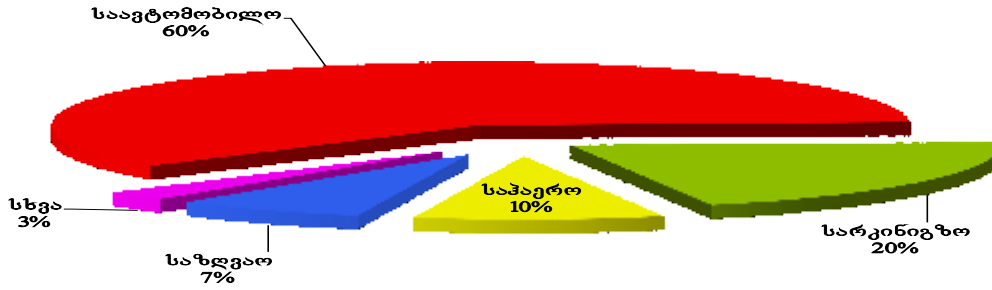
ტურისტული საქმიანობისთვის საზღვაო ტრანსპორტისა და სამგზავრო პორტის მნიშვნელობის გასარკვევად, ჩვენთვის საინტერესოა ტურისტების მიერ სამგზავროდ არჩეული ტრანსპორტის სახეობები. ბათუმის სამგზავრო ტერმინალი ტურისტთა მომსახურებით ძალიან მცირეა და დატვირთული, რადგან ქართული ტურიზმის ჰინტერლანდი სხვა საშუალებას არ იძლევა. სომხეთიდან და აზერბაიჯანიდან ჩამოსული ვიზიტორი საავტომობილო და სარკინიგზო ტრანსპორტით სარგებლობს. მართალია ბათუმიდან დადის სამგზავრო კატარდა ხოფამდე, თურქეთიდან ჩამოსულთა 63% მაინც საავტომობილო ტრანსპორტით სარგებლობს, ხოლო უკრაინასთან დამაკავშირებელი ბორანი ასიოდე მგზავრს თუ გადაიყვანს, რაც ამინდს

ნამდვილად

ვერ

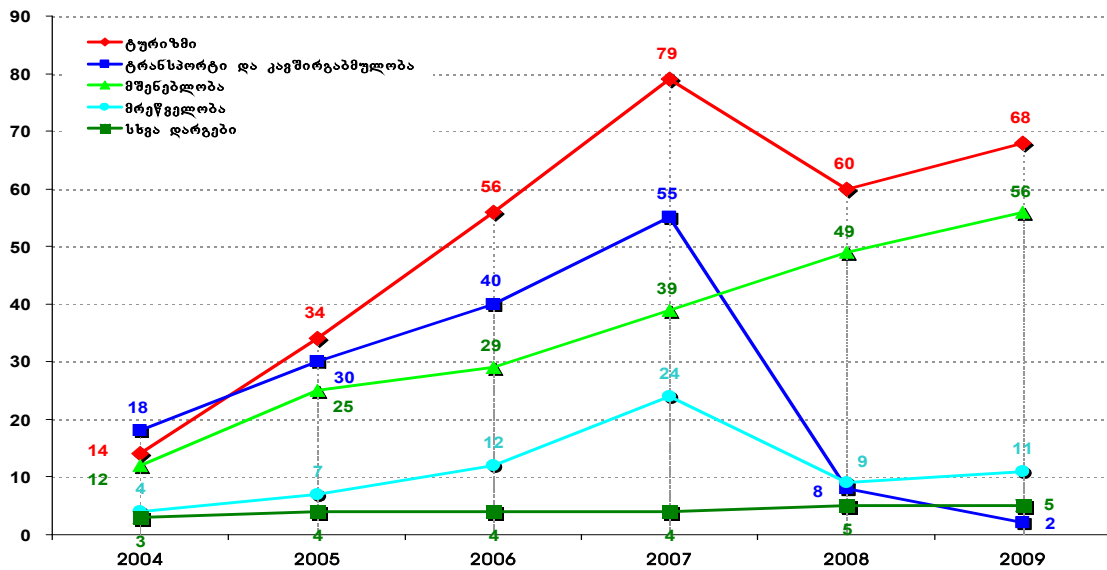
ქმნის.

ტრანსპორტი რამდენითაც ისარგებლეს ვიზიტორებმა აჭარაში ჩამოსასვლელად 2009 წელს



აჭარის მთავრობის პოლიტიკა აღებულია ტურიზმის განვითარებისკენ, რაც ინვესტიციების დარგობრივი განაწილებიდანაც ჩანს.

ინვესტიციების დარგობრივი განაწილება 2004-2009 წლებში (მლნ აშშ დოლარი)



წყარო: აჭარის ავტონომიური რესპუბლიკის ფინანსთა და ეკონომიკის სამინისტრო.

მთავარი მიზნობრივი ბაზარი ბათუმში ტურიზმის განვითარებისთვის მაინც სომხეთი, აზერბაიჯანი და ირანია და ორიენტაცია მათ მომსახურებაზე უნდა ავიდეთ. საქართველომ რეგიონული ტურიზმის ნიშა უნდა განავითაროს.

ფოთის ტურისტულ განვითარებას პერსპექტივა არა აქვს ტენიანი კლიმატისა და კოლოების გამო. ფოთის გარეუბანი მალთაყვა, წლების მანძილზე ითავსებდა საკურორტო ზონის ფუნქციას. მისი ღირსება ქვიშიანი პლაჟია, მაგრამ წვიმა და კოლო გადაულახავი ფაქტორია.

ფოთის ადგილობრივ ბიუჯეტში 2000-2009 წლებში ტურიზმის მიმართულებით შემოსავლები არ დაფიქსირებულა. ტურისტები ფოთში სტუმრობენ “კოლხეთის ეროვნულ პარკს”. შემოსავლები ამ კუთხით მიედინება ცენტრალურ ბიუჯეტში. ტურისტების რაოდენობა პარკში 2007-2009 წლებში იყო 3700, 2010 წელს გაიზარდა 11 000-მდე.

თუ კარგად დაითვლება ბათუმში ტურიზმის განვითარების უპირატესობები, შესაძლებელია პორტის მშრალი ტვირთის ტერმინალები, გარდა სამგზავრო ტერმინალისა გადატანილ იქნას ფოთში და განხორციელდეს სანაპირო ზონის ფუნქციური ზონირება ხარჯეფექტიანობის გათვალისწინებით.

II თავის დასკვნა:

ბათუმისა და ფოთის საქალაქო ცხოვრებისა და განვითარების განმსაზღვრელი ფაქტორი ყოველთვის იყო მათი საპორტო-სატრანსპორტო ფუნქცია. ორტების ირგვლივ განვითარდა ორივე ქალაქი. დამოუკიდებლობის წლებიდან ქართულმა პორტებმა დაკარგეს ქალაქწარმომქმნელი ფუნქცია. ჩვენის აზრით საპორტო ქალაქები არა ფიზიკური პარამეტრებით, არამედ ფუნქციური თვალსაზრისით უნდა განვითარდეს, ხოლო ქვეყნის სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარების ხარისხი უნდა იძლეოდეს 40 წუთიან იზოქრონაში დასავლეთ საქართველოს დაფარვის საშუალებას, რაც როგორც დასაქმების, ასევე თავკომბალა ქალაქების პრობლემასაც გადაწყვეტს.

ქართულ სინამდვილეში პორტსა და საქალაქო აგლომერაციას შორის კომუნიკაციური კავშირები გაწყვეტილია. ქალაქი არ იღებს პორტიდან შემოსავალს, გარდა ნავის მოსაკრებელისა და ქონების ღირებულების 35%-ისა, რომელიც სხვადასხვა დადგენილებებით შემცირებული, ან საერთოდ

გაუქმებულია. საპორტო საქმიანობა არ განაპირობებს ქალაქის ეკონომიკურ საქმიანობას და „საზღვაო მახასიათებელი“ ქალაქის საწარმოო სტრუქტურაში არ დომინირებს. ქალაქსა და პორტს შორის ფინანსების თავისუფალი მოძრაობა კი ეკონომიკის გამოცოცხლების საუკეთესო საშუალება და პორტსა და ქალაქს შორის სამეურნეო ინტეგრაციის გარანტიაა.

ქართული პორტები გამორჩეულია გეოპოლიტიკური პარამეტრებით, რადგანაც სომხეთსა და ნაწილობრივ აზერბაიჯანს სხვა გასასვლელი მსოფლიო ოკეანეში არა აქვთ. ცენტრალური აზიის ქვეყნებიც რუსეთისგან ალტერნატიული გზების ძიებაში, ქართული პორტებით სარგებლობის პერსპექტივას ხედავენ.

სამხრეთ კავკასიის რეგიონის განვითარების ერთერთი მნიშვნელოვანი ფაქტორი საქართველოს საპორტო სისტემებია, მაგრამ თუ არ არის საერთო რეგიონული განვითარების ინტერესი, პორტის თავისთავად არსებობას აზრი არა აქვს.

ყოველ ქვეყანას უნდა ჰქონდეს საერთაშორისო ფუნქცია, რაც კონკრეტულად საქართველოსთვის სატრანზიტო ფუნქციაში გამოიხატება. ის

ეკონომიკური გახსნილობისა და ჩართულობის გარანტიაა მით უფრო, რომ ქვეყნის შიდა ბაზარი განუვითარებელია, ვერ ქმნის ტვირთნაკადებს და ქართული პორტების დატვირთვა დამოკიდებულია სამხრეთ კავკასიის რეგიონის ეკონომიკური განვითარების ხარისხზე. ამ ქვეყნების მოცულობებიც არაა მუდმივი ტვირთის გარანტია და ქართული პორტების განვითარებისთვის აუცილებელი პირობა ახალი ტვირთების მოძიებაა ცენტრალურ აზიასა და წყნარი ოკეანის აუზის ქვეყნებში. ტვირთის მოცულობების გაფართოება ცენტრალური აზიისა და ჩინეთის მიმართულებით *“TRACECA”-ს* დერეფანსაც უფრო მეტად დატვირთავს. წინააღმდეგ შემთხვევაში, როგორც ექსპერტი ა. გეგეშიძე თვლის, *“TRACECA”-ს დერეფანი “კავკასიის დერეფანად” გადაიქცევა.*

ტრანსპორტი ეკონომიკის “დამქოქავი”, მამოძრავებელი ფაქტორია და ზღვაზე გასასვლელი პირველ რიგში უნდა გამოვიყენოთ, როგორც ეკონომიკის განმავითარებელი და არა “გასარუჯი” ფაქტორი და ხმელეთის

სიღრმეში მყოფი ქვეყნებიც უნდა ვასარგებლოთ. მით უფრო, რომ ქართულ პორტებს ქვეყნის განვითარებაზე მეტად, რეგიონული ეკონომიკის განვითარების ფუნქცია აქვთ.

საპორტო საქმიანობისა და ტურიზმის განვითარება პარალელურადაც შესაძლებელია, თუ გავმიჯნავთ სანაპირო ზონის ფუნქციებს. მარტო ტურიზმის განვითარებაზე სახელმწიფო კურსის აღება ჩვენი აზრით არაა მართებული. ტურისტული ინფრასტრუქტურის განვითარებაში კაპიტალის ჩადებით იზრდება დამოკიდებულება გარე ფაქტორებზე, კლიმატზე და სხვა ქვეყნების ეკონომიკური განვითარებისა და მოსახლეობის ცხოვრების დონეზე.

III თავი: ქართული პორტების როლი და ადგილი შავი ზღვის აუზში

3.1 შავი ზღვის აუზის პორტების შედარებითი ანალიზი და რანჟირება ფუნქციური ნიშნით

მსოფლიო პოლიტიკის დაინტერესება შავი ზღვის აუზის რეგიონის მიმართ დიდია. ამერიკის შეერთებულ შტატებს სამხედრო-პოლიტიკური ინტერესები აქვს, ევროკავშირს ენერგეტიკული, ორივესთვის კი ყველაზე მნიშვნელოვანია სტრატეგიული სატრანსპორტო კომუნიკაციების მიმართულებების შეცვლა. თავად შავი ზღვის აუზის ქვეყნებს არაერთგვაროვანი გეოპოლიტიკური შესაძლებლობები აქვთ, მაგრამ თითოეულს უნდა ყველაზე მნიშვნელოვანი ფუნქციის შექმნა-განხორციელება რეგიონში.

საბჭოთა კავშირის სინამდვილეში შავი ზღვის აუზის ქვეყნების ერთიანი იდენტობის საკითხი არ მდგარა, რადგანაც იმ პერიოდში მნიშვნელოვანი იყო საბჭოთა ხალხის იდენტურობის მტკიცება. თუმცა ყველა ეს ქვეყანა პოლიტიკურ-იდეოლოგიური და ეკონომიკური განვითარებითა და ცხოვრების წესით მჭიდრო ურთიერთკავშირში იყო თურქეთის გარდა.

პოსტსოციალისტური პერიოდი მოიცავს ეთნოსების იდენტობის კრიზისმა და შავი ზღვის აუზის ქვეყნების ისტორიაში იწყება საკუთარი კულტურულ-ისტორიული ფესვების ძიების გზით სახელმწიფო პრობლემების გადაჭრის პროცესი.

შავი ზღვის როლი ქართული იდენტობის განსაზღვრისთვის ისტორიულად ნაკლებმნიშვნელოვანი იყო.

გლობალურ სივრცეში დასამკვიდრებლად და საბჭოთა მენტალობისაგან მოწყვეტის ერთერთ საშუალებად შავი ზღვის აუზის ქვეყნებისთვის აქტუალური გახდა ურთიერთშორის უფრო ღრმა პოლიტიკურ-ეკონომიკური კავშირების დამყარება და ახალი კულტურულ-გეოგრაფიული სივრცის შექმნა.

საერთო რეგიონული იდენტურობის განვითარების აუცილებლობას ხედავენ და ხელს უწყობენ ნატო, აშშ და ევროკავშირი.

XX საუკუნის 90-იანი წლებიდან ამოქმედდა ორი მნიშვნელოვანი რეგიონული ეკონომიკური პროექტი "BSEC" და "სუამი", რომელთა წევრი საქართველოცაა.

შავი ზღვის აუზის ეკონომიკური თანამშრომლობის (BSEC) იდეა ეკუთვნის თურქეთს. ვაჭრობაში ლიდერობა ხელში ჩაიგდო სტამბოლმა და თურქეთმა გამოაცხადა პრეტენზია ყოფილიყო კომუნიკაციური ხიდი ევროპა-აზია-წყნაროკეანურ რეგიონში. კონკურენცია შავი ზღვის აუზის ქვეყნებს შორის სატრანზიტო ფუნქციის მოპოვებაზე უფრო მნიშვნელოვანი აღმოჩნდა, ვიდრე სუბრეგიონალური თანამშრომლობის ინტეგრაციული პროექტები. „სუამის“ შექმნამაც ვერ მოუტანა მის მონაწილე ქვეყნებს რაიმე პოლიტიკური თუ ეკონომიკური სარგებელი. მონაწილე ქვეყნების საგარეო სავაჭრო ბრუნვა 2% არ აღემატება (Дергачев2008:3).

შავი ზღვის აუზის ქვეყნებს საერთო ინტერესები აქვთ: უსაფრთხოების, ევროატლანტიკურ სტრუქტურებში ინტეგრაციისა და ერთიანი კულტურულ-ეკონომიკური სივრცის განვითარების საკითხებში.

შავ ზღვაზე გასასვლელი აქვს 6 ქვეყანას ბულგარეთს, რუმინეთს, რუსეთს, უკრაინას, საქართველოსა და თურქეთს. ამ ქვეყნების საერთო ფართობი 19 მლნ.კვ.კმ, მოსახლეობა 300მლნ. სოციალ-ეკონომიკური განვითარების დონით, ადამიანური კაპიტალითა და კულტურული ტრადიციებით რეგიონის ქვეყნების დონე საშუალებას იძლევა მაღალ ტექნოლოგიებზე ორიენტირებული ნებისმიერი დარგის განვითარებისა. რაც შეეხება რეგიონის უსაფრთხოებას, აქ მხოლოდ რუსეთია სამხედრო თავსაზრისით დაპირისპირებისა და კონფლიქტური ზონების შექმნის წყარო. ბულგარეთი, რუმინეთი და თურქეთი ნატოს წევრები და რეგიონში უსაფრთხოების გარანტები არიან. საქართველო და უკრაინა კი სრულიად დაუცველნი, ამ ორი დაპირისპირებული ბლოკის ვაჭრობისა და კონფლიქტების არეებად გვევლინებიან.

რუსეთმა საუკუნეების მანძილზე შექმნა მძლავრი ინფრასტრუქტურა შავ ზღვაზე, თუმცა აშშ-ს მიერ უკრაინის მთავარ რეგიონულ სახელმწიფოდ წამოწვევის სურვილმა და თურქეთის მიერ სრუტეებში ნაოსნობის შეზღუდვამ საფრთხე შეუქმნა მის გავლენას რეგიონში. რუსეთი ცდილობს ახალი

რეალიების გათვალისწინებასა და უკრაინისა და ბოსფორის სრუტის გვერდის ავლით ქმნის მილსადენ პროექტებს “ცისფერ” და “სამხრეთ” ნაკადებსა და სანკტ-პეტერბურგ-ნოვოროსიისკის საკომუნიკაციო დერეფანს, რათა აღმოსავლეთ უკრაინის ტვირთების ნაკადი მიიზიდოს და შეამციროს უკრაინის პორტების ჰინტერლანდები.

თურქეთმა რეალურად გააძლიერა სამხედრო-პოლიტიკური და ეკონომიკური პოზიციები რეგიონში. ნავიგაციისთვის ურთულესი ბოსფორის სრუტე მთლიანად თურქეთის ხელშია. ეს 17 მილიანი გზა განსაზღვრავს დასავლეთ და სამხრეთ ევროპის ნავთობით მომარაგებას კასპიის რეგიონიდან, რაც მსოფლიოში ყველაზე დატვირთულსა და საშიშს ხდის მას. აქედან მიეწოდება ევროპას დღეში 2,4 მლნ ბარელი ნავთობი, თუმცა ბალტიის ზღვით რუსეთი ევროპას კიდევ 3,1 მლნ ბარელს აწვდის დღეში (www.eia.doe.gov). ვიწრო სრუტე ქმნის პრობლემებს ტანკერებისთვის, ნავიგაციისთვის, ეკოლოგიისთვის. ნავთობის ექსპორტის ზრდასთან ერთად თურქეთმა გაზარდა ყურადღება უსაფრთხოებასა და გარემოს დაცვაზე და აკრძალა მსხვილტონაჟიანი 300 000 ტონა წყალწყვის საოკეანო ტანკერების გატარება სრუტეში. თვლიან, რომ თურქეთმა ეს გააკეთა ბაქო-ჯეიხანის მხარდასაჭერად. ასევე შეზღუდა თავისუფალი გადაადგილების უფლება სრუტეში, რითაც შეამცირა რუსეთის გავლენა შავი ზღვის რეგიონზე.

საქართველოსთვის თურქეთის გააქტიურება პრობლემა არაა, რადგანაც ის ყველა შემთხვევაში მნიშვნელოვან მოთამაშედ დარჩება.

1990-იანი წლებიდან უკრაინამ დაკარგა საზღვაო სიძლიერე და თურქეთმა წაართვა სავაჭრო და რეკრეაციული პოზიციები თუმცა სურვილი, იყოს დასავლეთ ევროპის “საზღვაო კარიბჭე” მაინც აქვს. ტრანზიტით მიღებული შემოსავალი უკრაინის ბიუჯეტში 13%-ია (Дергачев 2008).

რუმინეთი და ბულგარეთიც ცდილობენ გახდნენ რეგიონული ცენტრები. რუმინეთის პორტი კონსტანცა ევროკავშირმა გამოაცხადა მთავარ “აღმოსავლეთ ჭიშკრად” შავ ზღვაზე.

ნებისმიერი რეგიონის ეკონომიკური განვითარების დონე მისი საერთაშორისო დონეზე კონკურენტუნარიანობის ძირითადი ფაქტორია.

ევროკავშირი აქტიურად მოქმედებს რეგიონული პოლიტიკის ხელშესაწყობად სატრანსპორტო სისტემების განვითარების უზრუნველყოფის გზით. რეგიონის სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარების საყრდენს კი საზღვაო პორტები წარმოადგენს, რომლებიც თავის მხრივ სახმელეთო ინფრასტრუქტურის გენერირებასაც უწყობენ ხელს და მსოფლიო ვაჭრობის შემადგენელი ნაწილები და ეკონომიკების დამაკავშირებელი რგოლებია.

შავი და აზოვის ზღვების აუზში 40 პორტია: 18 უკრაინული, 5 რუსული, 10 თურქული, 2-2 ბულგარული, რუმინული და 4 ქართული.

უდიდესი სავაჭრო პორტებია: ნოვოროსიისკი, კონსტანცა, ოდესა, ილიჩევსკი. საკრუიზო პორტებია: ოდესა, კონსტანცა, ვარნა, სოჭი, ტრაპიზონი, ბათუმი. საკონტეინერო გადაზიდვებში შავი ზღვის აუზის ყველა პორტია ჩართული.

საბორნე გადაზიდვები რეგიონში დაიწყო გასული საუკუნის 50-იან წლებში და მოქმედებს ჩვენს მიერ საკვლევ ობიექტებად არჩეულ ყველა პორტში.

ტვირთების საპორტო-საკონტეინერო გადამუშავების ევროპული სისტემა ერთერთი ყველაზე ინტენსიურია მსოფლიოში. ევროპაში 130 პორტია დაკავებული საკონტეინერო გადაზიდვებით, რომელთაგან მხოლოდ 40 ახორციელებს საოკეანო სერვისს. შედარებისთვის, აშშ-სა და კანადაში მხოლოდ 35 პორტია საკონტეინერო და მათგან 17-ს შეუძლია მიიღოს დიდი საოკეანო გემები (www.espo.be). 2009 წელს ESPO-ს (European Sea Ports Organisation) შეკვეთით ანტვერპენის უნივერსიტეტში ჩატარდა ევროპის საპორტო სისტემების ეკონომიკური ანალიზი, სადაც პორტები დაჯგუფებულია კლასტერებად მსგავსი ჩამოყალიბებული ინფრასტრუქტურისა და გადასაზიდი ტვირთების რეგიონალიზაციის საფუძველზე. ანალიტიკოსებმა გამოყვეს 12 საპორტო რეგიონი. მათ შორისაა დასავლეთ შავიზღვისპირეთი (კონსტანცა, ბურგასი, ვარნა), რომლის წილი ევროპის კონტეინერტბრუნვაში 2008 წელს ნულიდან 1,8%-მდე გაიზარდა. კლასტერიზაციაში არაა დსთ-ს საპორტო სისტემები დიდი ოდესა, სანკტ პეტერბურგი, ბალტიისპირეთის პორტები. ალბათ იმიტომ, რომ არცერთ მათგანს არ შეუძლია განაცხადოს პრეტენზია ჰაბისა და საზღვაო ჭიშკრის

როლზე საერთო ევროპული სატრანსპორტო სისტემის ექსპორტ-იმპორტულ საკონტეინერო ნაკადებში. ამ ფონზე ქართული პორტები საერთოდ არ განიხილება.

ვაჭრობის გლობალიზაციისა და ევროპის ისტორიისა და გეოგრაფიული მდებარეობის გამო ევროკავშირი ძლიერაა დამოკიდებული საზღვაო ტრანსპორტზე. ექსპერტთა უმრავლესობა საუბრობს ერთიანი ევროპული საზღვაო სივრცის შექმნის აუცილებლობაზე, რაც მიიღწევა ტვირთისა და გემების გადაადგილების გამარტივებით. ევროპა შავი ზღვის რეგიონს უყურებს, როგორც პერიფერიას, მოშორებულს ძირითადი სატრანსპორტო-ეკონომიკური კვანძებიდან.

ჩვენი კვლევის მიზანია შავი ზღვის აუზის პორტების შედარებითი ანალიზი და ქართული პორტების ადგილისა და როლის, ანუ კონკურენტუნარიანობის დადგენა ამ რეგიონში.

საკვლევ ობიექტებად ავიღეთ შავი ზღვის აუზის ყველა ქვეყნის უდიდესი პორტები: რუსული პორტი ნოვოროსიისკი, ბულგარული პორტი ბურგასი; რუმინული პორტი კონსტანცა, უკრაინული პორტები ოდესა და ილიჩევსკი; თურქული პორტი სამსუნი და ქართული პორტები ბათუმი და ფოთი.

ნოვოროსიისკი (www.nmtp.info) რუსეთის უდიდესი პორტია შავ ზღვაზე, გაიხსნა 1845 წელს. ნავიგაციის პერიოდია 10 თვე ძლიერი ქარების გამო. ტვირთბრუნვა: 81 602 800 მლნ.ტ/წ (2010). კონტეინერბრუნვა: 471 400 TEU (2010). მის საკუთრებაშია საკონტეინერო ტერმინალი ქ. ბალტიისკში (კალინინგრადის ოლქი) და პრიმორსკის პორტი ბალტიის ზღვის აუზში. პორტს აქვს ბუნებრივად დრმა მისადგომები, დიდი საწყობები, აღჭურვილია თანამედროვე ტექნიკითა და ახორციელებს ნებისმიერი ტიპის ტვირთის გადაზიდვებს: თხევადი, მშრალი, გენერალური, ნაყარი, საკონტეინერო, რითაც მოქნილად პასუხობს მსოფლიო ბაზრის კონიუნქტურას. პორტამდე მიდის საავტომობილო, სარკინიგზო და მილსადენი ტრანსპორტი. 2010 წელს ახალი სიმძლავრეები შეემატა საკონტეინერო, ნედლი ნავთობის, მაზუთის და მარცვლეულის ტერმინალების სახით. ტვირთბრუნვით ევროპის პორტების ათეულშია. ტვირთბრუნვის ძირითადი ელემენტებიდან გაიზარდა: შაქრის

ნედლეულის (იმპორტის 73,9%), შავი (ექსპორტის 23%) და ფერადი (ექსპორტის 17,5%) ლითონების, ქიმიური ტვირთის (1,7 მლნ.ტ), კონტეინერების (28,5%), მინერალური სასუქების (9,7%) წილი. შემცირდა: ნედლი ნავთობის, ნავთობპროდუქტებისა და მარცვლეულის წილი, რომლის ექსპორტი რუსეთის ხელისუფლებამ 2010 წელს აკრძალა (www.nmtp.info). საპორტო-სამრეწველო კომპლექსი აერთიანებს: გემთმშენებელ ქარხანას, მარცვლეულის ტერმინალს და კომბინატს, ხე-ტყის საექსპორტო საწარმოსა და ფლოტს.

შავი ზღვის აუზში მკაცრი კონკურენციის მიუხედავად ლიდერია ნავთობის, ლითონის, ნედლი შაქრის, მარცვლეულისა და ცემენტის გადატვირთვაში.

ნოვოროსიისკის ძირითადი კონკურენტი პორტებია:

ოდესა - ლითონის, შაქრის, კონტეინერების, სასუქის გადამუშავებით.

ილიჩევსკი ლითონისა და კონტეინერების გადამუშავებით.

რუსეთის მთავარი პორტი კონტეინერთბრუნვაში ჩამორჩება კონსტანცას, ილიჩევსკს და ოდესას. რადგანაც რუსეთის კონტეინერთბრუნვის 62% ხორციელდება რუსეთის ჩრდილო-დასავლეთის პორტებიდან. შავი ზღვის პორტები ძირითადად ემსახურებიან ადგილობრივ ტვირთებს. (<http://bsforum.ru>, 08.04.2009). მაგრამ მაკროეკონომიკური სიტუაცია საშუალებას იძლევა ვთქვათ, რომ იმპორტული ტვირთის ნაკადი ჩინეთიდან და სამხრეთ აზიიდან უახლოეს მომავალში გაიზრდება 15 მლნ TEU-მდე წელიწადში და შავი ზღვის რუსულ პორტებს აქვთ ყველა წინაპირობა აითვისონ ეს ტვირთი. მით უფრო, რომ პეტერბურგში და უსტ-ლუგაში, წყალმარჩხ ფინეთის ყურეში, შესვლა ზამთარში ყინულმჭრელით გართულებულია, თანაც მანძილის დაფარვას ჩინეთი-სუეცის არხი-ჰამბურგი-პეტერბურგამდე სჭირდება 33 დღე, ხოლო მარშრუტით ჩინეთი-სუეცის არხი-ნოვოროსიისკი, ტვირთი 20 დღეში ჩადის და გადატვირთული სატრანსპორტო დერეფანი პეტერბურგი-მოსკოვი განიტვირთება შავი ზღვა-მოსკოვის ოლქის დერეფნის გაძლიერებით ნოვოროსიისკის ბაზაზე. ეს იქნება რუსეთის ძირითადი სავაჭრო ხაზი აზიის, ინდოჩინეთისა და ხმელთაშუა ზღვის ქვეყნებთან ვაჭრობაში, რაც 2 კვირით დაახქარებს ტვირთის ტრანსპორტირებას და სადაც აზიიდან გადაზიდულ

ყოველ მილიონ კონტეინერზე ეკონომია იქნება 300 მლნ აშშ დოლარი (Козлов 2008). ნოვოროსიისკის წილი რუსული პორტების საერთო ტვირთბრუნვაში 20%-ია (Морпорты №1 (65),2008).

რუსეთს შავ ზღვაზე ძლიერების დაბრუნება ახალი პორტების აშენებითა და ნოვოროსიისკის განვითარებით სურს. არც უკრაინის პორტები ჩამორჩებიან ამბიციებით და რეგიონში „ჰაბის“ როლზე პრეტენზიას ნოვოროსიისკის გარდა ილიჩევსკიც აცხადებს. ილიჩევსკის პლიუსია მისი გეოგრაფიული მდებარეობა. ის პირველი ხვდება ბოსფორიდან შემოსულ გემებს, მოდერნიზებულია და აქვს კარგად განვითარებული ინფრასტრუქტურა. ნოვოროსიისკი რუსეთის ერთადერთი ღრმაწყლიანი პორტია შავ ზღვაზე და მისი პლიუსია თანამედროვე საკონტეინერო ტერმინალი, რომელსაც შეუძლია ერთდროულად მიიღოს „PANAMAX“-ის ტიპის 3 საოკეანო გემი, და რუსეთის მზარდი ექსპორტ-იმპორტული პოტენციალი. პოლიტიკური ვითარების გამო რუსეთი ეცდება მთელი საგარეო ტვირთი შავ ზღვაზე გადაამუშაოს საკუთარ პორტებში.

უკრაინული პორტებიდან ჩვენი შესწავლის საგანია ოდესა და ილიჩევსკი.

ოდესა (www.port.odessa.ua) დაარსდა: 1794 წელს. ოდესის პორტი ტვირთბრუნვით მესამეა შავი ზღვის რეგიონში. აქვს შავი ზღვის აუზში საუკეთესო სამგზავრო ტერმინალი. მისი ავანპორტია ილიჩევსკი. ოდესის პორტის წილი უკრაინის პორტების ტვირთბრუნვაში 25 %-ია.

ტვირთის სახეობები:

მშრალი მარცვლეული,შაქარი, მადანი, ქვანახშირი, ლითონი, ხე-ტყე, მინერალურ-სამშენებლო, მალფუჭებადი, კონტეინერები.

თხევადი ნავთობი, ნავთობპროდუქტები, თხევადი გაზი, მცენარეული ზეთები, ტექნიკური ზეთები.

საკონტეინერო - პორტს შეუძლია მიიღოს თანამედროვე საოკეანო საკონტეინერო გემები.

ოდესის სპეციალიზაციაა საგარეო ვაჭრობა, გემთმშენებლობა და რემონტი, თევზჭერა, საპორტო სამრეწველო კომპლექსში შემავალი საწარმოები მუშაობენ ექსპორტ-იმპორტულ ნედლეულის ჩაის, შაქრის, ყავის, ციტრუსების გადამამუშავებაზე.

ამჟამად პერსპექტიული ტვირთებია იმპორტული ნავთობი და ნავთობპროდუქტები, აფრიკული ფოსფორიტები, ექსპორტული უკრაინული მარცვლეული და ცემენტი.

ოდესის პორტი ჩართულია საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნებში:

1. პანევროპული №9 (ჰელსინკი-სანკტ-პეტერბურგი-ვიტებსკი-კიევი/მოსკოვი-ოდესა/კიშინიოვი-პლოვდივი-ბუქარესტი-ალექსანდრუპოლისი(4 განშტოებით).
2. გდანსკი-ოდესა (ბალტიის ზღვა შავი ზღვა)
3. ევროპა-კავკასია-აზია (TRACECA)

რეგიონისა და ქალაქის ეკონომიკა დიდადაა დამოკიდებულია საპორტო საქმიანობაზე. ოდესის პორტის ნავთობგადამამუშავებელი ქარხანას და დიდი ოდესის პორტებს ქვეყნის ბიუჯეტში შეაქვს მილიარდი აშშ დოლარი. რაც შეეხება საბაჟო მოსაკრებლებს, ეს კორუფციის ბუდეა. კონტეინერების გამტარ ზონაში ოდესის პორტში დგას 30 000 კონტეინერი და განბაჟებას ელოდება (Дергачев2009). ოდესის პორტიდან ისედაც გაედინება ტვირთი და ერთადერთი ტვირთის სახეობა რაც შეიძლება გაიზარდოს, ეს საკონტეინეროა და ისიც საბაჟო სირთულეების გამო ეჭვქვეშ დგას. ოდესის პორტი კარგავს მიმზიდველობას, ქალაქი შემოსავალს. საქონლის საბაჟო ღირებულება წამიერად იცვლება ერთეულზე 10 ცენტრიდან 1 დოლარამდე. საბაჟოზე ტვირთი ერთი ფანჯრის პრინციპით არ ფორმდება. ტვირთის მფლობელი იძულებულია გადაიხადოს დღე-ღამეში 200 დოლარი კონტეინერის შენახვისათვის. ოდესას დიდი სურვილი აქვს გახდეს შავი ზღვის აუზში საკონტეინერო “ჰაბი”, მაგრამ საბაჟო და სატარიფო სირთულეების გამო ის კარგავს ტვირთს. ტვირთმფლობელს ურჩევნია კონსტანცაში განაბაჟოს ტვირთი და მხოლოდ შემდეგ შემოვიდეს უკრაინის პორტებში. რთული საბაჟო პროცედურების გამო მკვეთრად შემცირდა

კონტეინერტრუნვა და ტვირთის უდიდესი ნაწილი გადავიდა კონსტანცაში. 2009 წლის შედეგებით უკრაინის პორტებმა დაკარგეს ტვირთბრუნვის 16% (NY, 8/2009). სიტუაციის გაუმჯობესების მიზნით 2009 წელს უკრაინამ პორტებში შემოიღო “ტრანსშიპმენტის” სისტემა, ანუ ტვირთების გაფორმების გამარტივებული პროცედურები, რითაც ცდილობს კონსტანცას წაართვას ტვირთი. კონსტანცა ამუშავებს უკრაინული პორტების ტვირთის 30%-ს და თუ ეს ტვირთი გადავიდა ოდესა-ილიჩევსკში 54 მლნ აშშ დოლარის მოგებას მოიტანს დამატებით (Liga biznes inform, 12, 3.2010).

კონსტანცასა და უკრაინის პორტებს შორის ტრანზიტისთვის გაჩაღებულ ბრძოლას, დაემატა უკრაინის პორტებზე გამავალი რუსეთის ტვირთის შემცირებაც, რადგან რუსეთმა მიზნად დაისახა ტვირთების გადაზიდვა მხოლოდ საკუთარი პორტებიდან. უკრაინის სატრანზიტო სტრუქტურაში 2009 წელს რუსული ტვირთის წილი იყო 71%, ყაზახეთის 18%, ბელორუსის 5% (Соболев2010/4).

ილიჩევსკის (www.ilport.com.ua) პორტი ექსპლუატაციაში შევიდა 1958 წელს, როგორც ოდესის ავანპორტი. უკრაინის №1 საკონტეინერო ტერმინალია. შეუძლია ერთდროულად მიიღოს 5000 TEU ტევადობისა და 300 მ. სიგრძის 3 საოკეანო კონტეინერმზიდი. პორტში არის რკინიგზის 4 შესასვლელი ხაზი. ერთდროულად ინახება 1,5 მლნ.ტ ტვირთი. ხორციელდება 1300 ვაგონოპერაცია დღე-ღამეში.

ტვირთის სახეობები: ნაყარი, გენერალური, თხევადი. რეგიონში ერთერთი უდიდესი პორტია გენერალური ტვირთების გადაზიდვით.

გენერალური ლითონის პროდუქცია (ფურცლოვანი ფოლადი, ნაგლინი, არმატურა, მავთული), რკინა, თუჯი, ავტომობილები, კონტეინერები.

თხევადი ნებისმიერი საკვები პროდუქცია, მცენარეული ზეთი, ღვინო, სპირტი, თხევადი ქიმიური ტვირთი, ნავთობი და ნავთობპროდუქტები, თხევადი გაზი.

ნაყარი - სასუქები, გოგირდი, მარცვლეული, მადანი, ქიმიური ტვირთი, მინერალურ-სამშენებლო მასალა.

აქვს საბორნე მიმოსვლა: ილიჩევსკი/ვარნა/დერინჯი. 1996 წლიდან მოქმედებს ბორანი ილიჩევსკი-ფოთი/ბათუმი, რომელიც “TRACECA”-ს მონაკვეთია. დაგეგმილია საბორნე ხაზის გახსნა თურქეთის პორტ სამსუნთან.

ოდესის პორტში მოქმედებს საპორტო-სამრეწველო კომპლექსი, რომლის შემადგენლობაშია:

ცხიმკარაქკომბინატი დაკავშირებულია სპეციალურ მისაგომთან და ახორციელებს საექსპორტო ზეთის ტრანსპორტირებას და იღებს იმპორტულ ტროპიკულ ზეთს. აქვს ზეთსასხმელი სადგური და სანაპირო რეზერვუარი მცენარეული და ტროპიკული ზეთის ექსპორტ-იმპორტ-ტრანზიტისთვის.

ზეთის ქარხანა მდებარეობს პორტის ტერიტორიაზე, ამუშავებს საექსპორტო მცენარეულ ზეთს და იძლევა დამატებით ტვირთაკადს პორტისთვის 0,3 მლნ.ტ/წ.

სასოფლო-სამეურნეო პროდუქციის გადამამუშავებელი ქარხანა იძლევა დამატებით ტვირთაკადს პორტისთვის 1,1 მლნ ტ/წ.

პორტზე გადის ოთხი მნიშვნელოვანი საერთაშორისო დერეფანი:

ევრაზიური სატრანსპორტო დერეფანი “TRACECA”.

პანევროპული დერეფანი - №9

ბალტიკა-შავი ზღვის დერეფანი კლაიპედა-ილიჩევსკი.

ცირკულარული სატრანსპორტო დერეფანი შავი ზღვის ქვეყნების ეკონომიკური აქტივობის გამაერთიანებელი (BSEC).

უკრაინის ორივე პორტს აქვს საკვანძო მდებარეობა ევროპისა და აზიის, ჩრდილოეთისა და სამხრეთის, ცენტრალური და აღმოსავლეთ ევროპის, უკრაინის, რუსეთისა და ყაზახეთის სამრეწველო რაიონებისა და ხმელთაშუა საზღვაო კომუნიკაციების შემაერთებელ გზებზე.

ბულგარული პორტი ბურგასი ([www. Port-burgas.com](http://www.Port-burgas.com)) დაარსდა 1894 წელს. საბაჟო რეჟიმი: 24 საათიანი, “ტრანსშიპმენტი”.

ტვირთის სახეობები: გენერალური, ნაყარი, თხევადი, სამგზავრო. ბურგასი ბულგარეთის უდიდესი ნავთობის გადამტვირთავი პორტი. განვითარებულია საბორნე გადაზიდვა, რომელიც ხორციელდება უკრაინის, რუსეთისა და საქართველოს მიმართულებით.

საერთაშორისო დერეფნები: № 8 იტალია ალბანეთი მაკედონია ცენტრალური აზია, "TRACECA" და "BSEC".

ბულგარეთს უნდა თავისი პორტები ისეთივე მნიშვნელობის გახადოს ცენტრალურ და აღმოსავლეთ ევროპაში, როგორც ანტვერპენი და როტერდამი დასავლეთ ევროპაში. ქვეყანა ცდილობს განავითაროს სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა ევროკავშირის მოთხოვნების შესაბამისად და ჩაერთოს პანევროპულ მაგისტრალებში. აქვს პერსპექტივა გახდეს მსხვილი სატრანზიტო კვანძი ბალკანეთში. ბულგარეთმა უკვე დაიწყო უბაჟო ზონების შექმნა ევროკავშირში, დსთ-ს, ჩრდილოეთ აფრიკასა და ახლო აღმოსავლეთისკენ გამავალ მარშრუტებზე. რაც შეეხება შავი ზღვის ბულგარული პორტების განვითარების პერსპექტივას ანტვერპენ-როტერდამთან მიმართებაში, სუეცის არხიდან ბურგასამდე 4 დღეა, ანტვერპენ-როტერდამამდე კი 14. ტვირთის მეპატრონე იგებს დღეების რაოდენობას, მაგრამ მეტად მნიშვნელოვანია ტვირთის დროული დახვედრა და სწრაფი გადამუშავება დაბალი ტარიფებით, რაც ჯერ კიდევ მისაღწევია (Сафеев 2009/9).

ბულგარეთმა საბორნე ტვირთის გადაზიდვის პოლიტიკა რუსეთის სასარგებლოდ შეცვალა და უკრაინა, რომელიც ლიდერობდა შავ ზღვაზე საბორნე გადაზიდვებით ტვირთის გარეშე დატოვა. ბულგარეთმა პირდაპირი კავშირი დაამყარა ახალი საბორნე ხაზით რუსეთის პორტ კავკაზთან (ფოთიდან აპირებს გახსნას საბორნე ხაზი კავკაზთან). ასევე უკრაინის გვერდის ავლით გადავა ნავთობის ტვირთი (500 000 ტ.) რუსეთიდან ბულგარეთში, ძირითადად ნოვოროსისისკის პორტის მეშვეობით. ამ გზას გაივლის ყველა ტვირთი, რომლითაც აიგება ნავთობსადენი "სამხრეთი ნაკადი" და "ბურგას-ალექსანდრუპოლისი" და ამ მიმართულებით ტვირთნაკადები 2012 წლისთვის 2 მლნ ტ/წ მიაღწევს (Постан 2009/9). ბულგარეთს იმედი აქვს, რომ ევროკავშირი დაეხმარება ნაციონალური ეკონომიკური ინტერესების დაცვაში.

რუმინული პორტი კონსტანცა (www.portofconstantza.com) დაარსდა 1905 წელს. პორტზე გადის საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნები: პანევროპული VII, IV, VIII, IX, BSEC, TRACECA. მოქმედებს ბორანი: კონსტანცა/ლიხევესკი/დერინჯე. პორტში გადამუშავდება ტვირთის ყველა ტიპი. ტვირთბრუნვა 42 მლნ. ტონა (2009). მშრალი ტვირთების მოცულობით ლიდერობს შავი ზღვის რეგიონში და გადააქვს: რკინის მადანი, ქვანახშირი, მარცვლეული, ნაგლინი. თხევადი ტვირთიდან აღსანიშნავია: ნედლი ნავთობი და ნავთობპროდუქტები.

კონსტანცა შავი ზღვის აუზში ლიდერია საკონტეინერო ტვირთის გადამუშავებაში. ის ერთადერთი არასაბჭოთა და ევროკავშირში ყველაზე ღარიბი ქვეყნის პორტია, რომელიც გავლენას ახდენს შავ ზღვაზე კონტეინერების გადანაწილებაზე. ის უდიდესი საკონტეინერო ტერმინალია რეგიონში. საოკეანო ხაზებიდან კონსტანცაში გადმოტვირთული ტვირთი ნაწილდება ნოვოროსიისკში, ტაგანროგში, ოდესაში, დუნაიზე ვენამდე. ტერმინალში მუშაობს მსოფლიოში რეიტინგით მე-4 ადგილზე მყოფი ოპერატორი „DP World“. ჟურნალ „Cargo Systems“-ის 2008 წლის რეიტინგით კონსტანცის საკონტეინერო ტერმინალი ერთერთი ყველაზე ეფექტურია ევროპაში და II ადგილზეა ბრემენსჰაფენის შემდეგ (www.cargosystems.net). მან რეიტინგული სიის ოცეულში შემავალი ისეთი პორტები ჩამოიტოვა, როგორცაა როტერდამი, ჰამბურგი, ანტვერპენი, პეტერბურგი და სხვ. 2000-2008 წლებში კონტეინერბრუნვა იზრდებოდა საშუალოდ 40%-ით წელიწადში (ჰემპტონი 2009/9). 2009 წელს კონსტანცამ დაკარგა კონტეინერების დიდი ნაწილი და კონტეინერბრუნვამ შეადგინა 594 299 TEU. ეს ერთის მხრივ განაპირობა მსოფლიო კრიზისმა, მეორეს მხრივ კი რუსეთისა და უკრაინის მცდელობებმა თავისი კუთვნილი ტვირთები თავადვე მიეღოთ „ჰაბის“ გარეშე.

რუსეთი და უკრაინა ცდილობს, რომ კონსტანცა არ დარჩეს ტვირთის გადამანაწილებელ პორტად („ჰაბი“) შავი ზღვის აუზში და ოკეანედან შემოსული ტვირთი პირდაპირ წავიდეს დანიშნულების ქვეყანაში. კონსტანცის პორტში მიღებული 2000 კონტეინერიდან 1500 დსთ-ს ქვეყნებისაა, დანარჩენი კი ბულგარეთ-რუმინეთის (Матей2008/5). რადგანაც უკრაინაში არ არის განვითარებული საბაჟო მომსახურების ფორმა „ტრანსშიპმენტი“, კონტეინერმზიდი შედის კონსტანცაში, გადის განბაჟებას და მხოლოდ ამის

შემდეგ მიდის უკრაინის პორტებში. პორტიდან საკონტეინერო ტვირთი იგზავნება სამხრეთ-აღმოსავლეთ და ცენტრალურ ევროპაში. კონსტანცა მდებარეობს მდ. დუნაიზე, რომელიც სანაოსნოა 2300 კმ-ზე და როგორც სამდინარო პორტი ემსახურება დუნაისპირა ქვეყნებს. მას აქვს პერსპექტივა გადაამუშაოს ტვირთის დიდი ნაწილი ავსტრიისა და სამხრეთ გერმანიისთვისაც.

სამსუნი (www.tcdd.gov.tr) თურქეთის შავი ზღვის სანაპიროს მთავარი პორტია. პორტი სახელმწიფო საკუთრებაშია (თურქეთის გაერთიანებული სახელმწიფო რკინიგზის კომპანია TCDD). აქვს საბორნე მიმოსვლა უკრაინასთან და რუსეთთან. ემსახურება მშრალი, საკონტეინერო და საბორნე ტვირთის გადაზიდვას.

პორტის ჰინტერლანდია მთელი ანატოლია. მუშაობს ექსპორტზე, იმპორტზე და ტრანზიტზე ჩრდილოეთ ევროპიდან ირანისთვის და ახლო აღმოსავლეთის ქვეყნებისთვის. მას აქვს კარგი მდებარეობა კონტინენტური ევროპის რაინ-მაინ-დუნაის აუზისა და შავი ზღვის აუზის ქვეყნების მიმართ. მაგრამ ჰიდროტექნიკური პარამეტრები, საპორტო ინფრასტრუქტურა და პორტთან დამაკავშირებელი საავტომობილო და სარკინიგზო ხაზები ძალიან სუსტადაა განვითარებული. პორტის მენეჯმენტი სუსტია, სამართლებრივი ბაზა არასრულყოფილია. ფინანსური პარამეტრებით ძვირია და ხარჯის მხოლოდ 60%-ს ფარავს. მიუხედავად ამისა, სამსუნს დიდი პერსპექტივები აქვს, ვინაიდან თურქეთს შავი ზღვის აუზში მყარი ეკონომიკური პოზიცია და დიდი გეგმები აქვს.

თურქეთის ეკონომიკაში საზღვაო დარგი მნიშვნელოვან ადგილს იკავებს. 2008 წელს ზღვით გადაიზიდა ექსპორტ-იმპორტული საქონლის 86%, ანუ 293 მლნ.ტ. თურქეთის დროშის ქვეშ 1557 გემი დაცურავს (2009წ) 16,5 მლნ ტ. წყალწყვითდა მსოფლიო რეიტინგით 26-ე ადგილზეა. ქვეყანაში 106 გემთმშენებელი ქარხანაა. თურქეთი აქტიურად მონაწილეობს ევროკავშირის სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარებასა და ევროპულ სატრანსპორტო სისტემასთან ინტეგრაციაში (Дивидиоглу 2009/9). განსაკუთრებით ვითარდება საბორნე გადაზიდვები შავი ზღვის პორტებთან ოდესასთან, იალტასთან, ნოვოროსიისკთან, ფოთთან. სამსუნი უერთდება

პროექტ „ვიკინგს“. ესაა საკონტეილერო მატარებელი კლასიპედა-მინსკი-ოდესა/ილიჩევსკი, ანუ „ბალტიკა-შავი ზღვის“ დერეფანი, რომელიც ილიჩევსკიდან გაგრძელდება სამსუნამდე. თურქეთი ბოსფორის სრუტის დატვირთვის შესამცირებლად და ეკოლოგიური უსაფრთხოებისთვის აშენებს ნავთობსადენ სამსუნ-ჯეიხანს. მისი საპროექტო სიმძლავრეა 1,5 მლნ ბარელი/დღეში. თურქეთი ებრძვის რუსეთს შავ ზღვაზე ბატონობისათვის და რუსეთი თვლის, რომ სრუტეების პრობლემა თითოიდან გამოწოვილია და თურქეთს არა აქვს უფლება არასამხედრო გემებს აუკრძალოს სრუტეების თავისუფლად გავლა „მონტრეს“ კონვენციით (1936 წ) და ამ მოტივის გამოყვებით ცდილობს გახდეს პოლიტიკური და ეკონომიკური ლიდერი რეგიონში.

ევროპულმა კომისიამ შეიმუშავა 2018 წლისთვის ევროკავშირის საზღვაო სატრანსპორტო სისტემის განვითარების სტრატეგია, რომელიც ითვალისწინებს საზღვაო რესურსების, როგორც კვების, ენერჯისა და ადამიანის ცხოველყოფელობის (ნაოსნობა, ვაჭრობა, დასვენება, მოგზაურობა) წყაროს. ევროკომისიის რეკომენდაციები საზღვაო ტრანსპორტისთვის ასეთია: მან უნდა უზრუნველყოს გადაზიდვების ოპტიმალური ღირებულება და ხელი შეუწყოს ევროკავშირის ქვეყნების სტაბილურ ეკონომიკურ ზრდას; უნდა შენარჩუნდეს ევროპული სანაოსნო სექტორის კონკურენტუნარიანობა, გაიზარდოს ტონაჟი, გადაზიდვების მოცულობა, რაც მისცემს ბიძგს წარმოების განვითარებისა და ახალი სამუშაო ადგილების შექმნისთვის.

ამ სტრატეგიის განხორციელების შესაძლებლობების გამოსავლენად, შავი ზღვის აუზის ზემოთ განხილული პორტების შეფასებისთვის გამოყვავით მახასიათებლები (პარამეტრები), რომელთა მიხედვითაც მოვახდინეთ მათი შედარებითი ანალიზი და რანჟირება. ესენია:

I. ინსტიტუციური პარამეტრი:

1. საკუთრების ფორმა კერძო, სახელმწიფო.

II. მოცულობითი პარამეტრები:

1. პორტის სიმძლავრე მლნ.ტ/წ
2. პორტის დატვირთვის ხარისხი - %

3. პორტის ტვირთბრუნვა მლნ.ტ/წ
4. გემთბრუნვა - გემების რაოდენობა
5. საწყობების ფართობი ღია, დახურული, კვ.მ
6. მგზავრთბრუნვა - კაცი
7. კონტეინერთბრუნვა TEU
8. კონტეინერების სიმძლავრე - TEU
9. კონტეინერების დატვირთვის ხარისხი - %
10. ტვირთის ტიპები
11. ბორანი

III. ჰიდროტექნიკური პარამეტრები:

1. ნავიგაცია თვეების რაოდენობა
2. პორტის ფართობი ჰა
3. სანაპიროს სიგრძე კმ.
4. მისადგომების რაოდენობა
5. მისადგომების სიღრმე მ.
6. გემების წყალწყვა dwt

IV. ფინანსურ-ეკონომიკური პარამეტრები

1. დასაქმება - კაცი
2. ხელფასი აშშ დოლარი
3. ქალაქის მოსახლეობაში დასაქმებულთა წილი - %
4. მოგება აშშ დოლარი
5. ტარიფი საპორტო მომსახურებაზე აშშ დოლარი
6. ტარიფი ტვირთის ჩატვირთვა-გადატვირთვაზე აშშ დოლარი
7. საბაჟო რეჟიმი
8. თავისუფალი ეკონომიკური ზონა (პორტო-ფრანკო)

V. საერთაშორისო ეკონომიკურ ურთიერთობებში ჩაბმის ხარისხი

1. პორტზე გამავალი საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნები
2. პორტზე გამავალი საერთაშორისო მილსადენები
3. პორტის ჰინტერლანდი

პორტების საქმიანობა შერჩეული პარამეტრების მიხედვით ასახულია ქვემოთ მოყვანილ ცხრილში.

წელი	2008				
	პორტი	ნოვო როსისკი	ბურგასი	კონსტანცა	ოდესა
საკუთრების ფორმა, კერძო	80.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
საკუთრების ფორმა, სახელმწიფო	20.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
პორტის სიმძლავრე მლნ.ტ/წ	100,000,000	15,000,000	100,000,000	38,000,000	
პორტის დატვირთვის ხარისხი %	81.6%	30.8%	61.8%	91.0%	
ტვირთბრუნვა მლნ.ტ	81633000	4616000	61838000	34562000	
გემთბრუნვა	2,088	2,000	5,905	1,200	
საწყობის ფართობი კვ.მ, ღია	188,800	310,000	342,200	215,000	
საწყობის ფართობი კვ.მ, დახურული	62,200	75,000	103,800	78,800	
მგზავრთბრუნვა-კაცი	-	18,000	30,900	82,000	
კონტეინერთბრუნვა, TEU	381,000	45,927	1,380,935	572,140	
კონტეინერების სიმძლავრე, TEU	500,000	150,000	1,700,000	700,000	
კონტეინერების დატვირთვის ხარისხი, %	76%	31%	81%	82%	
ბორანი, რო-რო ტერმინალი,	3	3	1	1	
პორტის ფართობი, ჰა	95.5	129.4	3926.0	133.3	
მისადგომების რაოდენობა	43.0	28.0	156.0	38.0	
მისადგომების სიღრმე, მეტრი	24	16	19	13	
სანაპიროს სიგრძე, კმ	9.2	4.8	29.8	9.0	
გემების წყალწყვა, ტ.დედვეიტი	250,000	125,000	220,000	100,000	
ხელფასი	765.03	462.88		92.54	
დასაქმება	4493	1050	6000	2400	
მოსახლეობა	228243	226000	721896	1081000	
დასაქმებულთა წილი	2.0%	0.5%	0.8%	0.2%	
მოგება/შემოსავალი, ათასი აშშ დოლარი	95,700.0	38,970,588.2	91,252,500.0	42,253,521,126.8	
ტარიფების საპორტო მომსახურებაზე, აშშ დოლარი	1.75	0.38	3.21	46.97	
ტარიფები ტვირთის	32.42	155.35	39.70	369.88	

გადამუშავებაზე, აშშ დოლარი				
ტარიფები სულ, აშშ დოლარი	34.17	155.73	42.90	416.85
ნავიგაცია,თვე	10	12	12	12
თეზი	0	1	1	1
ტვირთის ტიპები	2	4	3	5
პორტებზე გამავალი მილსადენები	2	2	2	1
პორტებზე გამავალი საერთაშორისო-სატრანსპორტო დერეფნები	3	3	6	5

წელი	2008			
პორტი	ილიჩევსკი	სამსუნი	ფოთი	ბათუმი
საკუთრების ფორმა კერძო	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%
საკუთრების ფორმა სახელმწიფო	100.0%	100.0%	0.0%	0.0%
პორტის სიმძლავრე მლნ.ტ/წ	30,000,000	3,000,000	10,000,000	19,000,000
პორტის დატვირთვის ხარისხი %	63.0%	79.3%	80.8%	37.4%
ტვირთბრუნვა მლნ.ტ	18900000	2380000	8080000	7100000
გემთბრუნვა	750	1,093	2,189	1,215
საწყობის ფართობი კვ.მ, ღია	575,000	200,000	65,976	173,000
საწყობის ფართობი კვ.მ, დახურული	28,000	25,000	9,852	-
მგზავრთბრუნვა, კაცი				8,464
კონტეინერთბრუნვა, TEU	670,556	40,000	209,614	8,583
კონტეინერების სიმძლავრე TEU	250,000	5,000	200,000	300,000
კონტეინერების დატვირთვის ხარისხი, %	268%	800%	105%	3%
ბორანი,რო-რო ტერმინალი,	2	2	2	2
პორტის ფართობი, ჰა	346.0	14.0	49.0	22.2
მისადგომების რაოდენობა	32.0	10.0	15.0	11.0
მისადგომების სიღრმე,მეტრი	13	12	13	12
სანაპიროს სიგრძე, კმ	6.0	1.7	2.8	2.3
გემების წყალწყვა	100,000	50,000	50,000	120,000

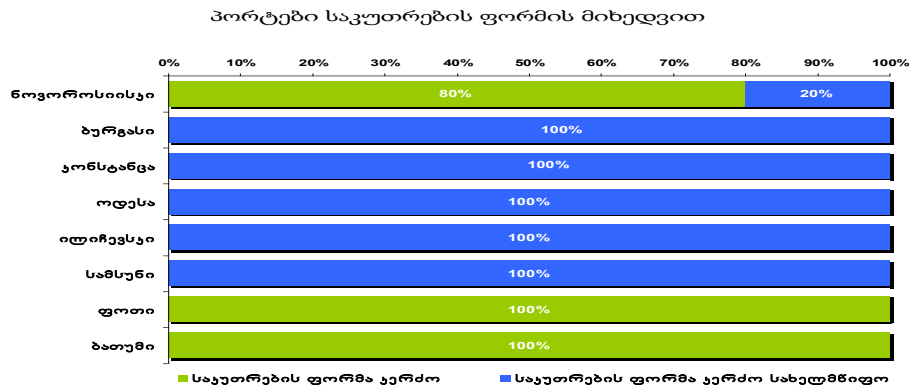
„ტ.დედევიტი“				
ხელფასი, აშშ დოლარი	92.54	383.23	479.04	449.10
დასაქმება, კაცი	10000	398	1266	1256
მოსახლეობა	63000	1187536	47500	122500
დასაქმებულთა წილი, %	15.9%	0.0%	2.7%	1.0%
მოგება/შემოსავალი,ათასი აშშ დოლარი	35,000,000.0	-5,308,110.0	21,788.0	konfidencialuria
ტარიფების საპორტო მომსახურებაზე, აშშ დოლარი	46.97	0.50	239.58	469.43
ტარიფები ტვირთის გადამუშავებაზე, აშშ დოლარი	369.88	1000.00	672.65	46.80
ტარიფები სულ, აშშ დოლარი	416.85	1000.00	912.23	516.23
ნავიგაცია,თვე	112	12	12	12
თეზი	0	1	1	0
ტვირთის ტიპები	4	2	4	4
პორტებზე გამავალი მილსადენები	0	0	0	0
გამავალი საერთაშორისო-სატრანსპორტო დერეფნები	4	2	2	2

კვლევა პარამეტრთა რანჟირების მეთოდით:

პორტების რანჟირება მოვახდინეთ თითოეული პარამეტრის მიხედვით. პირველი/უმაღლესი რანგი მიენიჭა იმ პორტს, რომელსაც ჰქონდა მაქსიმალური/საუკეთესო მაჩვენებელი. იმ შემთხვევაში, როცა მაჩვენებელი თავისი სიმცირით განსაზღვრავდა პორტის უპირატესობას, შეფასება განხორციელდა პირიქით, პირველი/უმაღლესი რანგი მიენიჭა იმ პორტს, რომელსაც ყველაზე დაბალი მაჩვენებელი ჰქონდა, მაგალითად ტარიფები.

I. ინსტიტუციური მახასიათებელი

1. საკუთრების ფორმა კერძო, სახელმწიფო.



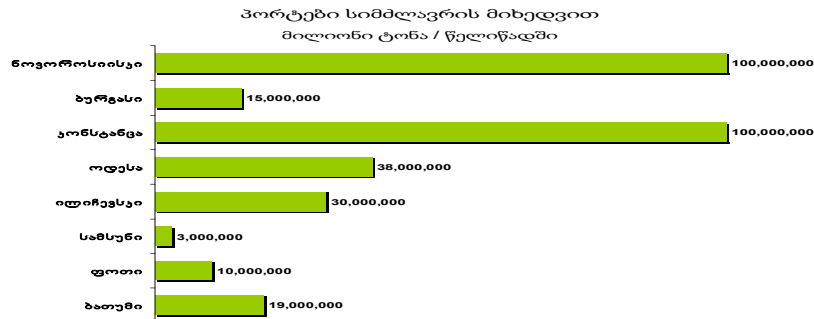
სახელმწიფოს დამოკიდებულება საზღვაო პორტებისადმი ყველა ქვეყანაში განსხვავებულია. პორტების ფრანგული სისტემა ცენტრალიზებულია და მართავს როგორც პორტის ასევე თვითმმართველობისა და სახელმწიფო ორგანოების წარმომადგენლობები. როტერდამი, ანტვერპენი, ჰამბურგი, ნიუ-იორკი საქალაქო მმართველობების კუთვნილებაშია. 1980-იან წლებამდე დიდი ბრიტანეთის პორტები სახელმწიფო ან მუნიციპალური კუთვნილების იყო, მოგვიანებით შეიქმნა სააქციო კომპანია, რომელიც 21 პორტის მფლობელი გახდა. რუსეთში პორტების უმრავლესობა პრივატიზებულია, უკრაინაში სახელმწიფო საკუთრებაშია, საქართველოში პორტები არა მარტო კერძო საკუთრებაშია, არამედ სხვა ქვეყნების კუთვნილებაა.

ჩვენთვის საკუთრების ფორმების განხილვა მნიშვნელოვანია იმდენად, რომ საქართველოს მთავრობა ეკონომიკური წინსვლის უპირობო წყაროდ მეურნეობის სახელმწიფოდან, საკუთრების კერძო ფორმაზე გადასვლას მიიჩნევს. ასეა რუსეთშიც, თუმცა იქ სახელმწიფოს პაკეტი ასე თუ ისე შენარჩუნებულია. რეგიონის სხვა ქვეყნები საკუთრების სახელმწიფო ფორმაზე დარჩნენ, მაგრამ ყველა პრობლემის წყაროს სწორედ მასში ხედავენ. აქვე აღვნიშნავთ, რომ განვითარებული ქვეყნების უმრავლესობაში პორტები სახელმწიფოს ხელშია. ჩვენის აზრით, პრობლემა საკუთრების ფორმაში კი არა, მენეჯმენტის ხარისხში უნდა ვეძებოთ.

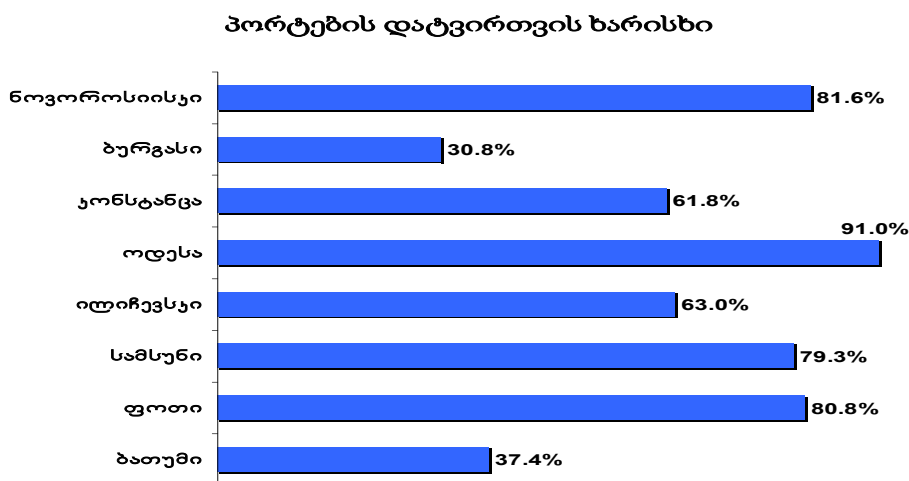
II. მოცულობითი პარამეტრები

2.სიმძლავრის მიხედვით (მლნ.ტ/წ) პორტები დალაგდა შემდეგი რანგული მონაცემებით:

სიმძლავრით რეგიონში ორი პორტი გამოირჩევა ნოვოროსიისკი და კონსტანცა. ნოვოროსიისკი რუსეთის ყველაზე მნიშვნელოვანი პორტია რეგიონში და მესამეა რუსეთში. კონსტანცა ევროკავშირის “ჰაბია” შავი ზღვის აუზში.

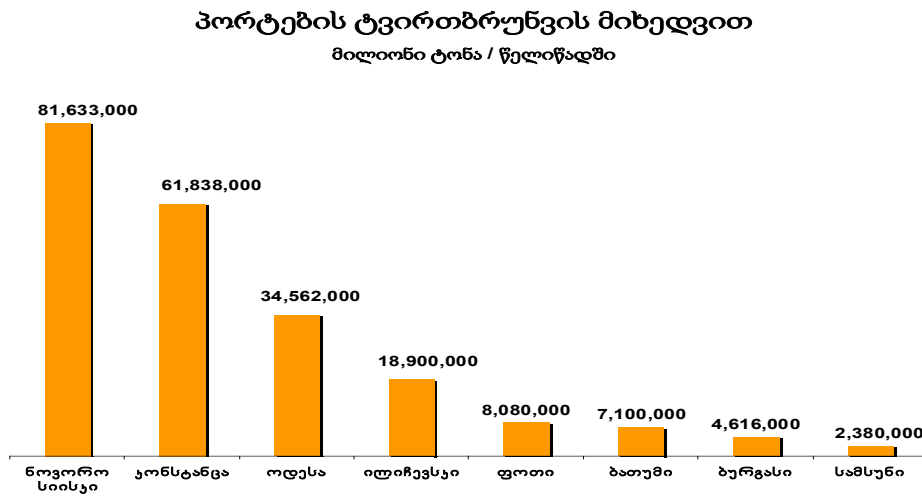


3.პორტის დატვირთვის ხარისხით (%) პორტები დალაგდა შემდეგი რანგული მონაცემებით:



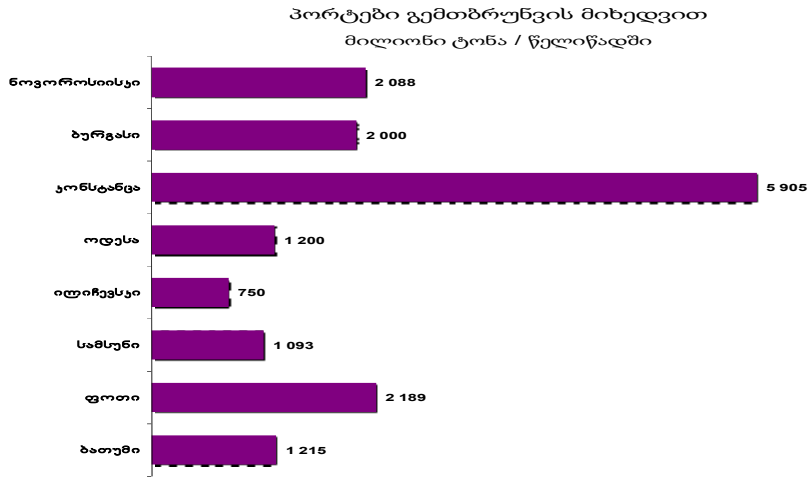
სიმძლავრეების ათვისებულობის ხარისხით გამოირჩევა ოდესა, ნოვოროსიისკი, ფოთი. ოდესა და ნოვოროსიისკი მუშაობენ სრული დატვირთვით, აქვთ ტვირთის მოცულობები და საჭიროებენ სიმძლავრეების გაზრდას. ფოთი თავისი სიმძლავრის ზღვარზე მუშაობს. სამსუნი პატარა პორტია, მცირე სიმძლავრით და ახლა დგას დღის წესრიგში მისი თურქეთის მნიშვნელოვან პორტად გადაქცევა და საჭიროებს გადაიარაღებასა და სიმძლავრეების გაზრდას. ბათუმსა და ბურგასს კი როგორც ჩანს ტვირთნაკადების პრობლემა აქვთ.

4. ტვირთბრუნვის (მლნ.ტ/წ) მიხედვით პორტები დალაგდა შემდეგი რანგული მონაცემებით:



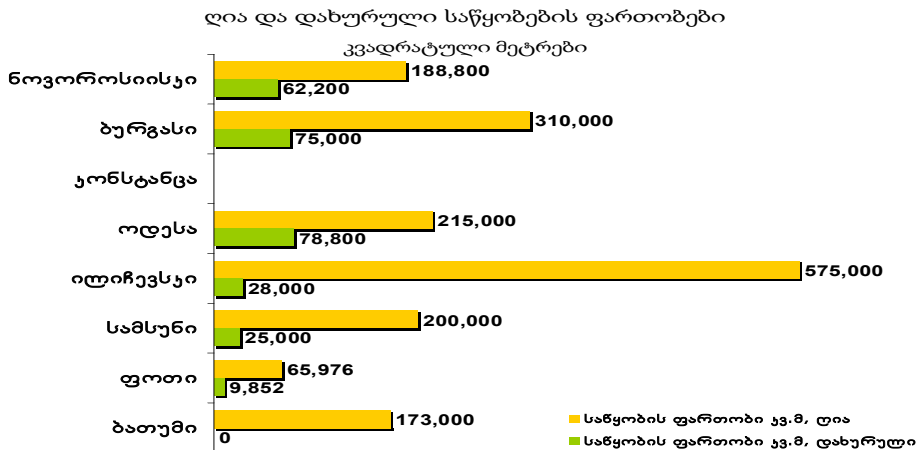
შავი ზღვის რეგიონში ტვირთბრუნვით გამორჩეული პორტებია ნოვოროსიისკი და კონსტანცა. ნოვოროსიისკი რუსეთის უდიდესი პორტია შავ ზღვაზე. არა აქვს ტვირთის მოძიების პრობლემა. ზურგს უმაგრებს, როგორც შიდა ბაზარი და ასევე სატრანზიტო ტვირთბრუნვა. აქვს დიდი რეზერვები, რადგანაც რუსული ტვირთის ნაწილი უკრაინული პორტებიდანაც გადის და რუსეთის პოლიტიკა მიმართულია მხოლოდ საკუთარი პორტებიდან ტვირთის გატანისაკენ. კონსტანცა, როგორც არაერთგზის აღვნიშნეთ ევროკავშირის “ჭიშკრად” და საკონტეინერო “ჰაბად” მოიაზრება აუზში და სიმძლავრეებიც უწყობს ხელს. ფოთისა და ბათუმის პორტების პრობლემაა შიდა ბაზრის არ არსებობა და ტრანზიტულ ტვირთზე დამოკიდებულება.

5. გემთბრუნვის რანგული მაჩვენებლით პორტები რეგიონში შემდეგნაირად დალაგდა:



პორტში გემების შემოსვლის რაოდენობით ფოთი მეორე ადგილზეა. მართალია პორტში ბევრი გემი შემოდის, მაგრამ გემების წყალწვევა მცირეა და შესაბამისად ტვირთის ტონაჟიც მცირეა. ამიტომაც ტვირთბრუნვით ფოთი მხოლოდ მეხუთე ადგილზე. ნებისმიერი პორტისთვის მთავარია ჰქონდეს ისეთი ჰიდროტექნიკური მახასიათებლები, რომ შეეძლოს დიდი წყალწვევისა და ტონაჟის გემების მიღება.

ნ.საწყობების ფართობის (ღია, დახურული, კვ.მ) მიხედვით პორტები დალაგდა შემდეგი რანგული მონაცემებით:



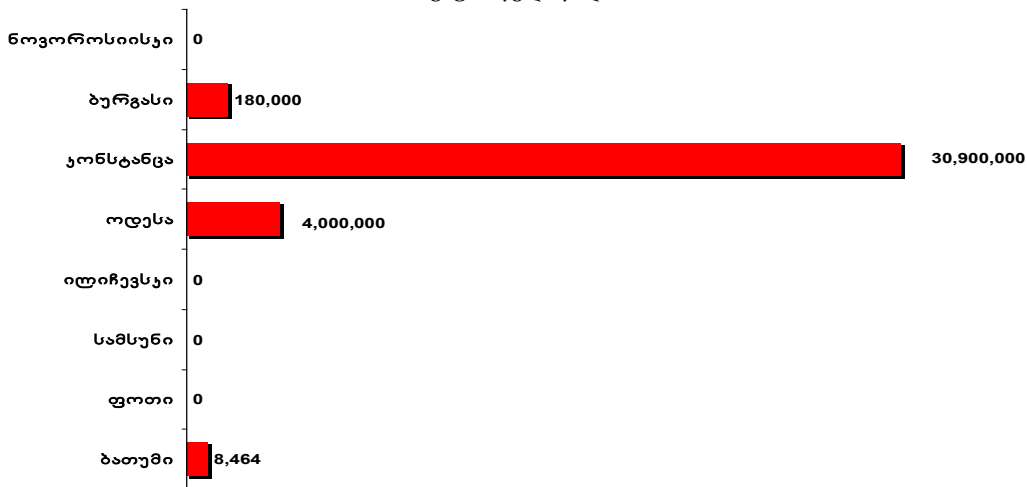
პორტს ტვირთის ნაკადების შემოკლებისთვის და ტვირთბრუნვის გაზრდისთვის აუცილებლად ესაჭიროება ღია და დახურული საწყობები, რაც გარანტიანა ტვირთმფლობელისთვის ტვირთის ნებისმიერი მოცულობის საიმედოდ შენახვისათვის. კონსტანცის მონაცემები არ გვაქვს, მაგრამ

ფაქტია, საკმაო ფართობებს ფლობს. ფოთი და ბათუმი ამ პარამეტრებით ბოლო ადგილზეა.

8. მგზავრთბრუნვის მიხედვით პორტები დალაგდა შემდეგი რანგული მონაცემებით:

ოღესა უდიდესი სამგზავრო და საკრუიზო პორტია შავი ზღვის აუზში. ბათუმიც ჩართულია ხმელთაშუა ზღვის საკრუიზო ტურში. ფოთს, ნოვოროსიისკს, ილიჩევსკსა და სამსუნს სამგზავრო ტერმინალები არა აქვთ. შეიძლება ბორანს მოყვეს რამდენიმე მგზავრი.

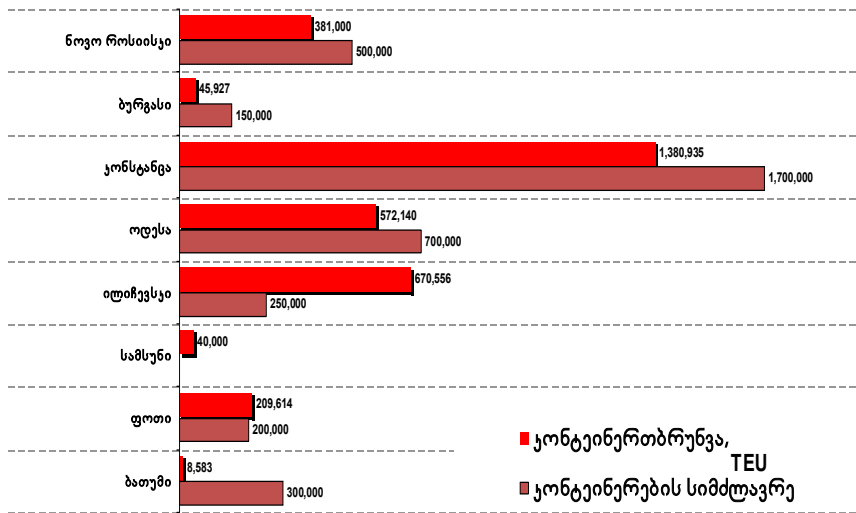
პორტების მგზავრთბრუნვა
კაცი / წელიწადში



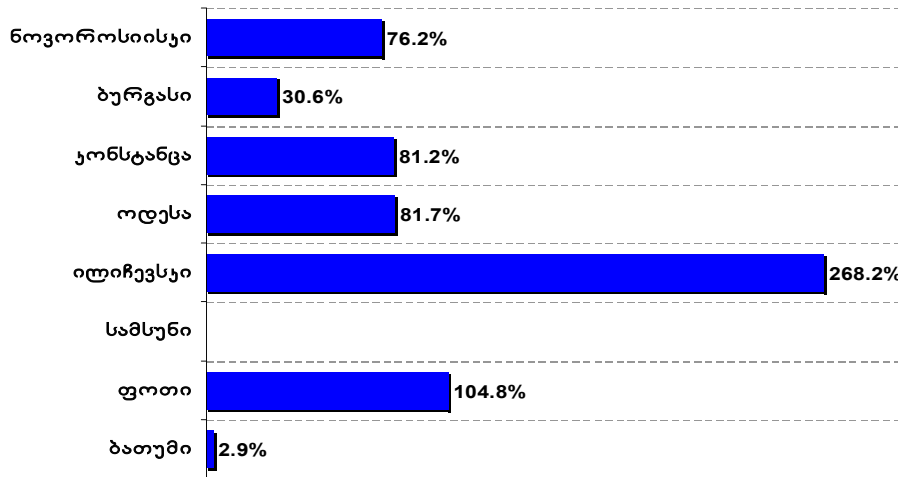
9. კონტეინერების სიმძლავრით (მლნ ტ/წ), კონტეინერთბრუნვითა (TEU) და დატვირთვის ხარისხით (%) პორტების რანგული მონაცემები შემდეგია:

კონტეინერთბრუნვით შავი ზღვის აუზში პირველ ადგილზეა კონსტანცა. ის ევროკავშირის “ჰაბია” შავ ზღვაზე. აქვს “ტრანსშიპმენტის” ტიპის საბაჟო რეჟიმი და ყველა ტვირთმეპატრონე ცდილობს აუზში შემოსული გემები განაბაჟონ კონსტანცაში და შემდეგ შევიდნენ დანიშნულების პორტებში. კონსტანცა სიმძლავრითაც გამოირჩევა. რაც შეეხება ქართულ პორტებს, ბათუმს ტვირთის პრობლემა აქვს. ფოთს აქვს თავისი კონკრეტული ტვირთი, რადგან ის “ტრასეკას” ჭიშკარია შავ ზღვაზე. სამსუნი კონტეინერების დატვირთვის ხარისხით პირველ ადგილზე იმიტომ, რომ ძალიან მცირეა მისი სიმძლავრე, ის სულ ახლახან გადაიქცა მეთევზეთა უბრალო პორტიდან თურქეთისთვის შავი ზღვის აუზში მნიშვნელოვან პორტად.

პორტები კონტეინერტრუნვისა (TEU) და კონტეინერების სიმძლავრის მიხედვით

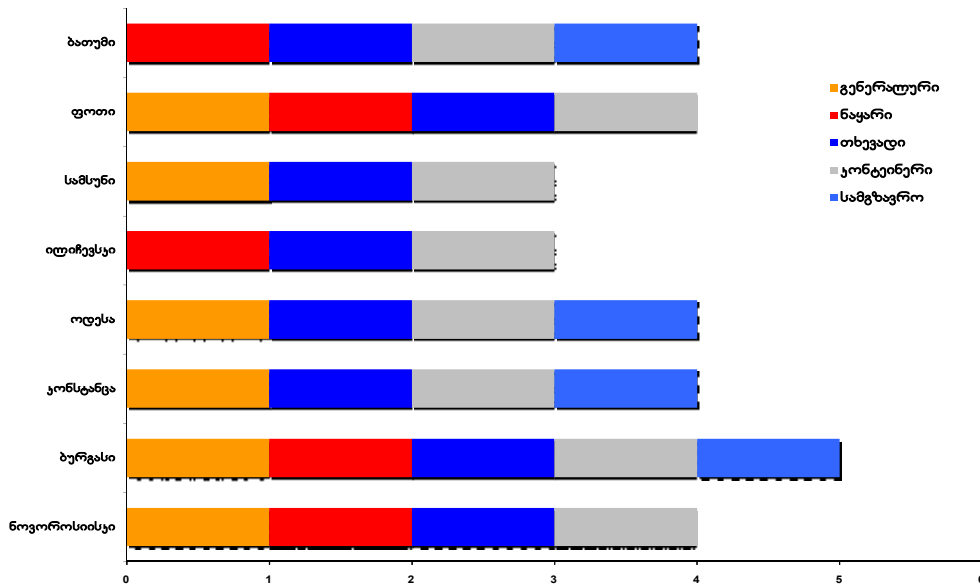


პორტები კონტეინერების დატვირთვის ხარისხის მიხედვით



10.გადაამუშავებული ტვირთის ტიპების მიხედვით პორტების რანგული მონაცემები ასეთია:

პორტები ტვირთის ტიპების მიხედვით



ტვირთის ძირითადი ტიპებია: მშრალი, თხევადი, საკონტეინერო და სამგზავრო.

სამგზავრო ტერმინალი არა აქვს ოთხ პორტს ნოვოროსიისკს, ფოთს, ილიჩევსკს და სამსუნსს. თხევად ტვირთს გადაამუშავებს ყველა პორტი. საკონტეინერო ტვირთს გადაამუშავებს ყველა პორტი. გენერალური და ნაყარი ტვირთები მშრალი ტვირთების ნაწილია. ზოგ პორტს გენერალურ ტვირთზე უფრო აქვს ორიენტაცია, ზოგს ნაყარზე. რეგიონის პორტებს ფაქტიურად ყველა ტიპის ტვირთის გადამამუშავება შეუძლია. ეს დადებითი მახასიათებელია, რადგანაც საჭიროების შემთხვევაში, მსოფლიო ბაზრის კონიუნქტურას მოქნილად უპასუხებენ.

11. შავი ზღვის აუზის პორტებზე გამავალი საბორნე გზები იხილეთ № 3 რუკაზე დანართში.

საბორნე მიმოსვლა შავ ზღვაზე დაიწყო XX საუკუნის 50-იანი წლებიდან და ყველა ჩვენს მიერ საკვლევ პორტს აქვს. ხაზების რაოდენობით ლიდერობენ ნოვოროსიისკი და ბურგასი. ფოთსა და ბათუმში არსებული საბორნე მიმოსვლა ემსახურება “TRACECA-ს ტვირთს” და 2008 წლის რუსეთ-საქართველოს ომის შემდგომ პერიოდში ტვირთის გადაზიდვის ერთადერთი

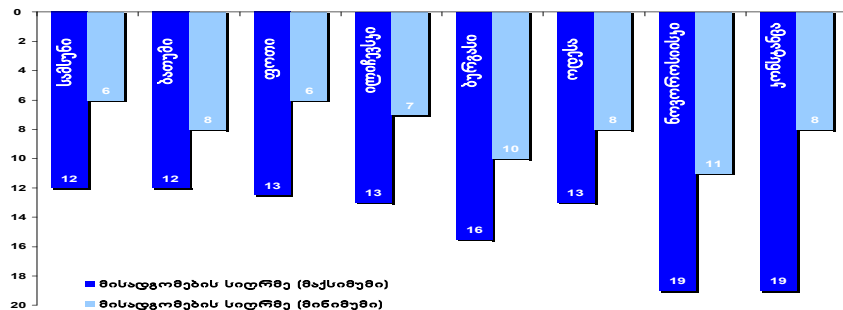
საშუალება სამხრეთ კავკასიის რეგიონისთვის, სწორედ უკრაინასთან დამაკავშირებელი ბორანი იყო.

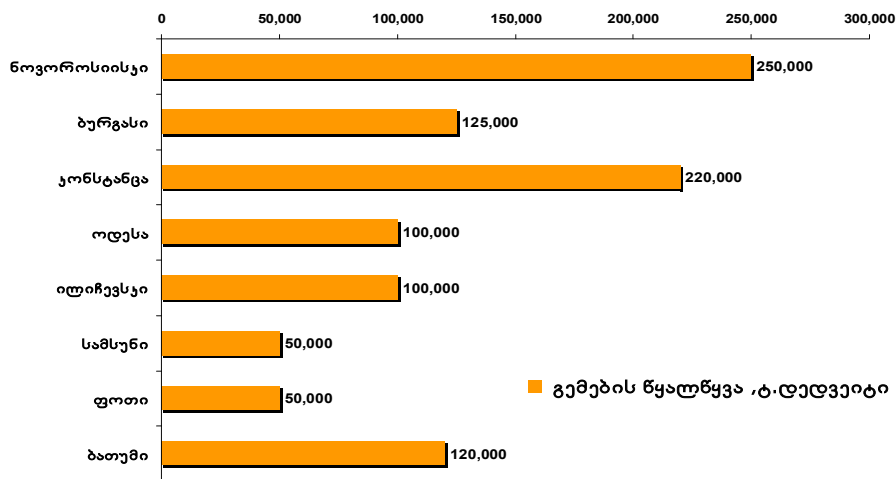
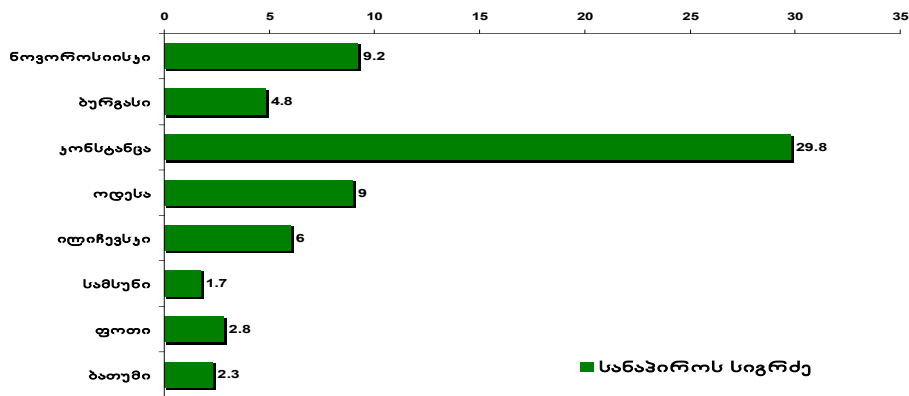
III. ჰიდროტექნიკური პარამეტრები

12-16. პორტის ჰიდროტექნიკური პარამეტრებით ფართობით, სანაპიროს სიგრძით, მისადგომების რაოდენობითა და სიღრმით, გემების წყალწყვით პორტები რანგული მაჩვენებლებით შემდეგნაირად დალაგდნენ:

პორტის ფართობი		მისადგომების რაოდენობა	
1	კონსტანცა	1	კონსტანცა
2	ილიჩევსკი	2	ნოვოროსიისკი
3	ოდესა	3	ოდესა
4	ბურგასი	4	ილიჩევსკი
5	ნოვოროსიისკი	5	ბურგასი
6	ფოთი	6	ფოთი
7	ბათუმი	7	ბათუმი
8	სამსუნი	8	სამსუნი

ქართული პორტები ჰიდროტექნიკური პარამეტრებით არ გამოირჩევა. აქ წამყვან პოზიციებზე ნოვოროსიისკი და კონსტანცაა. მისადგომების სიღრმეზეა დამოკიდებული, შეუძლია თუ არა ნებისმიერი წყალწყვის და მათ შორის, საოკეანო გემის მიღება. მისადგომების სიგრძეზეა დამოკიდებული ერთდროულად რამდენი გემის მიღება-დამუშავება შეუძლია პორტს და რამდენი გემი დაელოდება რეიდზე თავის რიგს და რა თანხის გადახდა მოუწევს გემთმფლობელს გემის პორტში დგომის ტარიფიდან.

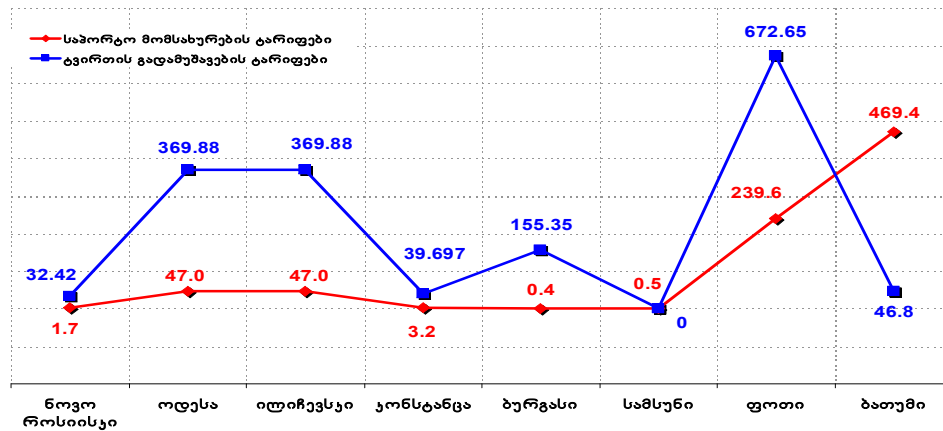




17.12 თვიანი ნავიგაცია ახასიათებს შავი ზღვის აუზის ყველა პორტს, გარდა ნოვოროსიისკისა. ძლიერი ქარების გამო, ზოგჯერ ორი თვის განმავლობაში ვერ დგება გემი ნოვოროსიისკის პორტში. თუმცა პორტის ყველა განაცხადში მითითებულია, რომ ნავიგაცია 12 თვიანია. ზოგჯერ ილიჩევსკშიც ყინულმჭრელით ხდება გემების შეყვანა. სხვა პორტებს ნავიგაციის ხანგრძლივობასთან დაკავშირებული პრობლემები არ აქვთ.

IV. ფინანსურ-ეკონომიკური მაჩვენებლები

შავი ძღვის რეგიონის პორტების ტარიფები
აშშ დოლარი

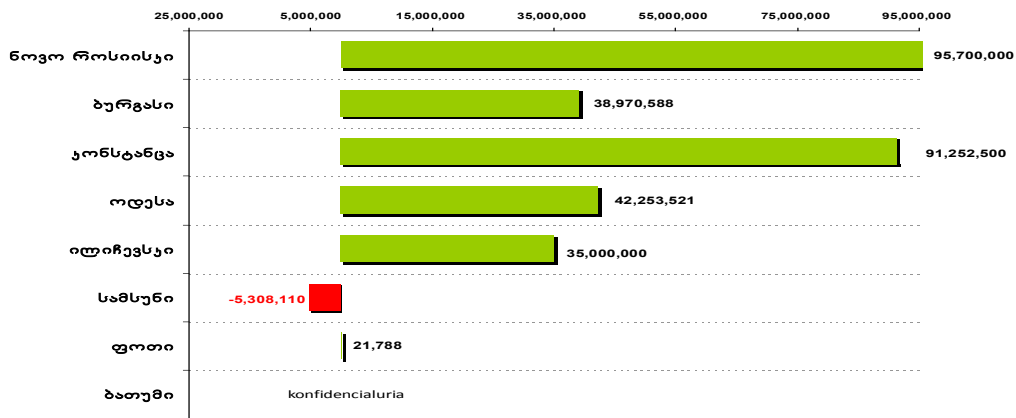


შენიშვნა : დიაგრამაში არასრულად არის მიითითებული სამსუნის და ბათუმის პორტების ტვირთის გადაღებების ტარიფები

18. პორტების სატარიფო პოლიტიკის მიხედვით თუ ვიმსჯელებთ, ყველაზე იაფი ტარიფები ნოვოროსიისკს, კონსტანცასა და ბურგასს აქვთ. კონსტანცასა და ბურგასში “ტრანსშიპმენტის” საბაჟო რეჟიმი, რაც “ერთი ფანჯრის” პრინციპით მომსახურებასა და იაფ ტარიფებს ითვალისწინებს. ბურგასი ცდილობს ბალკანეთის ტვირთი მოიზიდოს და გახდეს მისი სატრანსპორტო კვანძი. ოდესა და ილიჩევსკი ერთნაირ სატარიფო პოლიტიკას ახორციელებენ. ქართული პორტები ბათუმი და ფოთი რეგიონში ყველაზე “ძვირი” პორტებია.

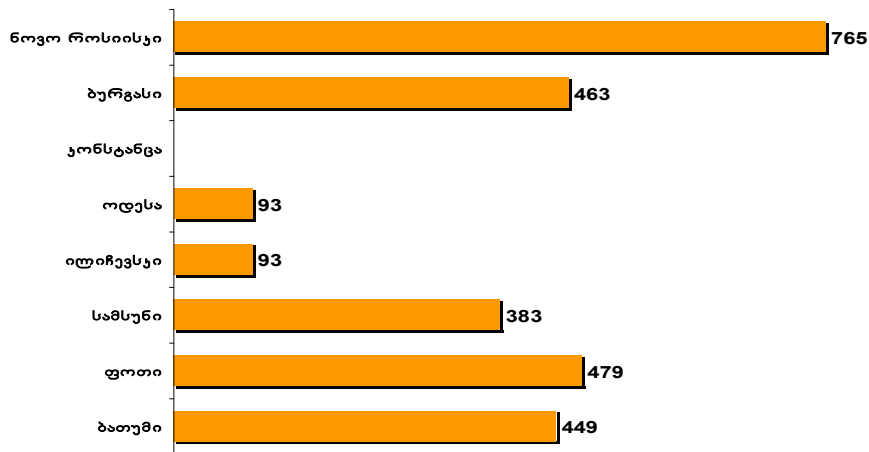
19. მოგების მაჩვენებლებით რანჟირებაში არ მონაწილეობს ბათუმი. ეს მაჩვენებელი პორტმა არ მოგვაწოდა კონფიდენციალურობის მომიზეზებით. დანარჩენი შვიდი პორტი რეიტინგში ისე დალაგდა, რომ ლიდერობენ ოდესა და კონსტანცა, ფოთი ბოლო ადგილზეა. რაც შეეხება სამსუნს ის წაგებაშია, როგორც თურქეთის სახელმწიფო პორტების უმეტესობა.

მოგება, ათასი აშშ დოლარი

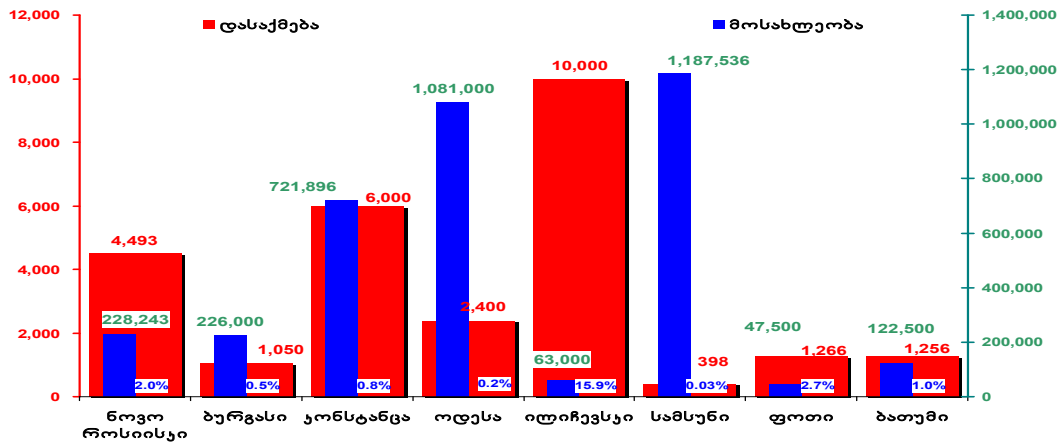


20. ხელფასის მიხედვით პორტების რანგული მაჩვენებელი ასე გადანაწილდა. უცნობია კონსტანცის პორტში მომუშავეთა ხელფასი. სხვა პორტებიდან ლიდერობს ნოვოროსიისკი, ბურგასი, ბათუმი და ფოთი ერთი და იგივე მაჩვენებლებით ხასიათდება. ევროკავშირის წევრი ქვეყნისთვის 463 აშშ დოლარი ხელფასი, მცირეა. საქართველოს პორტებში დასაქმებულთა ხელფასი საშუალო რესპუბლიკური მაჩვენებლის დონეზეა.

ხელფასი აშშ დოლარი



21. საპორტო ქალაქების მოსახლეობის რაოდენობის პორტში დასაქმებულთა რაოდენობასთან შეფარდებით, მივიღეთ შემდეგი რანგული მაჩვენებლები:



საპორტო ქალაქების დასაქმების სტრუქტურაში საპორტო საქმიანობას ყველაზე დიდი წილი ილიჩევსკში აქვს 15,9%. ეს არცაა გასაკვირი, რადგან ილიჩევსკი დაარსდა როგორც ოდესის ავანპორტი. დასაქმების სტრუქტურაში ასევე ნათლად ჩანს ფოთის (2,7%), როგორც საპორტო ქალაქის სპეციალიზაცია. ნოვოროსიისკის ნიშნული 2.0% აღწევს სხვა ქალაქების დასაქმების სტრუქტურაში საპორტო საქმიანობის წილი 1.0-ზე ნაკლებია, რაც შეიძლება საოცრად მოგვეჩვენოს ოდესისთვის, რომელიც ისტორიულად საპორტო სპეციალიზაციისაა.

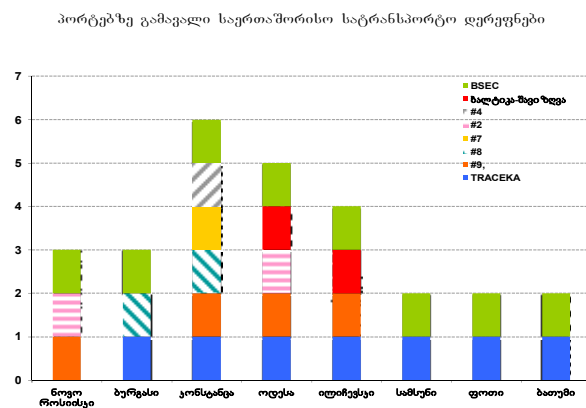
22. საბაჟო რეჟიმის მიხედვით ყველა პორტი აცხადებს, რომ აქვს 24 საათიანი მომსახურება, გამარტივებული რეჟიმით. მაგრამ ხშირია პორტებში განბაჟებასთან დაკავშირებული სირთულეები. “ტრანსშიპმენტის” რეჟიმი აქვს მხოლოდ კონსტანცასა და ბურგასს. 2009 წელს უკრაინამაც მიიღო დადგენილება პორტებში “ტრანსშიპმენტის” რეჟიმის შემოღების თაობაზე, რადგანაც პორტებში არსებული მძიმე საბაჟო პირობების გამო, უკრაინული ტვირთის დიდი წილი კონსტანცაში გადავიდა, მაგრამ მის განხორციელებამდე კიდევ ბევრი დროა.

23. აქვე აღვნიშნავთ პორტებთან თავისუფალი ზონების არსებობას, რადგანაც თავისუფალი ზონა სატარიფო და ფინანსური “თავისუფლების” სიმბოლოა. თუბი არ მოქმედებს მხოლოდ სამ პორტში: ბათუმში, ილიჩევსკსა და

ნოვოროსიისკში, თუმცა ვერ ვიტყვით რომ ნოვოროსიისკისა და ილიჩევსკის პორტების მახასიათებლებზე ეს ფაქტი რაიმე მნიშვნელოვან გავლენას ახდენდეს.

V. საერთაშორისო ეკონომიკურ ურთიერთობებში ჩაბმის ხარისხი

24.პორტებზე გამავალი საერთაშორისო სატრანსპორტო მაგისტრალების რაოდენობის მიხედვით რანგული მაჩვენებლები ასეთია:



პორტის მსოფლიო გლობალურ სივრცეში ჩართულობის მნიშვნელოვანი მაჩვენებელია მასზე გამავალი საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნების რაოდენობა. ამ ნიშნით გამოირჩევა კონსტანცა და ოდესა. ფოთი და ბათუმი სამსუნთან ერთად აუტსაიდერები არიან და მათზე მხოლოდ “TRACECA” და “BSEC” გადის. ნოვოროსიისკზე არ გადის “TRACECA”, რადგანაც ეს დერეფანი სწორედ რუსეთზე გამავალი დერეფნებისა და ტვირთნაკადების დივერსიფიკაციისთვის შეიქმნა (დანართში იხ. რუკა №1).

პორტებზე გამავალი საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნები								
	TRACECA	№9, კრეტა	#8	#7	#2	#4	"ბალტიკა-შავი ზღვა"	BSEC
ნოვოროსიისკი	0	1	0	0	1	0	0	1
ბურგასი	1	0	1	0	0	0	0	1
კონსტანცა	1	1	1	1	0	1	0	1
ოდესა	1	1	0	0	1	0	1	1
ილიჩევსკი	1	1	0	0	0	0	1	1

სამსუნო	1	0	0	0	0	0	0	1
ფოთი	1	0	0	0	0	0	0	1
ბათუმი	1	0	0	0	0	0	0	1

25.პორტებზე გამავალი საერთაშორისო მილსადენები პორტებს “ენერგეტიკულ” ელფერს მატებს და მათ ფუნქციურ დატვირთვას აძლიერებს. ამ პარამეტრით რანგული მაჩვენებლები ასეთია:

პორტებზე გამავალი მილსადენები	
2	ნოვოროსიისკი
2	ბურგასი
2	კონსტანცა
1	ოდესა
0	ილინევსკი
0	სამსუნო
0	ბათუმი
0	ფოთი

(რუკა №4 იხ. დანართში)

26.პორტების ჰინტერლანდი:

შავი ზღვის აუზის პორტები ძირითადად ორიენტირებულნი არიან გარე ბაზარზე და ტრანზიტზე, რუსეთისა და თურქეთის გარდა. თურქეთის მზარდ ეკონომიკას და რუსეთის მძლავრ სანედლეულო ბაზას ზურგს უმაგრებს საქსპორტო გადაზიდვები ზღვით. ეს ორი ქვეყანა მძლავრი სატრანზიტო არეალია ევროპა აზიის სატრანსპორტო დერეფნებშიც. კონსტანცა ევროკავშირის “ჰიშკარია” და ამიტომ მას გარანტირებული ექსპორტ-იმპორტული და სატრანზიტო ტვირთები აქვს. ბულგარეთის პორტი ბურგასი, ბალკანეთის ქვეყნებიდან იკრებს ტვირთს. ქართული პორტების ჰინტერლანდი დამოკიდებულია იმაზე, თუ რამდენად მონდომებენ სამხრეთ კავკასიის და ცენტრალური აზიის ქვეყნები ტვირთის გადასაზიდად გამოიყენონ ქართული პორტები.ჰინტერლანდების რუკა №2 მოცემულია დანართში.

აქვე მოგვყავს პორტების ჰინტერლანდების ჩამონათვალი:

კონსტანცა: ევროკავშირი.

ოდესა: უკრაინა, რუსეთი, ყაზახეთი, საქართველო, ცენტრალური აზია, ჩრდილოეთ ევროპა, ჩრდ. და სამხრეთ ამერიკა, სამხრეთ-აღმოსავლეთი აზია, შორეული აღმოსავლეთი, აღმოსავლეთ აფრიკა, სპარსეთის ყურე.

ილიჩევსკი: იგივე, რაც ოდესის.

ნოვოროსიისკი: რუსეთი, ევროკავშირი, ცენტრალური აზია, ჩრდ. და სამხრეთ ამერიკა, ჩინეთი, შორეული აღმოსავლეთი.

ფოთი: აზერბაიჯანი, სომხეთი, ცენტრალური აზია, უკრაინა, ბულგარეთი, საქართველო, თურქეთი, ყაზახეთი.

ბათუმი იგივე, რაც ფოთი.

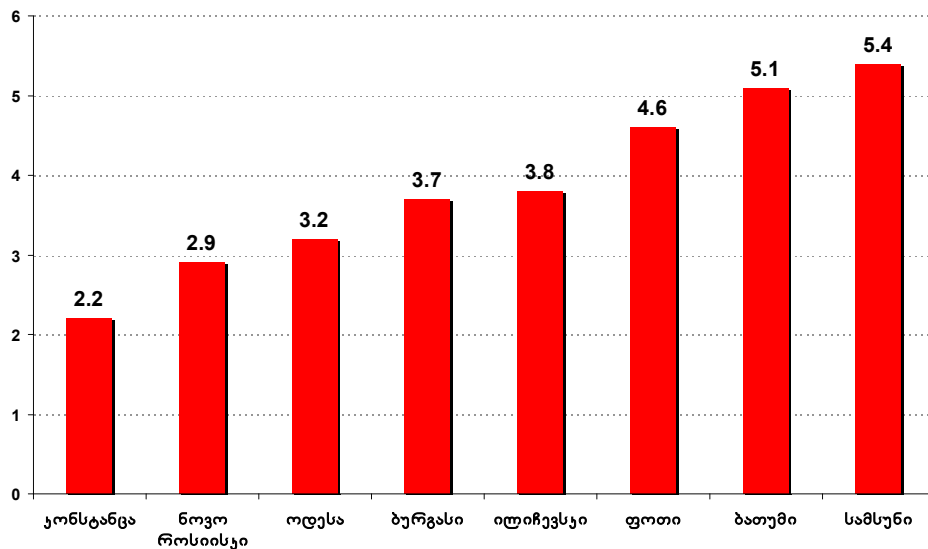
სამსუნი ანატოლია (თურქეთი), შავიზღვისპირეთის ქვეყნები, ირანი.

ბურგასი: სამხრეთ ბულგარეთი, მაკედონია, სერბეთი, თურქეთი.

საერთო რანგული მაჩვენებლის მიხედვით პორტები დალაგდა შემდეგნაირად:

საერთო რეიტინგი	
1.0	კონსტანცა
2.0	ნოვოროსიისკი
3.0	ოდესა
4.0	ბურგასი
5.0	ილიჩევსკი
6.0	ფოთი
7.0	ბათუმი
8.0	სამსუნი

პორტების საერთო რეიტინგი ფაქტორთა რანგული
მაჩვენებლების ჯამების მიხედვით



შავი ზღვის აუზში პორტები რეიტინგით დალაგდა სრულიად კანონზომიერად. კონსტანცა და ნოვოროსიისკი რეგიონში ყველა პარამეტრით მნიშვნელოვანი პორტებია. მომსახურების ხარისხით კონსტანცა გამორჩეულია. ნოვოროსიისკს აქვს დიდი ტვირთაკადები და ზურგს უმაგრებს რუსული ეკონომიკა და რესურსები. უკრაინის პორტებს ოდესასა და ილიჩევსკს ასევე აქვთ პრეტენზია, მაგრამ უკრაინული ეკონომიკის გარდამავალი ხასიათისა და რუსული სატრანზიტო ტვირთების რუსულ პორტებში გადატანის გამო ვერ ლიდერობენ. ბურგასი, როგორც ბულგარეთისა და ბალკანეთის მნიშვნელოვანი პორტი ცდილობს ტვირთების მოკრებას და რეგიონში ადგილის დამკვიდრებას. სამსუნის პორტი აუტსაიდერია, მაგრამ თურქეთის ინტერესი სამსუნის განსავითარებლად დიდია. მას უნდა რუსეთს გაუწიოს კონკურენცია შავ ზღვაზე და ყოველმხრივ ცდილობს მეთევზეთა პატარა პორტიდან, სამსუნი მნიშვნელოვან პორტად აქციოს რეგიონში.

ქართული პორტების ადგილი და როლი რეგიონში უმნიშვნელოა. ჰიდროტექნიკური და სატარიფო პარამეტრებით კონკურენტუნარიანი არ არიან. მათ აქვთ მხოლოდ კარგი გეოპოლიტიკური პარამეტრები. თუ ქვეყანა

ისე გაძლიერდება, რომ განავითარებს შიდა ბაზარს და სამხრეთ კავკასიის ტვირთის გარდა მოიზიდავს ცენტრალური აზიის, ჩინეთისა და წყნაროკეანურ ტვირთსაც, მაშინ ქართული პორტები ანგარიშგასაწვევი მოთამაშეები გახდებიან შავი ზღვის აუზში.

3.2 შავი ზღვის აუზის პორტების კლასიფიკაცია: ემპირიული კვლევა

პორტების კლასიფიკაცია ფაქტორული ანალიზის გამოყენებით

კვლევის დაგეგმვა:

საზღვაო პორტების შედარებისა და კლასიფიკაციის არაერთი მცდელობა ჰქონიათ უცხოელ გეოგრაფებს. საზომ ერთეულად ან ტვირთბრუნვას იყენებდნენ, ან გემთბრუნვას და საბორნე გადაზიდვების ინტენსივობას, ან ყველა პარამეტრს ერთად (Rimmer 1966). გადავწყვიტეთ შეგვემუშავებინა პორტების შედარების, კლასიფიკაციისა და რანჟირების პარამეტრები და მივიღეთ გარკვეული შედეგი.

ჩვენს მიერ პორტების შეფასებისთვის გამოყოფილი პარამეტრები, მნიშვნელოვანი მახასიათებლებია რეგიონში პორტების ფუნქციონალური შედარებისთვის. ამიტომ, საჭიროდ ჩავთვალეთ პარამეტრების დახვეწა და საკვლევ ინსტრუმენტად ჩამოყალიბება. ამ ამოცანის გადასაწყვეტად ჩავატარეთ მონაცემთა ანალიზი, რომელიც შევასრულეთ პარამეტრების სტატისტიკური პაკეტით დამუშავების გზით.

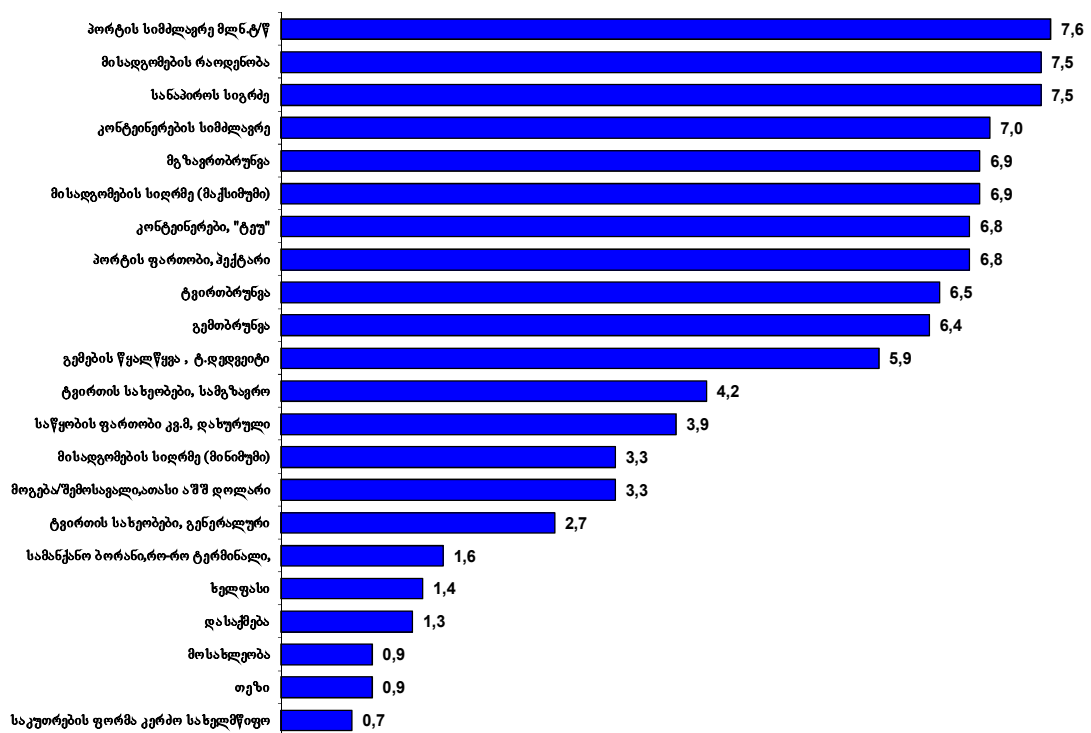
კვლევის შედეგები

პირველადი მასალის (პარამეტრების) დასამუშავებლად გამოვიყენეთ ფაქტორული და რეგრესიული ანალიზის მეთოდი. ჩვენი ამოცანა იყო გამოგვეყვანა ინდექსი, რომელიც შეაფასებდა პორტის თითოეულ მახასიათებელს. ამ ინდექსის შექმნაში, ჩამოთვლილი პარამეტრების გათვალისწინებით მახასიათებლებმა სხვადასხვა წონა მიიღეს მათი მნიშვნელოვნების მიხედვით. ფაქტორული ანალიზის მეშვეობით შესაძლებელი გახდა ამ მახასიათებლებიდან შეგვექმნა ერთი ინდექსი,

რომელიც იქნებოდა ყველაზე დისპერსიული და ექნებოდა ყველაზე მაღალი კორელაცია ყველა ამ მახასიათებელთან.

ფაქტორული ანალიზით ინდექსისგამოყოფის შემდეგ, რეგრესიული ანალიზის მეშვეობით დადგინდა თითოეული პარამეტრის მნიშვნელობა ფაქტორის განსაზღვრაში, რაც გამოიხატა პროცენტულად.

პარამეტრების მნიშვნელობები პორტის შეფასებაში



პარამეტრების მნიშვნელობები პორტის შეფასებაში დალაგდა შემდეგნაირად: პროცენტულად ყველაზე დიდი წონა მიენიჭა პორტის სიმძლავრეს (7,6), მისაღვომების რაოდენობას (7,5), სანაპიროს სიგრძესა (7,5) და კონტეინერების სიმძლავრეს (7,0). ეს შეიძლება ასე ავხსნათ: პორტის სიმძლავრე განაპირობებს ტვირთის გადამუშავების მოცულობებს და ასევე სანაპიროს სიგრძესა და მისაღვომების რაოდენობაზეა დამოკიდებული, თუ რამდენი გემის მომსახურება და რა სისწრაფით შეუძლია პორტს.

შემდეგ მოდის მგზავრობრუნვა (6,9), რომელიც ამ მახასიათებლებს 0,1%-ით ჩამორჩება, მისადგომების სიღრმე (6,9), კონტეინერთბრუნვა (6,8), პორტის ფართობი (6,8), ტვირთბრუნვა (6,5) გემთბრუნვა (6,4) და გემების წყალწყვა (5,9). რა თქმა უნდა ეს მახასიათებლებიც უმნიშვნელოვანესია პორტის ხარისხობრივი ანალიზისთვის და პორტის ფართობზე, მისადგომების სიღრმეზეა დამოკიდებული თუ რა რაოდენობისა და წყალწყვის გემები შემოვა პორტში, რაზეც თავის მხრივ დამოკიდებულია ტვირთბრუნვა და გემთბრუნვა.

ტვირთის სახეობების, ანუ ტიპების რაოდენობა უკავშირდება საწყობების ფართობს, ნებისმიერი ტიპის ტვირთს სჭირდება გარკვეული ფართობის საწყობი და რაც უფრო დიდია მოცულობა საწყობებისა, მით უფრო მეტია გადასამუშავებელი ტვირთის რაოდენობა. ხელფასს, დასაქმებას, საპორტო ქალაქის მოსახლეობასა და პორტის საკუთრების ფორმას ამ მაჩვენებლებით მცირე წონა ენიჭება. დასაქმებულთა რაოდენობა მაშინ იყო გადამწყვეტი პორტში, როცა ოპერაციები არ იყო მექანიზირებული. მოსახლეობის რაოდენობასაც მაშინ ჰქონდა მნიშვნელობა, როცა პორტი ბევრ მუშახელს საჭიროებდა განვითარებისათვის. საკუთრების ფორმა ნამდვილად არაა გადამწყვეტი პორტის საქმიანობისთვის, მთავარი სწორი მენეჯმენტი. თეზის მნიშვნელობამაც დაკარგა ადრინდელი დატვირთვა, რადგანაც პორტების უმეტესობა “ტრანსშიპმენტის” ტიპის მომსახურებაზეა გადასული, რომელიც ითვალისწინებს იმ უპირატესობებს, რაც თეზის ფუნქციონირებას ახლავს.

ყველა ამ მახასიათებლის მიხედვით შევასრულეთ გამოთვლა იერარქიული კლასტერული ანალიზის მეთოდით. დამუშავდა ყველა ფაქტორი და პორტები დაჯგუფდა მსგავსების ნიშნით. ორ წერტილს შორის მანძილად გამოვიყენეთ ევკლიდის მეტრიკა. პროგრამა დამუშავებულია SPSS 19.0 ში.

ჩვენს შემთხვევაში მსგავსების I დონეზე ყველა პორტი არის ერთ ჯგუფში.

II დონეზე პორტები იყოფა ორ მსგავს ჯგუფად. შვიდი პორტი ერთ ჯგუფში გაერთიანდა, კონსტანცა ცალკეა. რაც იმაზე მეტყველებს, რომ კონსტანცას აქვს მნიშვნელოვანი, სხვა პორტებისგან განსხვავებული, უფრო წონადი და მოცულობითი პარამეტრები, რაც გამოთვლებითაც დადასტურდა.

III დონეზე გამოიყო სამი ჯგუფი: I ჯგუფში - კონსტანცა, II ჯგუფში - ბათუმი, ფოთი, სამსუნი, ბურგასი, III ჯგუფში ილიჩევსკი, ოდესა, ნოვოროსიისკი. კონსტანცა ისევ განსხვავებული და მაღალი პარამეტრებით გამოირჩევა. II ჯგუფში შემაჯავალი პორტები დაჯგუფდნენ მსგავსი პარამეტრებით, III ჯგუფში გაერთიანებული პორტებიდან ილიჩევსკი დაარსდა, როგორც ოდესის ავანპორტი და გამოთვლების შედეგად სრულიად ლოგიკურია მათი ერთ ჯგუფში გაერთიანება, რადგანაც ავანპორტი ავსებს და ეხმარება ძირითად პორტს. ნოვოროსიისკი და ოდესა დიდი ხანია კონკურენტი პორტებია. ეცილებიან ერთმანეთს ჰინტერლანდსა და ტვირთნაკადების “წართმევაში”.

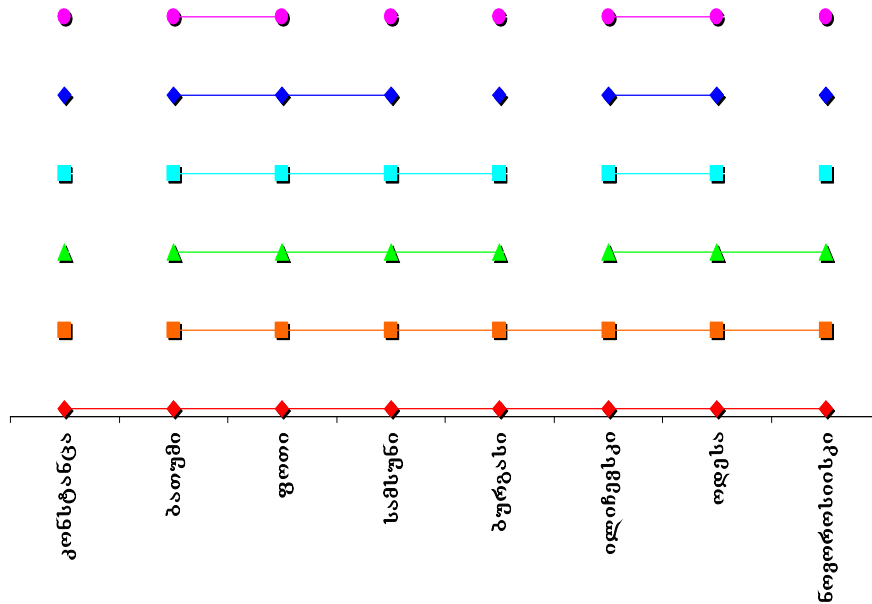
IV დონეზე კონსტანცა კვლავ რჩება მოწინავე პორტად, II ჯგუფში კვლავ ერთადაა დაჯგუფებული პორტები, III ჯგუფს გამოეყო ნოვოროსიისკი, როგორც მნიშვნელოვანი პარამეტრების მქონე პორტი.

V დონეზე II ჯგუფიდან გამოეყო ბურგასი, მისი მოცულობითი პარამეტრები, ტვირთის ნაკადები და ჰინტერლანდი განსხვავებული და უფრო პერსპექტიულია.

ბოლო, VI დონეზე გამოიყო 6 ჯგუფი და მივიღეთ პორტების კლასტერული დაჯგუფების საბოლოო სურათი. მონაცემების მიხედვით, რაც უფრო მაღალია დაჯგუფების დონე, მით მაღალია სტატისტიკური სანდოობა.

ბათუმი და ფოთი ერთ კლასტერშია. ილიჩევსკი და ოდესაც ერთადაა. ყველა დანარჩენი პორტი ცალკე კლასტერშია განსხვავებული მოცულობითი, ჰიდროტექნიკური, ფინანსური თუ სხვ. მაჩვენებლებით. მათი ჰინტერლანდი, ტვირთნაკადები და პერსპექტივები სრულიად განსხვავებულია. შავი ზღვის აუზში მნიშვნელოვან კონკურენციას უწევენ ერთმანეთს კონსტანცა, ოდესა და ნოვოროსიისკი. ოდესასთან ერთად კი მისი ავანპორტი ილიჩევსკი. ბურგასი ცდილობს გავლენა მოიპოვოს ბალკანეთზე და იყოს ბალკანეთის ტვირთის ექსპორტ-იმპორტიორი. სამსუნი თურქეთის მთავარი პორტი უნდა გახდეს შავ ზღვაზე და ახლა იკრებს ძალებს. რაც შეეხება ფოთისა და ბათუმის ერთ კლასტერში ყოფნას, ისინი ერთი ქვეყნის პორტებია, მსგავსი პარამეტრებით, საერთო ჰინტერლანდითა და მსგავსი სპეციალიზაციით, რომლებსაც მცირე შიდა ბაზარი აქვთ, დამოკიდებულნი არიან სატრანზიტო

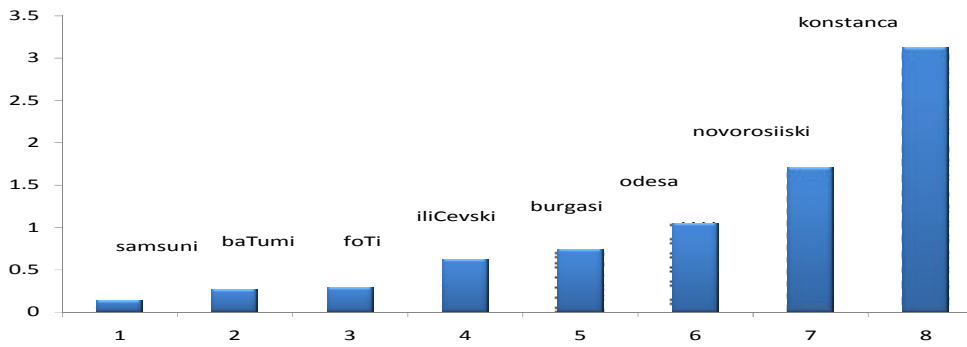
ტვირთებზე. მათ შავი ზღვის აუზში სხვა პორტებთან კონკურენციაში დიდი მნიშვნელობა არა აქვთ.



პორტების საერთო რეიტინგი ფაქტორთა რანგული მაჩვენებლების მიხედვით

მიღებულ მასალაზე დაყრდნობით მოვახდინეთ პორტების რანჟირება. ყოველ პორტს მიენიჭა შესაბამისი რანგი თითოეული პარამეტრის მიხედვით კორელაციების გამოსათვლელად. ჯამური კოეფიციენტის გამოანგარიშების დროს გათვალისწინებულ იქნა საერთო რანგთა ის ჯამური მოცულობა, რომელიც ამა თუ იმ პორტს მიენიჭა.

პორტების დახასიათება ხარისხობრივი ანალიზით

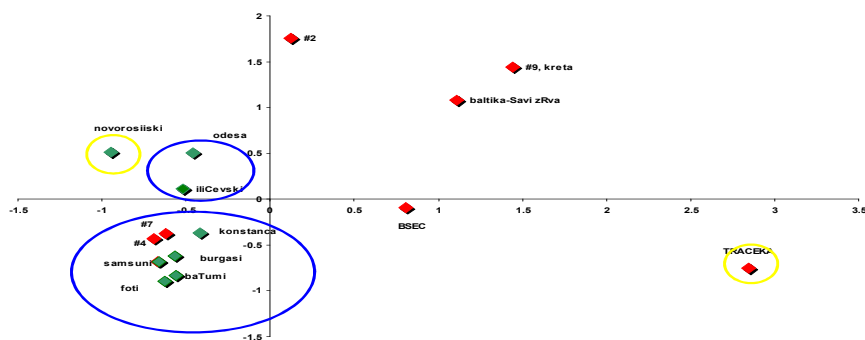


ეს გრაფიკი იმეორებს კლასტრული ანალიზით მიღებულ მონაცემთა სურათს, რაც მის სანდობაზე მიუთითებს.

პორტების მიმართება საერთაშორისო დერეფნებთან მნიშვნელოვნად განსაზღვრავს მათ ფუნქციონირებას, რადგან დერეფანში გადის ტვირთები, რომელთა გადამუშავების მოცულობაზეა დამოკიდებული პორტის სტატუსი.

მონაცემები დამუშავდა SPSS 19.0-ში მზა სტატისტიკური პაკეტით.

პროგრამული დამუშავება მოხდა ევკლიდის მეტრიკით, სადაც ერთ სიბრტყეზე პარამეტრების მიხედვით ლაგდება პორტები და ტრასები. დალაგების პრინციპია სიახლოვის ნიშანი.



“TRACECA” მოთავსდა სივრცეში ნოვოროსიისკიდან მოშორებით, რადგანაც ახასიათებს ყველა პორტს გარდა ნოვოროსიისკისა.

“BSEC”-იც მოთავსდა ცალკე, რადგან ახასიათებს ყველა პორტს და რომელიმე ერთთან არ ასოცირდება.

“ბალტიკა-შავი ზღვის” დერეფანი გადის მხოლოდ ოდესა-ილიჩევსკზე და მოთავსდა მათთან ახლოს.

შეიკრა ჯგუფი პორტებისა და დერეფნებისა, რომლებიც გადიან ამ პორტებზე.

ქვემოთ მოცემულია გამოთვლები და გრაფიკი, სადაც დაფიქსირებულია მიმართებები პორტებსა და ტრასებს შორის.

Rotated Component Matrix(a)

	Component			
	1	2	3	4
q1 TRACEKA	4.4%	4.0%	97.4%	-40.0%
q2 #9,	35.8%	79.8%	-40.0%	-40.0%
q3 #8	-20.0%	-51.6%	17.9%	17.9%
q4 #7	98.9%	6.1%	8.8%	8.8%
q5 #2	-21.5%	47.0%	-76.3%	-76.3%
q6 #4	98.9%	6.1%	8.8%	8.8%
q7 "baltika-Savi zRva"	-30.9%	90.6%	21.5%	21.5%
biseki	-21.5%	6.1%	21.5%	97.4%

პორტების პარამეტრების შეფასებისთვის ჩავატარეთ კიდევ ერთი სახის კვლევა, სადაც გამოვიყენეთ კორელაციური ანალიზის მეთოდი და გამოვთვალეთ პარამეტრთა ინტერკორელაციები.

ჩვენს მიერ გამოყოფილი პორტების პარამეტრები მნიშვნელოვანი ცვლადებია პორტების შეფასებისთვის და შედარებისთვის. ჩვენს ინტერესს წარმოადგენს საკითხი, თუ რამდენად ავლენენ ეს ცვლადები ერთმანეთთან კავშირს. ამისთვის მზა სტატისტიკური პაკეტით SPSS 19.0 შევასრულეთ ცვლადებს შორის ინტერკორელაციური ანალიზი. ამგვარი კორელაციური ანალიზი საშუალებას გვაძლევს გამოვყოთ, თუ რომელი პარამეტრია ურთიერთკავშირში და რამდენად ძლიერი, ან სუსტია ეს კავშირები. ამ მიზნით გამოვთვალეთ პარამეტრებს შორის ინტერკორელაცია, რომელიც ქვემოთ ცხრილშია მოცემული.

ფაქტორთა ინტერკორელაციური კავშირები

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21		
1 საკუთრების ფორმა		-0.12	0.04	0.37	-0.866(**)	-0.70	-0.37	-0.45	0.00	0.27	-0.54	-0.29	-0.27	-0.29	-0.02	0.62	-0.12	-0.49	-0.21	0.05	0.00		
2 პორტის სიმძლავრე მლნ.გ/წ				.922(**)	0.31	0.36	0.64	0.39	0.71	.910(**)	-0.23	0.70	.922(**)	.764(*)	.922(**)	.764(*)	-0.02	.778(*)	0.63	.846(**)	-0.40	-0.05	
3 ტვირთბრუნვა					0.41	0.17	0.52	0.18	.762(*)	.857(**)	-0.23	0.62	.905(**)	.735(*)	.905(**)	0.58	0.09	.833(*)	0.46	.731(*)	-0.46	-0.06	
4 გემბრუნვა						-0.29	0.26	0.20	0.19	0.38	0.00	0.17	0.43	0.48	0.43	0.47	.901(**)	0.12	0.14	0.43	0.33	0.22	
5 საწყობის ფართობი კვ. და							0.67	0.33	0.64	0.19	-0.23	.786(*)	0.48	0.42	0.48	0.24	-0.61	0.48	0.57	0.42	-0.33	0.08	
6 საწყობის ფართობი კვ. და სურსათი								0.66	.714(*)	0.55	-0.31	.786(*)	.810(*)	.793(*)	.810(*)	0.51	-0.20	0.41	.893(**)	0.71	0.02	0.04	
7 მესაფრთხობა									0.25	0.56	-0.53	0.50	0.41	0.23	0.41	0.32	-0.31	0.04	.906(**)	0.33	0.53	0.50	
8 კონტეინერბრუნვა										0.64	-0.46	.905(**)	.857(**)	0.65	.857(**)	0.28	-0.31	.881(**)	0.64	0.56	-0.41	0.08	
9 კონტეინერების სიმძლავრე											-0.54	0.62	.810(*)	0.52	.810(*)	0.57	-0.09	0.69	0.71	0.61	-0.09	0.14	
10 ბოვანი რაოდენობა ტონა												-0.39	-0.23	0.20	-0.23	0.27	0.73	-0.31	-0.47	0.19	-0.35	-0.33	
11 პორტის ფართობი													.833(*)	0.68	.833(*)	0.42	-0.38	.786(*)	.821(*)	0.66	-0.30	0.28	
12 მისდგომების რაოდენობა														.892(**)	1.000(**)	0.69	0.09	.786(*)	0.68	.874(**)	-0.34	-0.03	
13 მისდგომების სიმძლავრე															.882(*)	.799(*)	0.33	0.57	0.49	.958(**)	-0.39	-0.21	
14 სანაოსნო სერვისი კმ																0.69	0.09	.786(*)	0.68	.874(**)	-0.34	-0.03	
15 გემების წყალში ტვირთბრუნვა																	0.40	0.36	0.47	.921(**)	-0.25	0.28	
16 ხელახალი																		-0.11	-0.44	0.27	0.05	-0.49	
17 დასაწყობი																			0.43	0.56	-0.66	0.08	
18 მოგება/შემოსავალი აშშ დოლარი																					0.49	0.13	0.60
19 ტარიფები სულ																						-0.38	-0.16
20 ნაფარო																							0.20
21 ტვირთის ტვირთი																							

ცხრილში მოცემული ყველა 21 პარამეტრი ამჟღავნებს ურთიერთკორელაციას, მაგრამ უნდა გამოვყოთ ყველაზე მაღალი მონაცემების მქონე ძლიერი ფაქტორები, რომლებიც სტატისტიკურად სანდოა.

ქვემოთ მოგვყავს ინტერკორელაციის შედეგად მიღებული პარამეტრების სივრცობრივი განლაგების სქემა

და მისადგომების რაოდენობა განაპირობებს გადამუშავებული ტვირთის მოცულობას. კავშირშია ტარიფებთან (19), რადგან მიმზიდველი ტარიფი ტვირთბრუნვის გაზრდის პირობაა. ირიბ კავშირშია სანაპიროს სიგრძესთან (14) და კიდევ უფრო ირიბ კავშირშია გემების წყალწყვასთან (15), პორტის ფართობთან (11) და მისადგომების სიღრმესთან (13). კონტეინერბრუნვა (8) ძლიერ კავშირშია პორტის ფართობთან (11), მისადგომების რაოდენობასთან (12), სანაპიროს სიგრძესთან (14), ირიბ კავშირშია დასაქმებასთან (17). ამ კლასტერს ქმნის ბევრი ფაქტორი, მაგრამ ყველაზე ძლიერია ის ფაქტორი, რომელსაც უფრო მეტი კავშირები აქვს. ესენია: მისადგომების რაოდენობა (12), კონტეინერბრუნვა (8), სანაპიროს სიგრძე (14), ტარიფები (19), პორტის სიმძლავრე (2), ტვირთბრუნვა (3), მისადგომების სიღრმე (13).

სქემაზე ცალკე ჯგუფებად დაჯდა ბორანი (10), ნავიგაცია (20) და ტვირთის ტიპები (21). ეს თვითმყოფადი ფაქტორებია, რომლებიც მნიშვნელოვნად განსაზღვრავენ პორტის ხარისხობრივი მაჩვენებლებს.

თუ შევაჯამებთ ინტერკორელაციის შედეგებს ვნახავთ, რომ ერთ მნიშვნელოვან კლასტერად გამოიყო ფაქტორთა ჯგუფი, რომელიც განსაზღვრავს პორტების ხარისხობრივ მაჩვენებლებს და კონკურენტუნარიანობას. ამ ფუნქციური ერთობლიობის გარდა, მნიშვნელოვანი პარამეტრები დადგა ცალკე ჯგუფებში და საერთო ფონზე განლაგდა დამხმარე პარამეტრები, რომლებიც პორტის ფუნქციონირებისთვის ნაკლებად განმსაზღვრელი პარამეტრებია. ინტერკორელაციურმა მატრიცამ დაგვანახა, რომ ყველა გამოყოფილი პარამეტრი ერთმანეთთან ავლენენ კავშირებს და ზოგი პარამეტრი გვევლინება ძლიერ ფაქტორად, ანუ პორტის ფუნქციონირებისთვის მნიშვნელოვან ფაქტორად, ზოგი ფაქტორი კი მხოლოდ დამხმარე, ირიბი ფაქტორია. კავშირების დადგენამ გვიჩვენა, ყველაზე მნიშვნელოვანი ფაქტორები, რომლის მიხედვითაც შეიძლება გაკეთდეს პორტების შედარებითი ანალიზი.

ფაქტორული ანალიზით შესაძლებლობა გვეძლევა სხვადასხვა ცვლადების ფარული კავშირების გამოვლენის, სადაც ეს ცვლადები ერთიანდება ურთიერთდამოკიდებულ ცვლადებად. ფაქტორების გამოყოფის მიზნით ჩვენს მიერ გამოყენებული იქნა ღერძების ტრიალის ფაქტორული ანალიზის

მეთოდი (Principal Axis Analysis), რომლის მეშვეობითაც ღერძთა ბრუნვით გამოვაკლინეთ ძირითადი ფაქტორები. გამოიყო 4 ფაქტორი, სადაც მათი წონა (Initial Eigenvalues) უდრიდა შემდეგს:

1. ფაქტორი 9.898; მონაცემთა ვარიაცია 47, 133% -ით, პარამეტრების საშუალო მაჩვენებლით ფაქტორულ სივრცეში (cumulative) 47, 133% -ით
2. ფაქტორი 5, 152; 24, 535%; 71 668%
3. ფაქტორი 2,605; 12, 404%; 84, 07%
4. ფაქტორი 2, 229; 10, 586%; 94,638%

მიღებული მონაცემები სტატისტიკურად სანდოა.

პირველ ფაქტორში გადანაწილდა 14 პარამეტრი (№№8,9,10,11,12,13,14,15,16,17,18,19,20,21) სადაც ფაქტორთა მთავარი კომპონენტებია სანაპიროს სიგრძე (9), მისადგომების რაოდენობა (8) და პორტის სიმძლავრე (10). ეს პარამეტრები ყველაზე მაღალი მაჩვენებლითაა წარმოდგენილი, სადაც $h.2=0,974$; $p<0,001$; და $h.2=0,938$, $p<0,001$; მეორე ფაქტორში ოთხი პარამეტრია: გემთბრუნვა (5), ბორანი (6), ხელფასი (4) $h.2=0,934$; $p<0,001$; და საკუთრების ფორმა (7). მესამე ფაქტორში გაერთიანდა №№2,3, პარამეტრი, რომელშიც ნავიგაცია (2) ყველაზე უკეთ წარმოაჩენს ფაქტორებს $h.2=0,737$; $p<0,01$. მეოთხე ფაქტორში ერთი პარამეტრია ტვირთის ტიპები (1).

ქვემოთ იხილეთ 21 პარამეტრის ფაქტორული კომპონენტების მატრიცა:

Count of Component Matrix(a)				
	1	2	3	4
1. ტვირთის ტიპები				0.626
2. ნავიგაცია,თვე			0.737	
3. მგზავრთბრუნვა			0.649	
4. ხელფასი		0.934		
5. გემთბრუნვა		0.740		
6. ბორანი,რო-რო ტერმინალი,		0.712		
7. საკუთრების ფორმა		0.596		
8. მისადგომების რაოდენობა	0.974			
9. სანაპიროს სიგრძე, კმ	0.974			
10. პორტის სიმძლავრე მლნ.ტ/წ	0.938			
11. ტარიფები სულ	0.878			

Count of Component Matrix(a)	
12. კონტეინერების სიმძლავრე	0.860
13. მისადგომების სიღრმე,მეტრი	0.843
14. ტვირთბრუნვა	0.828
15. პორტის ფართობი	0.819
16. კონტეინერთბრუნვა,TEU	0.803
17. დასაქმება	0.753
18. მოგება,ათასი აშშ დოლარი	0.728
19. გემების წყალწვევა ,ტ.დედვეიტი	0.719
20. საწყობის ფართობი კვ.მ, დახურული	0.717
21. საწყობის ფართობი კვ.მ, ღია	0.398

ფაქტორული ანალიზის შედეგად გამოყოფილ 4 ჯგუფს, ფაქტორული სტრუქტურა და ფაქტორული წონები გააჩნია. ამ ფაქტორებიდან ოთხივე მნიშვნელოვანია. მათ პირობითად შეიძლება სახელებიც დავარქვათ.

- I. ფაქტორი ჰიდროტექნიკურ - მოცულობითი პარამეტრები
- II. ფაქტორი სატრანსპორტო პარამეტრი
- III. ფაქტორი - მოცულობითი პარამეტრები
- IV. ფაქტორი სტრუქტურული პარამეტრი

ჩვენი მონაცემებიდან ჩანს, რომ პირველი ფაქტორი მოიცავს ბევრ პარამეტრს, დანარჩენ სამ ფაქტორში გაერთიანებულია უფრო მცირე რაოდენობის პარამეტრები, მათი სპეციფიურობიდან გამომდინარე.

პირველი ფაქტორი ჰიდროტექნიკურ-მოცულობითი პარამეტრებია. მასში გაერთიანებულია ის მნიშვნელოვანი მოცულობითი მახასიათებლები, რომლებითაც ყალიბდება პორტების რეიტინგები. ესენია: ტვირთბრუნვა, კონტეინერთბრუნვა, პორტის სიმძლავრე და ფართობი. აქვეა თავმოყრილი ჰიდროტექნიკური პარამეტრები, რომლებიც თავის მხრივ ტვირთბრუნვასა და კონტეინერთბრუნვას განაპირობებენ. ყველა ამ ფაქტორით შესაძლებელია პორტების რანგული და კლასტერული შეფასება.

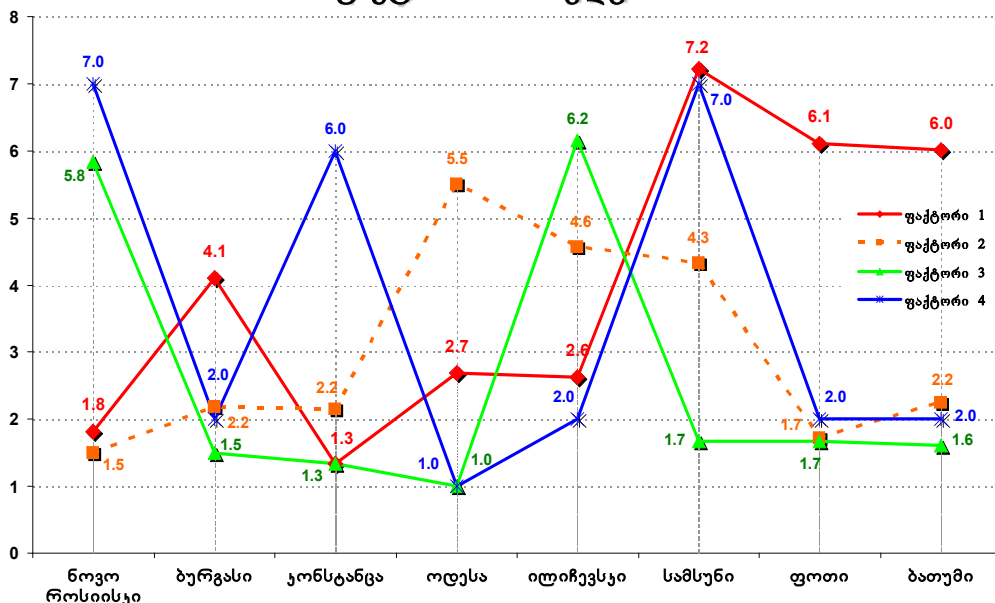
მეორე ფაქტორში ცოტა ალოგიკურად დაჯგუფდა ხელფასი და საკუთრების ფორმა. ხელფასს პორტის გამართული ფუნქციონირებისთვის ნაკლები მნიშვნელობა აქვს. ჩვენის აზრით, საკუთრების ფორმაზე მეტად მნიშვნელოვანი ფაქტორი გამართული მენეჯმენტი. რაც შეეხება

გემთბრუნვასა და საბორნე და რო-რო ტერმინალების არსებობას, ეს ის სატრანსპორტო მახასიათებლებია, რომლებიც ამრავალფეროვნებს პორტის ტვირთებსა და ზრდის ტვირთნაკადების რაოდენობას.

მესამე ფაქტორში გაერთიანდა მოცულობითი პარამეტრი მგზავრთბრუნვა. ეს რა თქმა უნდა მნიშვნელოვანი პარამეტრია, მაგრამ შავი ზღვის აუზის ჩვენს მიერ შერჩეული პორტებიდან მხოლოდ ოთხ პორტს ოდესას, ბათუმს, ბურგასსა და კონსტანცას ახასიათებს. ეს ფაქტორი გაერთიანდა ნავიგაციის პარამეტრთან, ანუ იმ თვეების რაოდენობასთან, რომლის განმავლობაშიც შესაძლებელია პორტების მიერ გემების მიღება. ის მჭიდრო კავშირშია მგზავრთბრუნვასთან. შავი ზღვის აუზში არის ორი პორტი ნოვოროსიისკი და ილიჩევსკი, რომელთა სანავიგაციო ხანგრძლივობა დამოკიდებულია კლიმატურ ფაქტორებზე და 12 თვის განმავლობაში არ შეუძლიათ გემების მიღება.

მეოთხე ფაქტორად ცალკე გამოიყო ერთი პარამეტრი, კერძოდ ტვირთის ტიპები, რომელსაც თვითმყოფადი მნიშვნელობა აქვს. რაც უფრო მეტი სახეობის ტვირთის გადამუშავებაზეა ორიენტირებული პორტი, მით უფრო დიდია შესაძლებლობა მსოფლიო ბაზრის მოთხოვნებზე მოქნილად პასუხისა.

პორტების რეიტინგული რანგული მაჩვენებლების ჯამები ფაქტორთა მიხედვით



ამ სქემაზე მოცემულია პორტების რანგული მაჩვენებლები ოთხივე ძირითადი ფაქტორის მიხედვით. უმაღლესი რანგია 1.

ჩვენი აზრით, ოთხივე ფაქტორი მნიშვნელოვანია პორტის შეფასებისა და შედარებისათვის. შეგვიძლია ვთქვათ, რომ ამ სახით განაწილებული პარამეტრებითა და გამოყოფილი პრიორიტეტებით შესაძლებელია პორტების ხარისხობრივი შეფასება და პორტებს შორის მსგავსება-განსხვავებისა და კონკურენტუნარიანობის დადგენა.

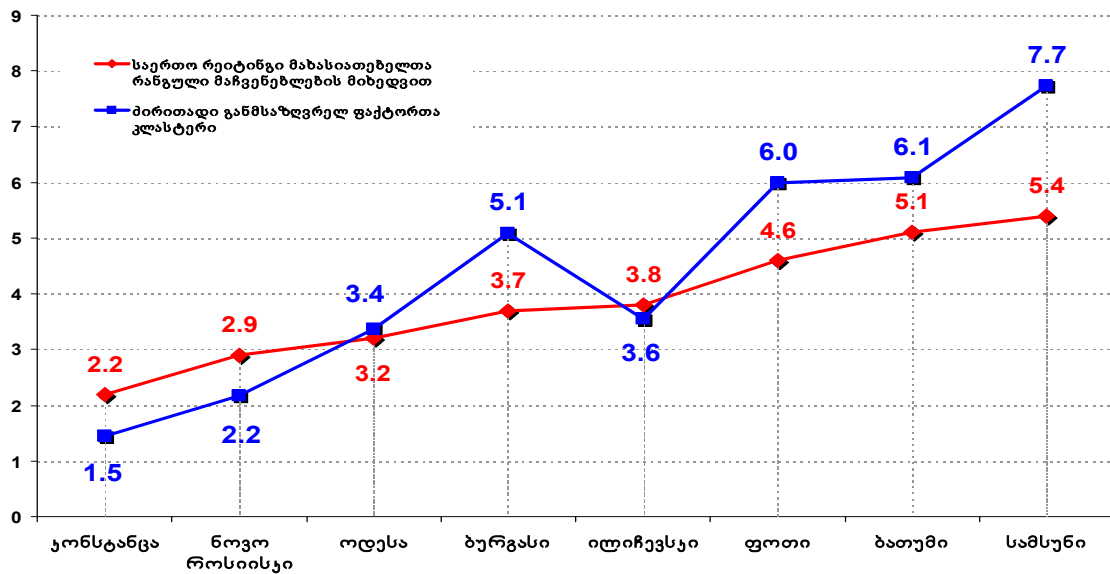
ზემოთ ჩვენ განვიხილეთ პარამეტრთა დაჯგუფების ორი სხვადასხვა მოდელი, რომელთა მიხედვითაც დავადგინეთ კავშირები, გამოვყავით ფაქტორები და ავსხენით პორტების სიცოცხლისუნარიანობის განმსაზღვრელი ფაქტორები.

პირველი მოდელია კლასტერული დაჯგუფება, რომელიც გვიჩვენებს თუ რომელი ფაქტორი რომელთანაა კავშირში და გამოყოფს განმსაზღვრელ, ანუ ბირთვ ფაქტორებს, რომლებიც სხვა ფაქტორებს განაპირობებენ და ახდენენ გავლენას.

მეორე მოდელი გვიჩვენებს, თუ რა ფაქტორები ჯგუფდება ერთად და რა ქმნის ლოგიკურ კატეგორიებს.

ქვემოთ ცხრილში ნაჩვენებია ჩვენს მიერ განხორციელებული ორივე მოდელის შედარებითი ანალიზი, პორტების საერთო რეიტინგითა და ძირითადი განმსაზღვრელი ფაქტორების კლასტერით მიღებული მონაცემების შედარება. ძირითად განმსაზღვრელ ფაქტორთა კლასტერის მიხედვით პორტების რეიტინგი თანხვედება ფაქტორთა რანგული მაჩვენებლების ჯამით მიღებულ მონაცემებს გარდა ერთი შემთხვევისა, როცა ოდესა-ილიჩევსკს შორის ადგილს იკავებს ბურგასი მხოლოდ მცირედი განსხვავებული წონით. მეთოდის მართებულება ამ მონაცემებზე დაყრდნობით დასტურდება.

ფაქტორთა რანგული მაჩვენებლების ჯამების მიხედვით პორტების საერთო რეიტინგისა და ძირითადი განმსაზღვრელი ფაქტორების კლასტერის შედარება



ვთვლით, რომ ამ კვლევის საფუძველზე შესაძლებელია შემდგომში, ბირთვ (ძლიერ) ფაქტორებად დაჯგუფებული პარამეტრების მიხედვით მოხდეს სხვა რეგიონის პორტების კლასიფიკაცია და ბირთვი კლასტერის მიხედვით პორტების შედარებითი ანალიზი. ჩვენ ვთვლით, რომ პორტების ხარისხობრივი შეფასებისას, კლასტერიზაციისას და რეიტინგების დადგენისას, შესაძლებელია ვიხელმძღვანელოთ ამ პარამეტრებისა და მეთოდის გამოყენებით.

3.3. ბათუმისა და ფოთის საპორტო სისტემების თანამედროვე მდგომარეობა

საქართველოს შავი ზღვის სანაპიროზე ორი მნიშვნელოვანი პორტი აქვს, ფოთი და ბათუმი. მართალია სუფსისა და ყულევის ტერმინალებსაც პორტის სტატუსი მიენიჭათ, მაგრამ ისინი ჩვენი კვლევის საგანს არ წარმოადგენენ. მათ განვითარებას დრო სჭირდება.

ბათუმის პორტი: www.batumiport.com

დაარსდა 1887 წელს.

მდებარეობა: 41,38 ჩ.გ. და 41, 39 აღმ.გრ.

საკუთრების ფორმა: კერძო

ნავიგაცია: 12 თვე

პორტის ფართობი: 3,926 ჰა

სანაპიროს სიგრძე: 2,3 კმ

მისადგომების რაოდენობა: 11

მისადგომების სიღრმე: 8-12 მ

გემების წყალწყვა: 120 000 dwt

საწყოების ფართობი: 173 000 კვ.მ.

პორტის სიმძლავრე: 19 მლნ ტ/წ.

მ. შ. მშრალ ტვირთებზე 2,3 მლნ ტ/წ. თხევად ტვირთებზე 8,8 მლნ ტ/წ.

მგზავრობა: 8 464 კაცი (2008)

ტვირთობა: 7 100 000 მლნ.ტ (2008)

კონტეინერთობა: 8 583 TEU (2008)

ბორანი: ბათუმი ილიჩევსკი

ტვირთის ტიპები: ნაყარი, თხევადი, საკონტეინერო, სამგზავრო

პერსონალი: 1256 კაცი (2008)

საერთაშორისო დერეფნები: პანევროპული IX, BSEC, TRACECA

ჰინტერლანდი: აზერბაიჯანი, სომხეთი, ცენტრალური აზია, უკრაინა, ბულგარეთი, საქართველო, თურქეთი, ყაზახეთი.

ფოთი: www.potiseaport.com

დაარსდა 1858 წელს.

მდებარეობა: 42,9 ჩ.გ. და 41, 39 აღმ.გრ.

საკუთრების ფორმა: კერძო

ნავიგაცია: 12 თვე

პორტის ფართობი: 49 ჰა

სანაპიროს სიგრძე: 2,8 კმ

მისადგომების რაოდენობა: 15

სიღრმე: 6,5 - 13 მ

გემების წყალწყვა: 50 000 dwt

საწყოების ფართობი: 658 800 კვ.მ.

სიმძლავრე: 10 მლნ ტ/წ.

პერსონალი: 1266 კაცი (2008)

ტვირთბრუნვა: 8 080 000 მლნ.ტ (2008)

კონტეინერბრუნვა: 209 614 TEU (2008)

ბორანი: ფოთი ილიხევსკი; ფოთი - ბურგასი

ტვირთის ტიპები: ნაყარი, გენერალური, თხევადი, საკონტეინერო

საერთაშორისო დერეფნები: პანევროპული X, BSEC, TRACECA

ჰინტერლანდი: აზერბაიჯანი, სომხეთი, ცენტრალური აზია, უკრაინა, ბულგარეთი, საქართველო, თურქეთი, ყაზახეთი.

ევროპისთვის ქართული პორტები გახდა “საზღვაო ჭიშკარი” სამხრეთ კავკასიასა და ცენტრალურ აზიაში. 1990-იან წლებში გაყინული ტვირთნაკადები ივსება, მრავალფეროვანი ხდება და ემსახურება მულტიმოდალურ სატრანსპორტო დერეფან „TRACECA“-ს ბორან ილიხევსკი ფოთი/ბათუმის მეშვეობით, რომელიც მოქმედებს 1999 წლიდან. საბორნე მიმოსვლა რუსეთ-საქართველოს ომმა უფრო მნიშვნელოვანი გახდა, არა მარტო საქართველოსთვის, არამედ მთელი სამხრეთ კავკასიისთვის, როგორც რეგიონის მსოფლიოსთან ერთადერთი დამაკავშირებელი სატრანსპორტო არტერია.

ბათუმის პორტი გამოირჩევა თავისი ბუნებრივგეოგრაფიული უპირატესობებით. პორტს აქვს ხელსაყრელი და სტაბილური სანავიგაციო მდგომარეობა. მდებარეობს ღრმაწყლიან უბეში, რაც ნებისმიერი წყალწყვის

გემების მიღებას ხდის შესაძლებელს. პორტში შემოსასვლელად არაა საჭირო არხის გაღვა და შესაბამისად საპორტო მომსახურების ტარიფებიდან ამოღებულია არხზე მოსაკრებელი. პორტის განვითარების მთავარ ფაქტორად მიჩნეულია XIX საუკუნის ბოლოს ბაქოდან ბათუმში რკინიგზით ტრანსპორტირებული ნავთობის საექსპორტოდ ევროპაში გატანა.

ორტი „TRACECA“-ს მარშრუტზე მნიშვნელოვან სატრანსპორტო-საკვანძო ფუნქციას ასრულებს, როგორც დერეფანზე გატარებული ენერგორესურსების გადამტვირთავი. პორტში გადაიტვირთება მშრალი ტვირთი საქართველოსა და სამხრეთ კავკასიისათვის. ის ასევე ყაზახური ნავთობის მთავარი გადამამუშავებელი ნავსადგურია.

პორტს აქვს 5 ტერმინალი: ნავთობტერმინალი, მშრალი ტვირთების ტერმინალი, საკონტეინერო ტერმინალი, სარკინიგზო-საბორნე გადასასვლელი და სამგზავრო ტერმინალი. აქვს საწყობები ტვირთის მომსახურებისათვის და თანამედროვე ტექნიკური აღჭურვა.

მსოფლიოში ახალი ტენდენციაა, ნავთობის მწარმოებელი ქვეყნები დაინტერესებულნი არიან თავადვე ფლობდნენ გადაზიდვისთვის საჭირო სატრანსპორტო საშუალებებს და სწორედ ამ მიზნით ბათუმის პორტი და ნავთობტერმინალი შეისყდა ყაზახეთის ნავთობისა და გაზის სახელმწიფო კომპანია “კაზმუნაიგაზმა”. პორტის ყიდვის მთავარი მიზანი ყაზახებისთვის იყო საკუთარი გადამტვირთავი პორტის ქონა და ნავთობის ექსპორტის მარშრუტის დივერსიფიკაცია.

ფილიპინურმა კომპანიამ (“ICTSI”) საკონტეინერო ტერმინალი და საბორნე გადასასვლელი იყიდა 48 წლიანი მართვით.

ფოთის პორტი მდებარეობს შავი ზღვის სამხრეთ-აღმოსავლეთ სანაპიროზე მდ. რიონის შესართავში. ის აიგო 1857 წელს ჭიათურის მარგანეცის გასატანად რუსეთის სამხრეთისა და ევროპის ქვეყნების ფოლადის ჩამომსხმელი წარმოების განვითარებისათვის. ზღვიდან გამოყოფილია მოლოთი, რომელიც იცავს ტალღებისაგან, მაგრამ სანაპიროს ბუნებრივი რეჟიმის მხრივ პორტს აქვს მოსილვის პრობლემა. პორტის შემოსასვლელი არხი და ნავმისადგომები ყოველწლიურად გადრმაგებას

საჭიროებს რიონის ჩრდილოეთი ტოტიდან დინებით ნაშალი მასალის შემოტანის გამო.

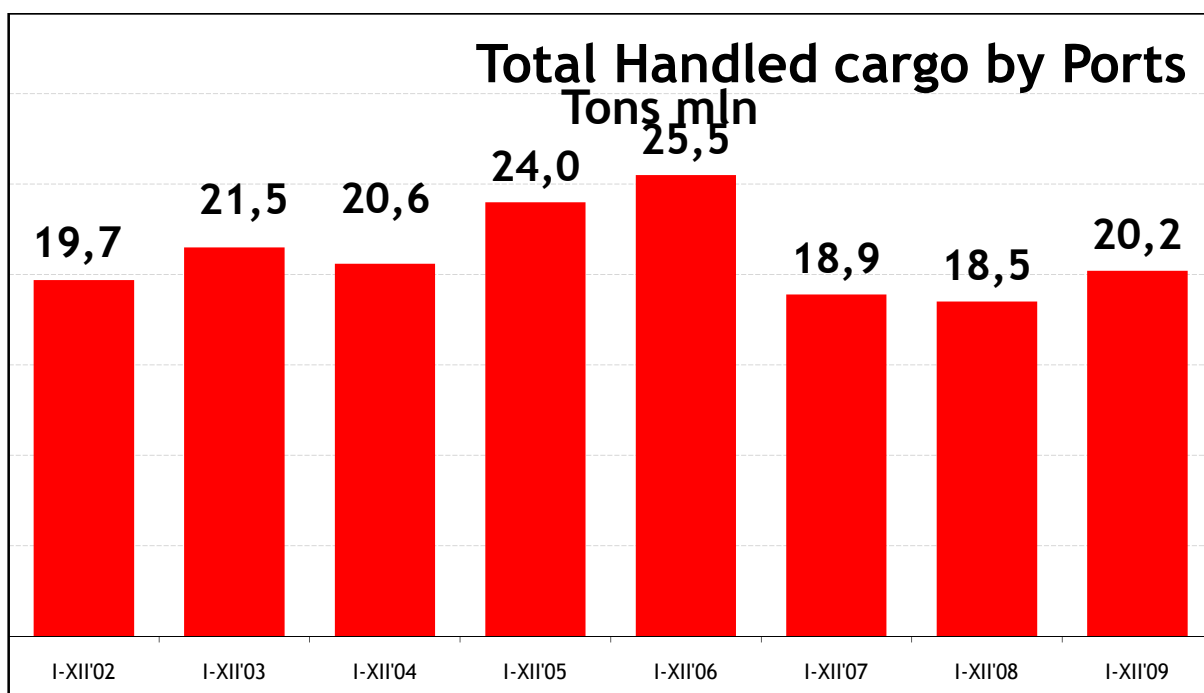
აქვს სარკინიგზო-საბორნე მიმოსვლა ფოთი-ბურგასი-ნოვოროსიისკისა და ვარნა-ილიჩევსკი-ფოთის მიმართულებით.

სპეციალიზირებულია საკონტეინერო, მშრალი, თხევადი და საბორნე ტვირთის გადაზიდვებზე.

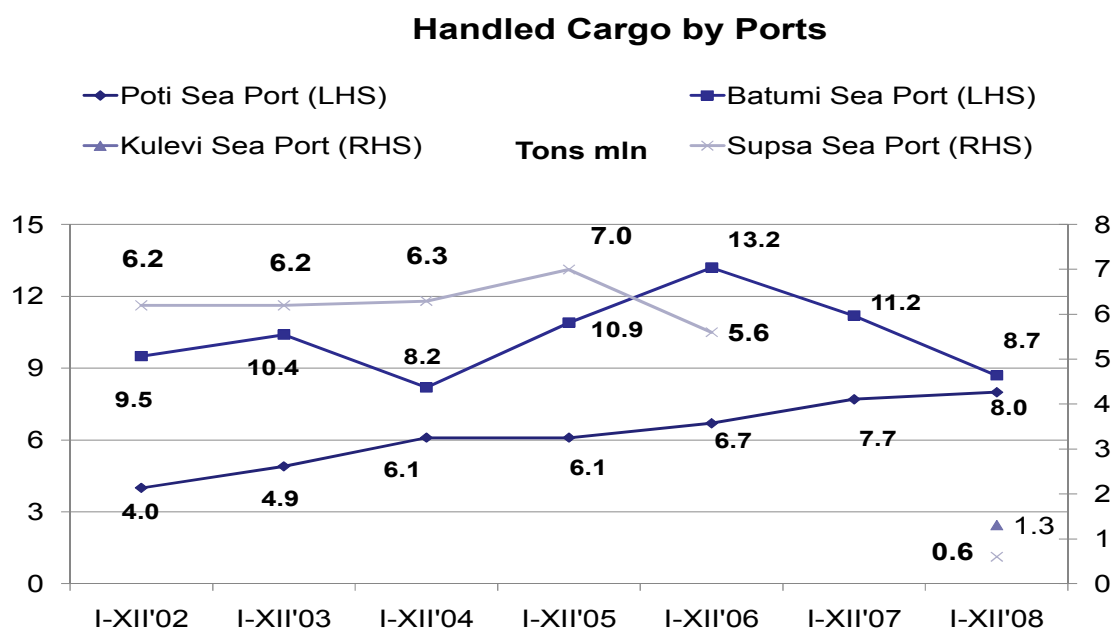
საბჭოთა პერიოდში ბათუმისა და ფოთის პორტები ახორციელებდნენ გადაზიდვებს სიმძლავრეების ზღვარზე, ჰქონდათ ტვირთის მუდმივი ნაკადები, ახორციელებდნენ ექსპორტ-იმპორტულ ოპერაციებს და ინტეგრირებულნი იყვნენ ქალაქებთან სამეურნეო კავშირებით საპორტო-სამრეწველო კომპლექსების სახით.

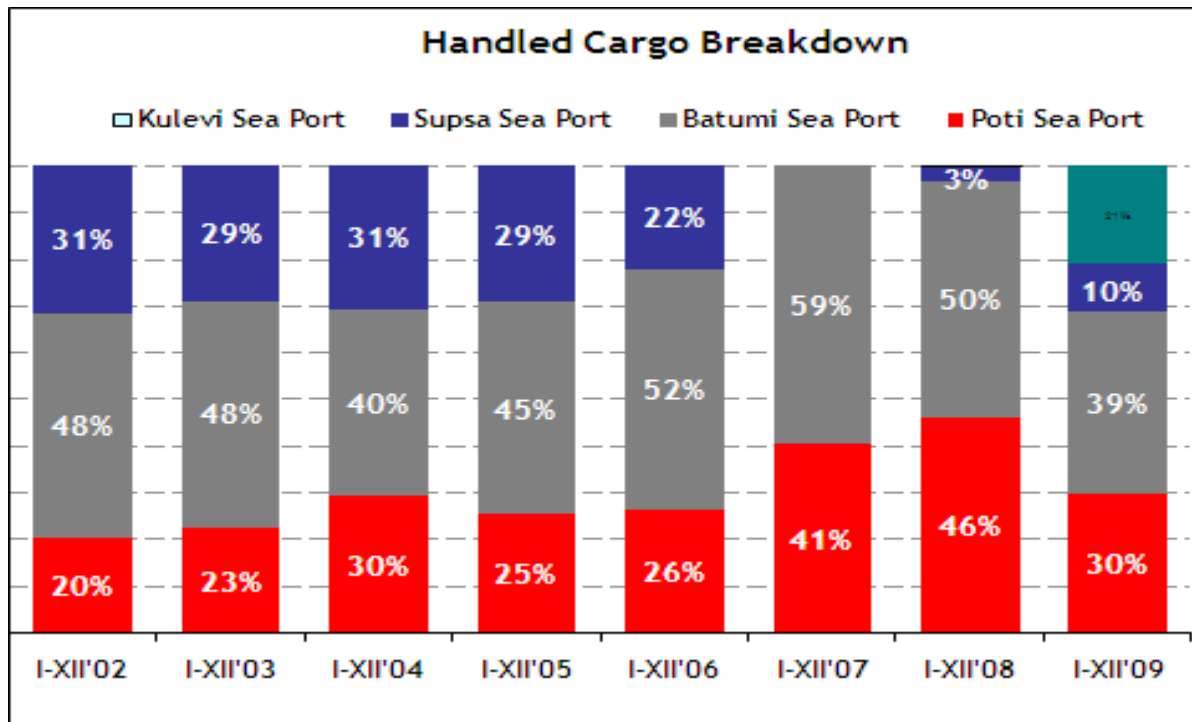
ე.წ. “პერესტროიკის “ დაწყებიდან ტვირთის მოცულობები და მიმართულებები მცირდება. საპორტო-სამრეწველო კომპლექსები კარგავენ სპეციალიზაციას. 1980-იანი წლების ბოლოდან გაწყდა მყარი კავშირები საბჭოთა კავშირის რესპუბლიკებს შორის. 1990-იანი წლების განმავლობაში პორტები და მასთან დაკავშირებული საწარმოები ტვირთისა და პარტნიორების ძიებაში იყვნენ, გადადიოდნენ რა ცენტრალიზებული ეკონომიკიდან საბაზროზე, სადაც საერთაშორისო ბაზარზე ადგილის დამკვიდრება მეტად რთული და მტკივნეული იყო. ამ ხნის მანძილზე პორტებმა შეიცვალეს მფლობელები, პარტნიორები, ტვირთები. საპორტო-სამრეწველო კომპლექსის ვერც ერთმა საწარმომ ვერ შეინარჩუნა თავი, მაშინ როცა საპორტო-სამეურნეო სისტემები განვითარებულ ქვეყნებში მძლავრ ეკონომიკურ კვანძებს ქმნიან.

2000 წლიდან მეტნაკლებად დასტაბილურდა ვითარება. თუ გადავხედავთ პორტების ტვირთბრუნვის მაჩვენებლებს, საქართველოს პორტების მეშვეობით 2002 წლიდან 2009 წლამდე გადატვირთული ტონაჟის დინამიკა ასეთია:



მათ შორის ცალკეული პორტების მიხედვით:

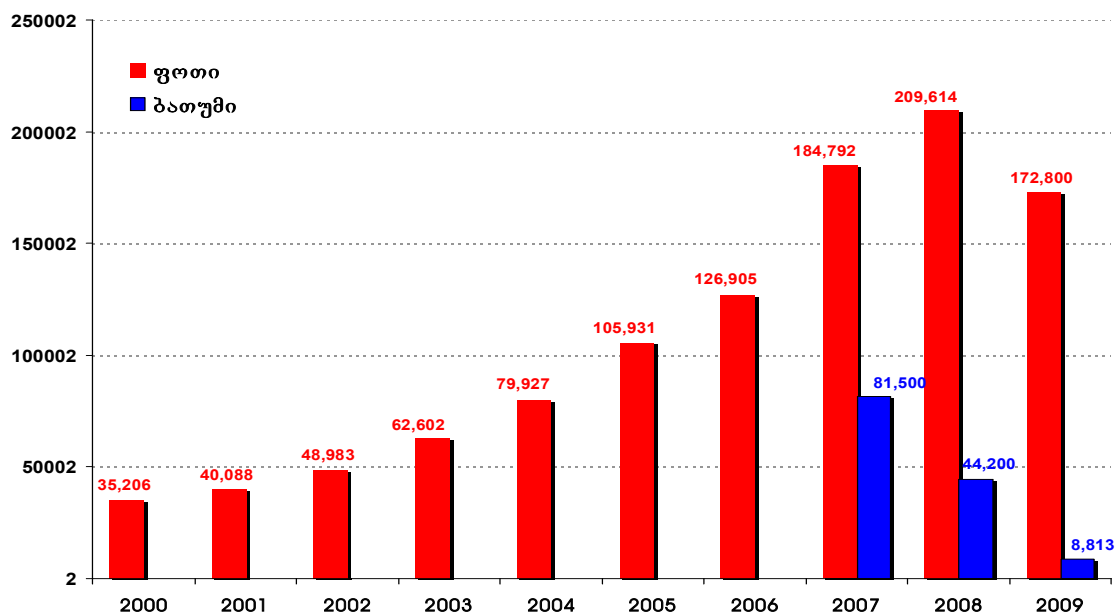




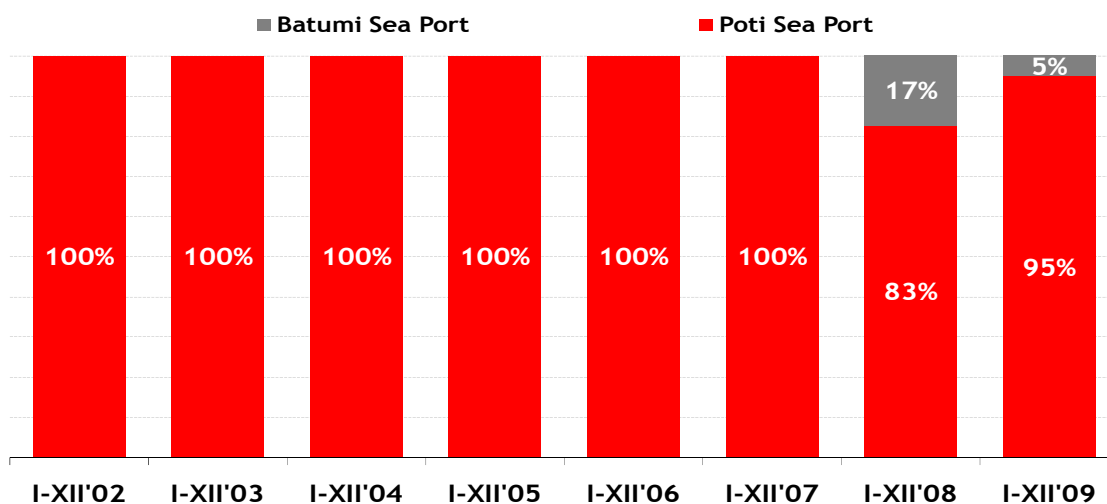
სუფსისა და ყულევის ტერმინალებმა სულ ახლახან შეიძინეს პორტების სტატუსი. ამჟამად ორივე აზერბაიჯანის საკუთრებაა. მიუხედავად იმისა, რომ ისინი ჩვენი კვლევის საგანს არ წარმოადგენენ, მაინც მოგვყავს მათი მახასიათებლები. სუფსის ტერმინალი რემონტში იყო 2007 წელს და ამიტომ არის გრაფიკზე წყვეტა. 2008 წელს განაახლა მუშაობა და მისი ტვირთბრუნვა 2006 წლის მაჩვენებლის მხოლოდ 23,2%-ია. ყულევის ტერმინალიც გარკვეული დროით გაჩერებული იყო. ბათუმის პორტიდან აზერბაიჯანული ტვირთის ნაწილი ყულევში გადავიდა. ეს გრაფიკზეც ჩანს ბათუმის პორტის ტვირთბრუნვის მკვეთრი შემცირებით. სუფსისა და ყულევის პორტები ფოთის ტვირთების სტრუქტურაზე გავლენას ვერ იქონიებს. რაც შეეხება ბათუმს, იქიდან ყულევში მხოლოდ ნედლი ნავთობის ტვირთი გადავიდა. ბენზინი და დიზელი რომ გადასულიყო ბათუმს ტვირთი შესამჩნევად დააკლდებოდა. ნედლი ნავთობით დატვირთული ვაგონები ბათუმში რიგში იდგა, არა იმიტომ რომ გადასატვირთი სიმძლავრეები არ ყოფნიდათ არამედ იმიტომ, რომ ტარიფებზე ვაჭრობდნენ და ელოდებოდნენ გაძვირებას, რათა უფრო მომგებიანად დაეცალათ ტვირთი.

საკონტეინერო ტვირთის გადაზიდვებში უცილობლად ლიდერია ფოთის პორტი. ბათუმის საკონტეინერო ტერმინალი, რომელიც ფილიპინელების მართვის ქვეშაა ტვირთნაკადებს ვერ ფლობს.

ფოთისა და ბათუმის პორტების კონტეინერთბრუნვა, TEU



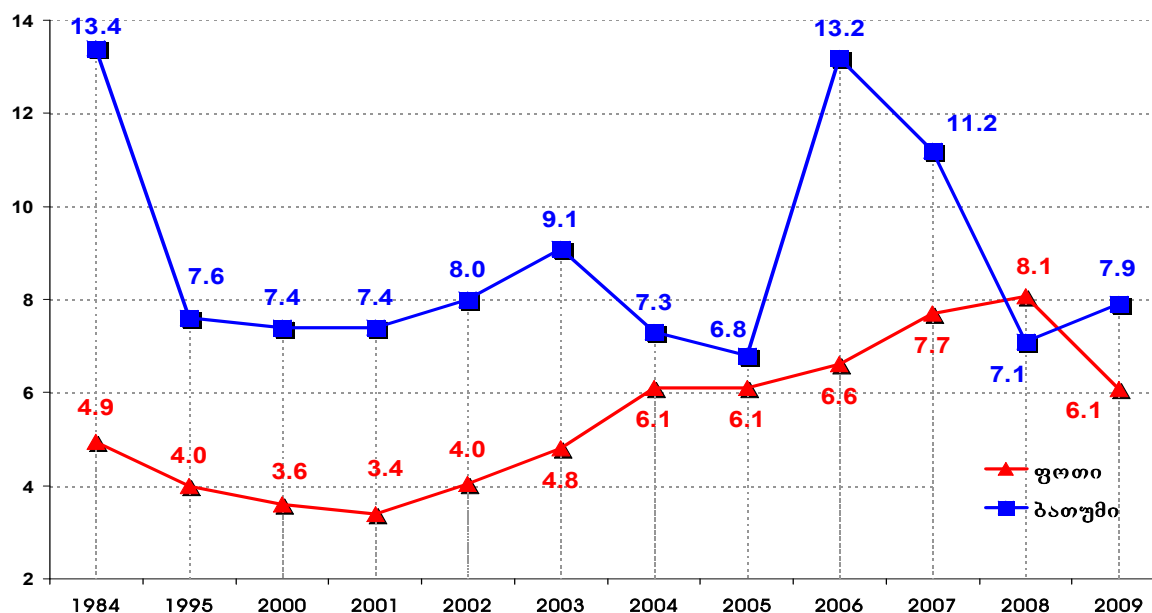
Handled Containers Breakdown



აქვე მოგვყავს ბათუმისა და ფოთის პორტების ტვირთბრუნვა 1984 წლიდან 2009 წლამდე. ბათუმმა საბჭოთა პერიოდის ტვირთბრუნვის ნიშნულს ჯერ ვერ მიაღწია. ფოთის ტვირთბრუნვა 1984 წლის ნიშნულიდან, 4 932 000

მლნ ტ. სულ მცირედ 2-3 მლნ ტონით გაიზარდა. პორტები ტვირთის ძიებაში არიან, ჯერ ვერ ფლობენ მუდმივ ტვირთნაკადებს. მთელ პოსტსოციალისტურ სივრცეში მიდის “ბრძოლა ტვირთისთვის”.

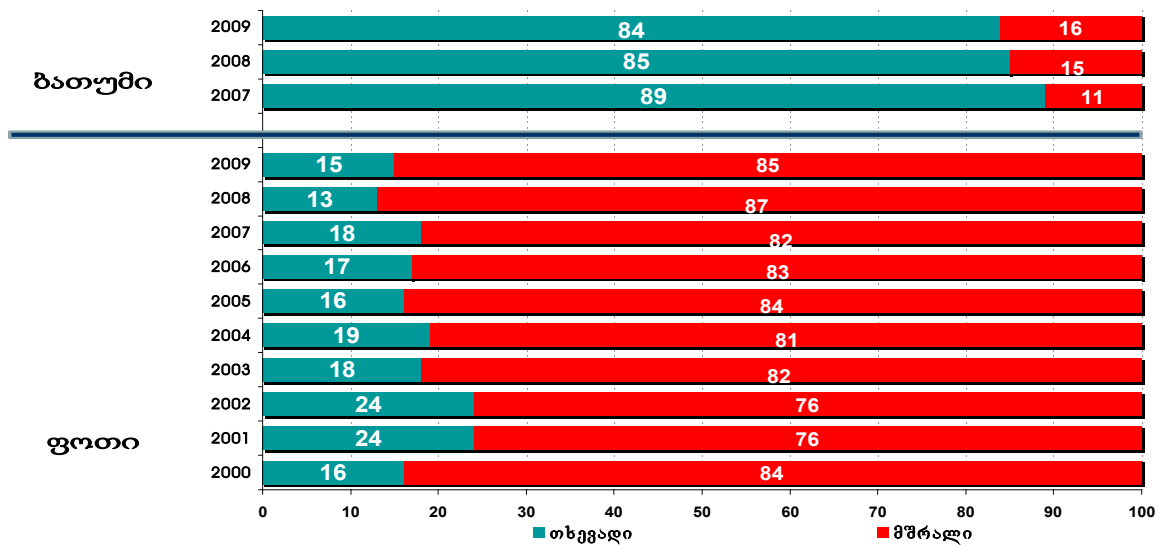
ფოთისა და ბათუმის პორტების ტვირთბრუნვა, ათასი ტონა



გადამუშავებული გემების რაოდენობა 2000-2009 წლების ინტერვალში ბათუმის პორტში დიდი ცვლილებებით არ გამოირჩეოდა. სხვაობა სტაბილურად მერყეობს 100-150 გემის ფარგლებში. ფოთის გემბრუნვა ამ ცხრაწლიან ინტერვალში თითქმის გაორმაგდა.

ფოთსა და ბათუმს აქვს მკაფიოდ გამოხატული სპეციალიზაცია. ფოთი მუშაობს მშრალი ტვირთების, ბათუმი კი თხევადი ტვირთების გადამუშავებაზე. თუმცა ორივე პორტში წარმოებს როგორც თხევადი, ასევე მშრალი ტვირთის დამუშავება. თანაფარდობა კი პროცენტებში ისე გამოისახება, როგორც ქვემოთ მოყვანილ გრაფიკშია. ანუ ბათუმის ტვირთის დაახლოებით 85% მოდის თხევად ტვირთზე, ფოთის ტვირთის 85% მოდის მშრალ ტვირთზე.

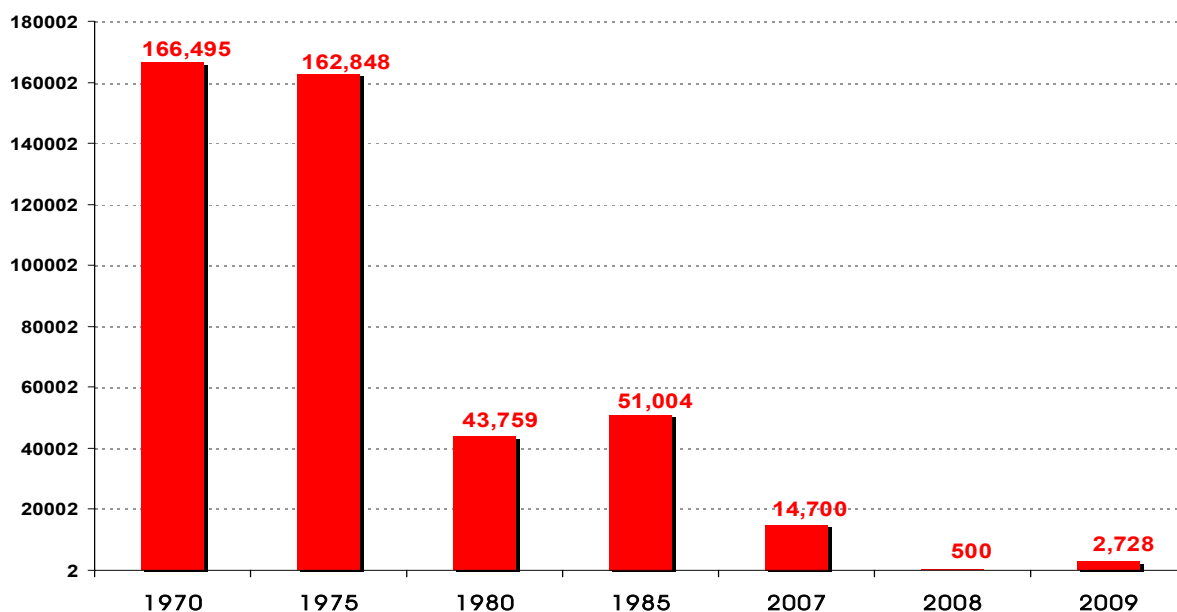
ფოთისა და ბათუმის პორტების ტვირთის სახეობები , 000 ტონა %



სამგზავრო ტერმინალი მხოლოდ ბათუმს აქვს. თუმცა ფოთის პორტიდან ბორანით უკრაინამდე და უკან მგზავრებიც გადაჰყავთ. ქვემოთ მოგვყავს ბათუმის პორტის მგზავრობრუნვა 1970 წლიდან 2009 წლამდე, ისტორიულ ჭრილში სამგზავრო პორტის დატვირთვის ხარისხის საჩვენებლად. 1970-1980-იან წლებში საბჭოთა კავშირში ცხოვრების მაღალი დონე იყო, დასასვენებელი ადგილები კი ცოტა, რადგან ჩაკეტილი სივრციდან საბჭოთა საზღვრებს გარეთ გასვლა ძნელი იყო და საბჭოთა ხალხის არჩევანიც სოჭს, ყირიმსა და საქართველოს შორის უნდა გაკეთებულიყო. სოციალისტური ქვეყნებიდანაც იყო ტურისტთა გარკვეული ნაკადი. საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ მოსახლეობის ცხოვრების დონე დაეცა, თავი იჩინა პოლიტიკურ-ეთნიკურმა კონფლიქტებმა და საქართველოს შავი ზღვის სანაპირომ ტურისტთა ჩვეული ნაკადი დაკარგა.

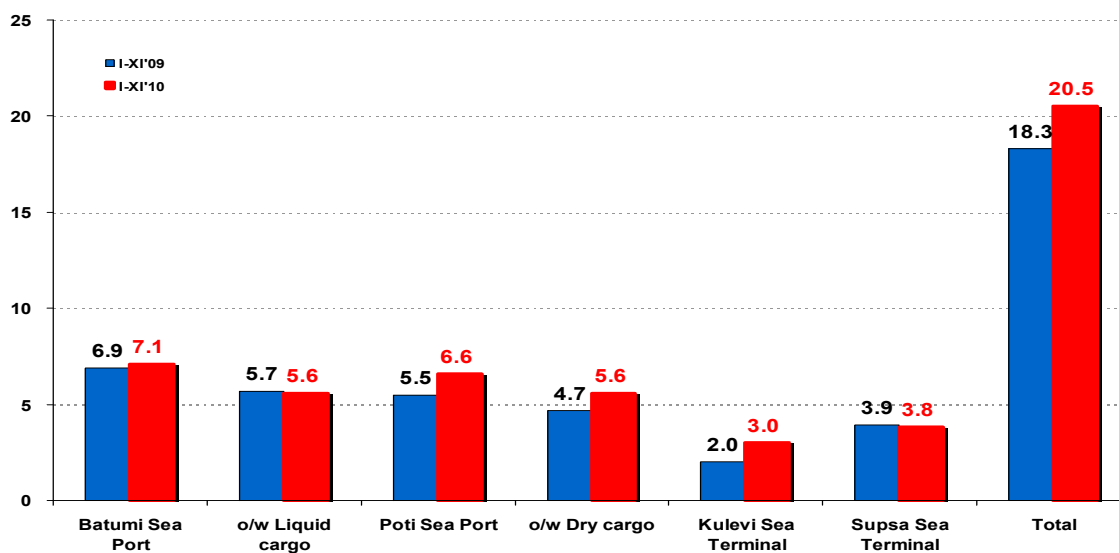
ბათუმი ჩართულია ხმელთაშუა ზღვის საკრუიზო მარშრუტში, მაგრამ შავი ზღვის აუზში კონფლიქტებისა და ქვეყნის შიგნით სოციალური ინფრასტრუქტურის განუვითარებლობის, კულტურულ-ისტორიული ძეგლების სიშორისა და არასტაბილური ვითარების გამო, მოთხოვნა მცირეა. თუმცა 2009 წლიდან მგზავრთა ნაკადმა მოიმატა. უნდა ითქვას, რომ ქართულ სანაპიროს ძირითადად სომხეთ-აზერბაიჯანის მოსახლეობა სტუმრობს რომლებიც, მათი ქვეყნების გეოგრაფიული მდებარეობის გამო პორტის მომსახურებით ნამდვილად ვერ ისარგებლებენ.

ბათუმის პორტის მგზავრთბრუნვა (კაცი)



2009-2010 წლის ტვირთბრუნვის შედარებითი ანალიზი ოთხივე პორტის: ბათუმის, ფოთის, ყულევისა და სუფსის, მიხედვით ასეთია:

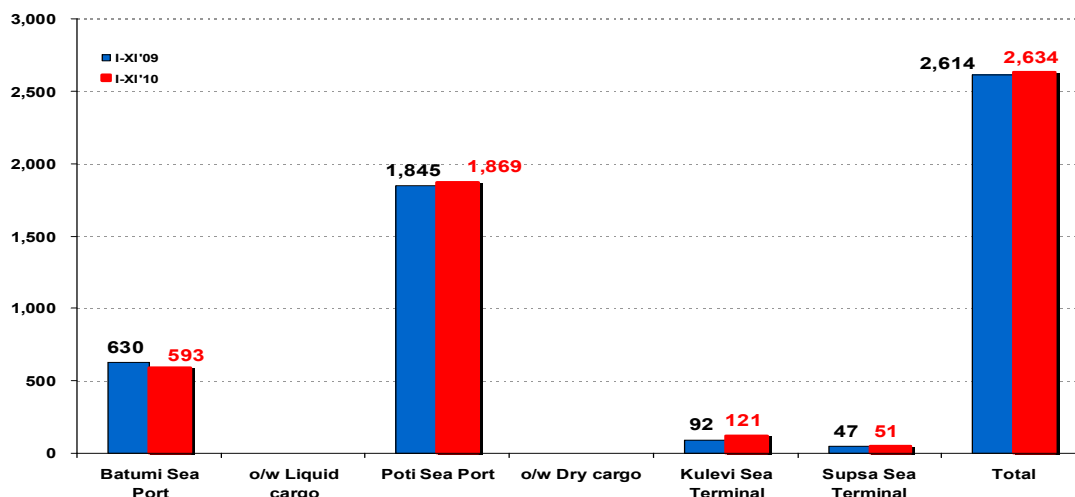
Key Transportation Figures of Georgia Handled Cargo (Tons mln)



გრაფიკში თვალსაჩინოებისთვის გამოყოფილია ბათუმის ტვირთბრუნვიდან თხევადი ტვირთების, ფოთში კი მშრალი ტვირთების წილი სპეციალიზაციის

მიხედვით. ტენდენცია მიმართულია ზრდისკენ, რაც ქვეყნის ეკონომიკის გაჯანსაღების ნიშანია. მხოლოდ ბათუმის თხევადი ტვირთების ოდენობაა შემცირებული, ისიც იმიტომ, რომ აზერბაიჯანული ნედლი ნავთობი გადავიდა ყულევის პორტში.

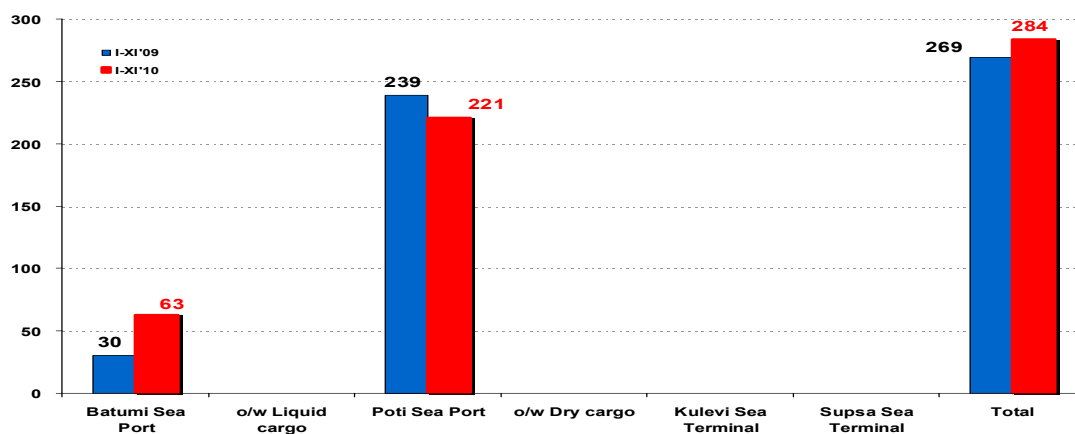
Key Transportation Figures of Georgia Handled Vessels



წყარო: ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო

გემთბრუნვის მაჩვენებლები ასახავს ტვირთბრუნვის ტენდენციას.

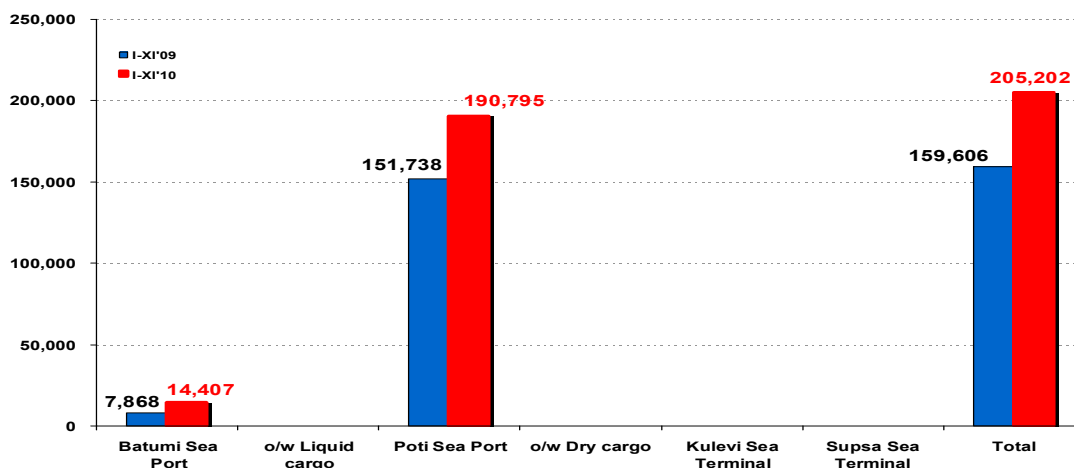
Key Transportation Figures of Georgia o/w Handled Ferries



წყარო: ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო

საბორნე გადაზიდვები აქვს მხოლოდ ბათუმსა და ფოთს.

Key Transportation Figures of Georgia Handled TEUs

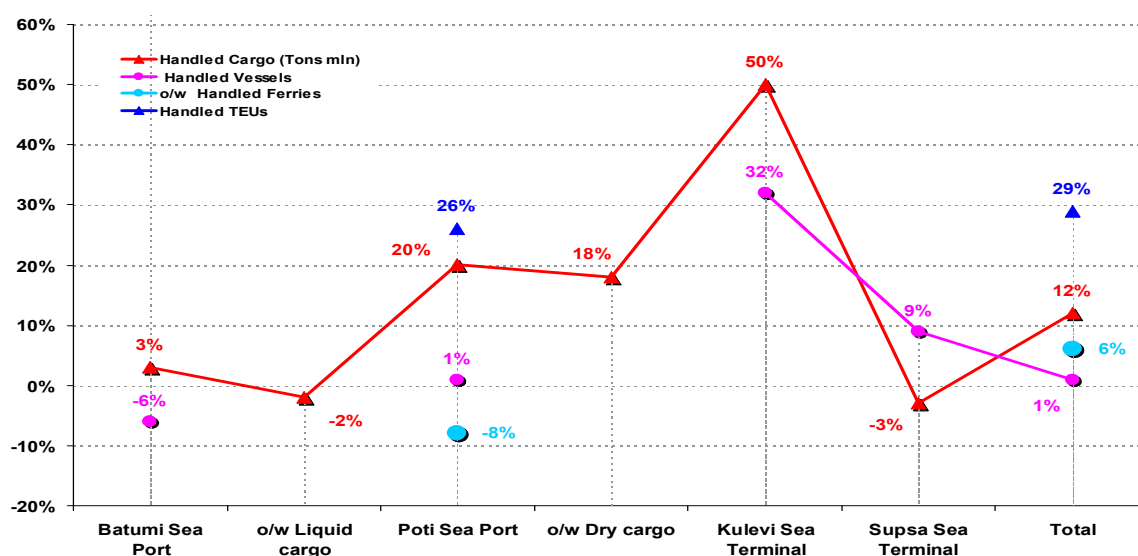


წყარო: ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო

საკონტეინერო გადაზიდვები ინარჩუნებს ზრდის მსოფლიო ტენდენციას.

ქვემოთ მოყვანილ გრაფიკზე ასახულია 2009-2010 წლის ტვირთბრუნვის შედეგებითი ანალიზის შემაჯამებელი სურათი და პროცენტულად ნაჩვენებია ტვირთის სახეობების მიხედვით ზრდა-კლების ტენდენციები. ბათუმს ტვირთის პრობლემა აქვს, მით უფრო რომ აზერბაიჯანული ტვირთი გადავიდა ყულევში და გემთბრუნვაც შესაბამისად შემცირებულია. მოიმატა ფოთის ტვირთბრუნვამ საკონტეინერო ტვირთის ზრდის ხარჯზე. თუმცა შემცირდა საბორნე გადაზიდვები.

Key Transportation Figures of Georgia



წყარო: ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო

ქართულ პორტებს განვითარებისთვის აუცილებელი მოსახერხებელი და ღრმა მისაღვომები, კარგი ჰიდროტექნიკური პარამეტრები, საკმარისი ტერიტორია, დამატებით თავისუფალი ფართობი და სატრანსპორტო-გეოგრაფიული მდებარეობა აქვთ, რაც გამოიხატება საერთაშორისო სატრანსპორტო გზების გადაკვეთაზე განლაგებაში, მაგრამ პორტების განვითარება ვერ მოხერხდება მთლიანად ქვეყნის ან რეგიონის განვითარების გარეშე.

საპორტო-სამეურნეო სისტემა წარმოადგენს მეურნეობის იმ დარგების კონცენტრაციას გარკვეულ ტერიტორიაზე, რომელთა განლაგება განპირობებულია ზღვისპირა მდებარეობითა და ზღვით გადასაზიდი სამრეწველო და სასოფლო-სამეურნეო პროდუქციის წარმოება-გადამუშავებით. ზღვისპირა მდებარეობით განპირობებული დარგებია: საპორტო მეურნეობა, საზღვაო ტრანსპორტი და ნაოსნობა; თევზჭერა; გემთმშენებლობა და გემთრემონტი, საზღვაო მეცნიერება და განათლება, იმპორტული ნედლეულის გადამამუშავებელი დარგები, საექსპორტოდ ორიენტირებული დარგები და ტურიზმი. თუ შევადარებთ ქართული საპორტო სისტემების სპეციალიზაციასთან ვნახავთ, რომ: საზღვაო ტრანსპორტი, ქართული ფლოტის სახით, გაიყიდა; გემთმშენებელი და გემთსარემონტო ქარხნები გაჩერებულია; თევზის რეწვაზე ლიცენზიას თურქული კომპანიები ფლობენ; საზღვაო მეცნიერება და განათლება ფოთში არსებული საზღვაო ტექნიკუმით შემოიფარგლება; იმპორტ-ექსპორტზე ორიენტირებული დარგობრივი საწარმოები არ ფუნქციონირებენ.

ბათუმისა და ფოთის პორტები მზადაა ნებისმიერი სახეობის და მოცულობის ტვირთის მისაღებად. მართალია ფოთის პორტი მუშაობს სიმძლავრეების ზღვარზე, მაგრამ ტვირთის არსებობის შემთხვევაში აქვს გაფართოების პერსპექტივა. ბათუმის პორტის ტვირთნაკადები და დატვირთვის ხარისხი მცირეა. ყაზტრანსოილმა” იყიდა ბათუმის ნავთობტერმინალი, რომელშიც ცენტრალური აზიიდან მოდის თურქმენეთისა და ყაზახეთის ნავთობი “. ყულევისა და სუფსის ტერმინალები იყიდა აზერბაიჯანმა, რითაც მიიღო მონოპოლია და გასასვლელი მსოფლიო ოკეანეში. აზერბაიჯანი ბაქო-თბილისი-ახალქალაქი-ყარსის რკინიგზის ამოქმედების შემდეგ ტვირთის მნიშვნელოვან ნაწილს რკინიგზაზე გადაისვრის და სავარაუდოა, რომ ფოთის

პორტს ტვირთის მნიშვნელოვანი ნაწილის გარეშე დატოვებს. ფოთის პორტი იყიდა არაბულმა კომპანია “რაკინ“-მა. მანვე იყიდა ფართობი ფოთში თავისუფალი ეკონომიკური ზონის შესაქმნელად და ერთიან მენეჯმენტს ახორციელებს. საქართველომ პორტების გასხვისებით დაკარგა განვითარებისა და მსოფლიო ეკონომიკურ სივრცეში ინტეგრირების ის ბერკეტები, რასაც სატრანსპორტო-გეოგრაფიული მდებარეობა ანიჭებდა ყველა ისტორიულ ეპოქაში, სამხრეთ კავკასიისა და ცენტრალური აზიის ტვირთების ქართულ პორტებზე გატარებით.

ნებისმიერი ქვეყნის ეკონომიკური ზრდა და განსაკუთრებით პატარა ქვეყნის დამოკიდებულია იმაზე, თუ რა ადგილის დაკავება შეუძლია შრომის საერთაშორისო დანაწილების სისტემაში. პორტები მსოფლიოში ეკონომიკური განვითარების კვანძების როლს ასრულებენ. ქართული პორტებიც ქვეყნის ეკონომიკური განვითარების ინსტრუმენტი უნდა გახდეს, მსოფლიო ვაჭრობის შემადგენელი ნაწილი და ქართული ეკონომიკის მსოფლიო ეკონომიკებთან დამაკავშირებელი ძირითადი რგოლი.

ქვეყანაში საზღვაო მეურნეობის განვითარება დამოკიდებულია საპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარებაზე და ტვირთნაკადებზე. ქართული პორტები ვერ მარაგდებიან სამამულო ტვირთით, რადგან ქვეყნის შიდა ბაზარი არაა განვითარებული. ისინი შორს არიან ტვირთის მოხმარება-წარმოების ცენტრებისგან და ამიტომ მათი ტვირთნაკადების სტრუქტურაში მნიშვნელოვან ადგილს იკავებს ტრანზიტი. ქართულმა პორტებმა, უნდა განამტკიცონ ეს ნიშა გამანაწილებელი და შემკრები ტრანზიტული ტვირთნაკადებისა.

საპორტო საქმიანობით ბათუმისა და ფოთის საქალაქო ბიუჯეტში შემოსავლები იმდენად უმნიშვნელოა, რომ ყველაზე მნიშვნელოვანი სარგებელი პორტებიდან ამ ქალაქებისთვის არის მოსახლეობის დასაქმება. პორტის გადასახადები ქალაქის ბიუჯეტში ასეთია: საქართველოს საგადახადო კოდექსის 99-ე მუხლის თანახმად მოგების გადასახადისგან თავისუფლდება ადგილობრივი თვითმმართველობის ორგანოების მიერ გაცემული ქონების ღირებულება. იმავე კოდექსის 168-ე მუხლით გადასახადისაგან თავისუფლდება მომსახურების გაწევა: 1. თეზის საწარმოებს შორის, 2. ჩათვლის უფლებით: გადაზიდვებისას ტვირთის ან/და

სატრანსპორტო და გადაზიდვის საშუალების გაგზავნასთან/მიღებასთან დაკავშირებული მომსახურება. აგრეთვე აეროპორტების, ნავსადგურების, სარკინიგზო და საავტომობილო ვაგზლების მიერ გაწეული მომსახურება. ადგილობრივ თვითმმართველობაში შედის: ქონების გადასახადი, მიწის იჯარისა და მართვის 35%, თუ განლაგებულია და არ ეკუთვნის ადგილობრივ თვითმმართველობას.

საპორტო საქმიანობა ეკოლოგიური თვალსაზრისით დიდ სიფრთხილეს მოითხოვს. საბჭოთა პერიოდში საპორტო ქალაქების მრეწველობა წარმოადგენდა საფრთხეს საქართველოს შავიზღვისპირეთის ზოლის დაბინძურებისთვის. ახლა, როცა ეკონომიკური კრიზისია და სამრეწველო დაჭუჭყიანების ზეწოლა გარემოზე ნაკლებია, თავი იჩინა დაბინძურების არანაკლებ საშიშმა ფორმამ, კომუნალური ნარჩენებისგან დაბინძურებამ, როცა კანალიზაცია პირდაპირ უერთდება ზღვას და ვირუსულ-ინფექციური დაავადებების გავრცელების ხშირი შემთხვევებია.

ხელისუფლება ძალიან გაიტაცა პორტებისა და ტერმინალების მშენებლობამ და კოლხეთის დაბლობი თავისი ტყე-პარკით, რომელიც უნიკალური ბიომრავალფეროვნებით ხასიათდება, საფრთხის წინაშეა. ის საარსებო გარემოა გადამფრენი ფრინველების ბევრი სახეობისთვის. იქ გავრცელებულია ფლორის მრავალი ენდემური და რელიქტური სახეობა და “სამსარის” კონვენციით დაცული ჭაობების არეალი.

სატრანსპორტო დერეფნების განვითარებითა და სატრანზიტო ტვირთების გამრავალფეროვნებით დაცულ ტერიტორიებსა და უნიკალურ ლანდშაფტებს საფრთხე არ უნდა შეექმნათ. ეკონომიკურ განვითარებას არ უნდა გადავაყოლოთ გარემო, რადგანაც უნიკალური ბუნებრივი გარემო გვაქვს და ისე არ უნდა მოვიქცეთ, რომ ხელთ არც ერთი შეგვრჩესდა არც მეორე.

ქართული პორტები უნივერსალური დანიშნულებისაა და ორიენტირებულნი არიან ნებისმიერი ტიპის ტვირთის გადაზიდვაზე. აქვთ პორტის განვითარებისთვის საჭირო ყველა აუცილებელი პირობა: ხელსაყრელი სატრანსპორტო-გეოგრაფიული მდებარეობა ჰინტერლანდთან და საერთაშორისო საზღვაო გზებთან თუ სახმელეთო დერეფნებთან

მიმართებაში, მაგრამ არა აქვთ სახელმწიფოს მიერ განსაზღვრული პოლიტიკა, სახელმწიფო არ იძლევა სუბსიდიებსა და ინვესტიციებს საპორტო მეურნეობის განსავითარებლად და რადგანაც პორტები კერძო საკუთრებაშია სახელმწიფოს არა აქვს მარეგულირებელი ინსტრუმენტები მოქნილი სატარიფო პოლიტიკის განსახორციელებლად.

ეროვნული ეკონომიკის პრიორიტეტი უნდა გახდეს ტრანსპორტის განვითარება, ასევე საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნის მომსახურე დარგების განვითარება.

ევროპა-აზიის დერეფნისთვის გათვალისწინებულ ტვირთს, რომელიც შემოდის შავ ზღვაში აქვს ორი ალტერნატივა:

1. ფოთის პორტში შემოსვლა რკინიგზით აზერბაიჯანამდე კასპიის ზღვით ცენტრალურ აზიაში.
2. ნოვოროსიისკის პორტში შემოსვლა რკინიგზით ცენტრალურ აზიამდე.

საქართველოში შემოსული ტრანზიტული ტვირთის 85% აზერბაიჯანისთვისაა, 7-12% სომხეთის, დანარჩენი ცენტრალური აზიისთვის (სიდრმისეული ინტერვიუ ექსპერტ გ. ცაგარელთან).სომხეთს და ნაწილობრივ აზერბაიჯანს სხვა ალტერნატივა არა აქვს, მაგრამ ცენტრალური აზიის ტვირთებისთვის უფრო მომგებიანია ნოვოროსიისკის პორტიდან ტრანსპორტის მხოლოდ ერთი სახეობით, რკინიგზით ტვირთის გადატანა და ტარიფებიც უფრო ხელსაყრელია. საქართველომ უნდა მოიზიდოს ცენტრალური აზიის ტვირთები, სხვა პერსპექტივა ქართული პორტებისა და ტრანზიტის განვითარებისათვის არ გააჩნია. მაგრამ ტარიფების დარეგულირების ინსტრუმენტი სახელმწიფოს არა აქვს, გარდა გადასახადების შემცირების მეშვეობით ტარიფების შემცირების მოთხოვნისა. ეს კიდევ ერთხელ მიუთითებს იმაზე, რომ პორტების კერძო საკუთრებაში გადაცემა, თანაც უცხო ქვეყნებზე, ქვეყნისა და სატრანსპორტო დარგის სტრატეგიული განვითარების პერსპექტივას კლავს.

განვახორციელებთ საქართველოს საპორტო სისტემების პოტენციალის განსაზღვრა SWOT ანალიზის მეშვეობით, გამოვეყავით სისტემის ძლიერი და სუსტი მხარეები და დავაფიქსირეთ განვითარების შესაძლებლობები და საფრთხეები:

ძლიერი მხარეები	სუსტი მხარეები
<ol style="list-style-type: none"> 1. სატრანსპორტო რესურსები 2. მულტიმოდალური სატრანსპორტო ქსელი 3. საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფანი 4. სატრანსპორტო მისაწვდომობის მაღალი ხარისხი რეგიონის შიგნით 5. ინტელექტუალური საქმიანობისა და მომსახურების კონცენტრაცია საპორტო ქალაქებში 6. სამხრეთ კავკასიისა და ცენტრალური აზიის ბაზარი 	<ol style="list-style-type: none"> 1. მსოფლიოს წამყვანი პოლიტიკურ-ეკონომიკური ცენტრებისა და არეალების მიმართ პერიფერიული მდებარეობა 2. ქვეყნის ეკონომიკური და მათ შორის საზღვაო პოლიტიკის არ არსებობა 3. შავი ზღვის რეგიონის ქვეყნების ინტეგრაციის დაბალი დონე 4. სამხრეთ კავკასიის რეგიონის ქვეყნების ინტეგრაციის დაბალი დონე 5. ადმინისტრაციულ-ფუნქციური ბარიერები, როგორც სატრანსპორტო გამტარუნარიანობის შემაფერსებელი ფაქტორი 6. პორტისა და ქალაქის ფუნქციონალურ-სივრცითი კომუნიკაციების არ ქონა 7. არაეფექტური მენეჯმენტი 8. შიდა ბაზრის განვითარების დაბალი დონე
შესაძლებლობები	საფრთხეები
<ol style="list-style-type: none"> 1. ნაციონალური ეკონომიკის განვითარება 2. ტრანსნაციონალური და რეგიონული თანამშრომლობის გაძლიერება 3. ტვირთისა და მგზავრის შეუფერსებელი გადაზიდვა 4. პანევროპულ სატრანსპორტო 	<ol style="list-style-type: none"> 1. რეგიონული და შიდა კონფლიქტური ზონები 2. სატრანსპორტო დერეფნების უსაფრთხოების დაბალი ხარისხი 3. შავი ზღვის რეგიონის ქვეყნების ეკონომიკურ ინტერესთა კონფლიქტი

<p>არეალში ინტეგრაციის საშუალება 5.სომხეთისა და ნაწილობრივ აზერბაიჯანისთვის ერთადერთი ალტერნატივა</p>	<p>4.ალტერნატიული სატრანზიტო დერეფნების განვითარება 5.გლობალური ეკონომიკური კრიზისი და მისი თანმხლები რეგიონული შედეგები 6.სატრანსპორტო-სამეურნეო აქტივობებით გამოწვეული ეკოლოგიური ზეწოლა გარემოზე</p>
---	---

საქართველოს საპორტო მეურნეობის განვითარება მარტო სანაპირო ზოლის პოტენციალის გამოყენებისთვის კი არ სჭირდება, არამედ “სახმელეთო” პრობლემების გადასაწყვეტად.

III თავის დასკვნა:

რთულია ევროკავშირის სატრანსპორტო იდეოლოგიის დანერგვა შავი ზღვის აუზში, რადგანაც რეგიონის წვერი ქვეყნებიდან ყველა არაა ევროკავშირის წევრი. ამიტომ ამ რეგიონისთვის რეკომენდაციები ზოგადია: უფრო მეტი “საზღვაო გზები”, საავტომობილო ტრანსპორტიდან ტვირთის საზღვაოზე გადატანა ეკოლოგიის გაუმჯობესების მიზნით, ტვირთის ჩაბარების ვადების შემცირება, სატრანსპორტო ხარჯების გაიაფება. “საზღვაო ავტოგზების” პროგრამის მეშვეობით, სახმელეთო სივრცის განტვირთვა. შავ ზღვაზე “Short sea” ხაზების შექმნა ევროკავშირმა კონსტანცას დაავალა.

ზოგადად შეიძლება ითქვას, რომ შავი ზღვის რეგიონში არის განვითარებული პორტები, რომლებიც დიდ როლს შეასრულებენ ევროპასა და აზიას შორის სატრანსპორტო კომუნიკაციებში.

თუ შავი ზღვის რეგიონში 1990-იან წლებში მიმდინარეობდა ძირითადი ტვირთნაკადებისა და სატრანსპორტო კომუნიკაციების გარდაქმნა-გადანაწილება, დღეს უკვე სტაბილური სატრანსპორტო გზები და ტვირთნაკადებია ჩამოყალიბებული.

ფაქტორთა რანგული მანვენებლების ჯამების მიხედვით პორტების რეიტინგული ანალიზით გამოიკვეთა, რომ შავი ზღვის რეგიონში ქართულ პორტებს არა აქვთ მიმზიდველი მოცულობითი, ჰიდროტექნიკური, და სატარიფო პარამეტრები. მათ აქვთ მხოლოდ პოლიტიკური დატვირთვა რაც გამოიხატება 1990-იან წლებში “TRACECA”-ს სატრანსპორტო დერეფნის განვითარებისთვის ხელშეწყობით.

ევროპაში ძლიერდება შავი ზღვის აუზის საკომუნიკაციო მიმართულება, რომელიც გადის რუმინეთისა და ბულგარეთის პორტებზე. შემთხვევითი არაა, რომ უკრაინული და ქართული საბორნე ხაზები წაგებაშია და ძირითადი ტვირთები კავკასიიდან ევროპაში ნოვოროსიისკის, კონსტანცისა და ბურგასის პორტების მეშვეობით გადის, სადაც რეალურად პრეფერენციული რეჟიმი შექმნილი.

როცა პორტებს არა აქვთ ფართო და გარანტირებული ჰინტერლანდი და არც განვითარებული შიდა ბაზარი, ცდილობენ კონტენერული ტვირთის მოზიდვას. მაგრამ შავი ზღვის აუზში ქართული პორტები ვერ იქნებიან რეგიონის საკონტენერო “ჰაბები”, რადგანაც ქვეყნის ეკონომიკის დაბალი განვითარების გამო მაკროეკონომიკურ ბერკეტებს ვერ ფლობენ. შავ ზღვაზე “ჰაბის” პრეტენზია აქვთ კონსტანცას, ილიხევსკსა და ნოვოროსიისკს და სწორედ მათ შორის მიდის “საკონტენერო ბრძოლა”.

ქართული პორტების განვითარება ვერ მოხდება ქვეყნის ეკონომიკის განვითარების გარეშე. განუვითარებელი შიდა ბაზრის გამო ქართული პორტების ძირითადი ტვირთნაკადები სატრანზიტოა. ტვირთმფლობელების მოსაზიდად საჭიროა პორტების ტექნოლოგიური განვითარება, მოქნილი მართვა-აღმინისტრირება, რაც მთავარია მოქნილი სატარიფო პოლიტიკა და “ტრანსშიპმენტის” ტიპის საბაჟო რეჟიმი.

კონკურენტულ გარემოში საჭიროა მთელი რიგი ღონისძიებების განხორციელება და მოწინავე ქვეყნების გამოცდილების გაზიარება.

ძირითადი დასკვნები:

ჩატარებული კომპლექსური კვლევის შედეგები საფუძველს გვაძლევს ჩამოვყალიბოთ შემდეგი დასკვნები:

1. თანამედროვე გლობალურ სივრცეში შრომის საერთაშორისო გეოგრაფიული დანაწილების გაღრმავების, ოკეანური რესურსების ათვისების, საზღვაო ტრანსპორტის ეკონომიკური უპირატესობების გამოყენებისა და განვითარებული ქვეყნების იმპორტულ ნედლეულზე ორიენტაციის გამო დიდ მნიშვნელობას იძენს და სწრაფი ტემპებით ვითარდება სანაპირო ზოლის ტერიტორიულ-სივრცითი ორგანიზაციის ორი ძირითადი ფორმა საპორტო-სამეურნეო სისტემებისა და თავისუფალი ეკონომიკური ზონების სახით.

2. პორტების განვითარების ერთერთ აღიარებულ ინსტრუმენტს წარმოადგენს თეზი, რომელიც საქართველოს პირობებში განიხილება, როგორც პირველხარისხოვანი პრიორიტეტი. თუმცა გამომდინარე უაღრესად ლიბერალური კანონმდებლობიდან, გაუგებარია რა განსაკუთრებული შედეგათი უნდა მიიღოს ბიზნესმა ფოთის თიზში. თუ შეძლებს ფოთის თავისუფალი ინდუსტრიული ზონა ადადგინოს საპორტო-სამრეწველო სისტემა, იმუშაოს ნედლეულის შემოტანაზე და პროდუქციის წარმოებაზე მთელი სამხრეთ კავკასიისთვის, მაშინ მას განვითარების პერსპექტივა ნამდვილად ექნება.

3. XIX XX საუკუნეებში ბათუმისა და ფოთის მთავარი ქალაქწარმომქმნელი ფუნქციები საზღვაო ტრანსპორტისა და ვაჭრობის, სამხედრო-ადმინისტრაციული და საპორტო-სამრეწველო ფუნქციების განვითარებაში მდგომარეობდა. განსხვავებით წინა პერიოდისაგან, დამოუკიდებლობის მოპოვების შემდეგ ვერც ერთი პორტი ვერ ასრულებს ქალაქწარმომქმნელ ფუნქციას. გამწყდარია კავშირი პორტების ფუნქციებსა და ფოთისა და ბათუმის საქალაქო განვითარებას შორის.

4. საპორტო ქალაქების ზრდა-განვითარება არა ფიზიკური პარამეტრებით, არამედ ფუნქციური თვალსაზრისით უნდა განხორციელდეს. სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა იმდენად უნდა განვითარდეს, რომ მცირე იზოქრონაში დაიფაროს დასავლეთ საქართველო. ამით დასაქმების პრობლემაც გადაწყდება და თავკომბაღა ქალაქების პრობლემაც.

5. ევროკავშირი აქტიურად მოქმედებს რეგიონული პოლიტიკის ხელშესაწყობად სატრანსპორტო სისტემების განვითარების უზრუნველყოფის გზით. რეგიონის სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარების საყრდენად კი საზღვაო პორტები მიიჩნევა. ევროკავშირის მიერ გამოცხადებული პოლიტიკა ქართული პორტების დღევანდელ მდგომარეობაზე ჯერჯერობით არასახულა. არ არსებობს ევროკავშირის არც ერთი კონკრეტული პროგრამა, ან პროექტი, რომელიც ხელს შეუწყობდა ქართული პორტების განვითარებას. საქართველოს ხელისუფლების დამოკიდებულება პორტებისადმი დაყვანილია ცალკეული ღონისძიებების დონეზე და სისტემურ ხასიათს არ ატარებს. ტრანსევროპულ ინფრასტრუქტურასთან დაკავშირებას ქართული პორტები ევროპა-აზიის დამაკავშირებელ TRACECA -ს სატრანსპორტო დერეფნის მეშვეობით ახორციელებენ. TRACECA საქართველოსთვის რეგიონული თანამშრომლობის, ტვირთნაკადების მოცულობათა გაზრდის, უსაფრთხოებისა და მდგრადი განვითარების გარანტიაა.

6. ბათუმისა და ფოთის პორტების ტვირთნაკადების სტრუქტურაში წამყვანია ექსპორტ-იმპორტი და ტრანზიტი, რადგანაც საქართველოს შიდა ბაზარის მოცულობა საკმარისი არაა მათ დასატვირთად და მუშაობენ სამხრეთ კავკასიისა და ცენტრალური აზიის რეგიონული ტვირთების დამუშავებაზე. საქართველოს განვითარების ერთერთი მიმართულება სატრანზიტო ფუნქციის განვითარებაშია. სატრანზიტო ფუნქცია გლობალურ ეკონომიკურ სივრცეში ქვეყნის ჩართულობის და მდგრადი განვითარების გარანტიაა. ამ ფუნქციის განვითარებას მსოფლიო თანამეგობრობაც უწყობს ხელს.

7. საქართველოსთვის, როგორც ევროპის პერიფერიული ნაწილის ეკონომიკისთვის ეფექტური საპორტო სისტემების შექმნა-განვითარება აუცილებელია საერთაშორისო ვაჭრობაში ჩართვისა და ექსპორტზე ორიენტირებული დარგების განვითარებისათვის. რისთვისაც საჭიროა შესაბამისი სახელმწიფო პოლიტიკის არსებობა მსოფლიო გამოცდილების გათვალისწინებით. დღეისათვის საქართველოს ხელისუფლებას საზღვაო პოლიტიკა არ აქვს. პორტების განვითარების პოლიტიკა დაყვანილია პორტების გასხვისებაზე. საქართველო კი პორტების გასხვისებით კარგავს განვითარებისა და მსოფლიო ეკონომიკურ სივრცეში ინტეგრირების იმ

ბერკეტებს, რასაც სატრანსპორტო-გეოგრაფიული მდებარეობა გვანიჭებდა ყველა ისტორიულ ეპოქაში, სამხრეთ კავკასიისა და ცენტრალური აზიის ტვირთების ქართულ პორტებზე გატარებით.

8. რეიტინგული ანალიზით გამოიკვეთა, რომ შავი ზღვის აუზის საპორტო სისტემაში ქართული პორტების როლი და ადგილი უმნიშვნელოა. ქართულ პორტებს აქვთ მხოლოდ პოლიტიკური დატვირთვა. არა აქვთ სხვა პორტებზე უფრო მიმზიდველი მოცულობითი და ჰიდროტექნიკური მაჩვენებლები. აქვთ მხოლოდ ერთი საშუალება, მოქნილი სატარიფო პოლიტიკით მიიზიდონ ტვირთი. ტარიფების შემცირება განპირობებული უნდა იყოს კომერციული აქტივობებით და არა სახელმწიფოსთან გადასახადების შესამცირებლად ვაჭრობით. ქართული პორტების ძვირი ტარიფები აიძულებს პოტენციურ მომხმარებელს ეძებოს ტვირთის გადაზიდვის სხვა საშუალება და სხვა მიმართულება.

9. სტატისტიკური მეთოდის ერთერთი ხერხის, ევკლიდის მეტრიკის, საშუალებით განვსაზღვრეთ პორტების შეფასებისთვის ჩვენს მიერ შერჩეული პარამეტრების წონა და მნიშვნელოვნება და მოვახდინეთ პორტების კლასტერებად დაყოფა. პორტების შეფასებისთვის ჩვენს მიერ შერჩეული პარამეტრები, გამოვიყენეთ როგორც ცვლადები ინტერკორელაციური ანალიზისთვის და განვახორციელეთ ფაქტორული ანალიზი, გამოვყავით მნიშვნელოვან ფაქტორთა ბირთვი ჯგუფი, რომლის მიხედვითაც მოვახდინეთ პორტების რანჟირება. ვთვლით, რომ ჩვენს მიერ შერჩეული პარამეტრებითა და გამოყოფილი პრიორიტეტებით შესაძლებელია მსოფლიოს სხვა რეგიონების პორტების ხარისხობრივი შეფასება, კონკურენტუნარიანობის დადგენა და პორტების შედარებითი ანალიზი. პორტების ხარისხობრივი შეფასებისას, კლასტერიზაციისას და რეიტინგების დადგენისას, შესაძლებელია ვიხელმძღვანელოთ ამ პარამეტრებისა და მეთოდის გამოყენებით.

10. ბათუმისა და ფოთის საპორტო სისტემების თანამედროვე მდგომარეობის ანალიზის შედეგად შეიძლება ითქვას, რომ ქართული პორტები ფლობენ ხელსაყრელ სატრანსპორტო-გეოგრაფიულ მდებარეობას, აქვთ თანამედროვე ჰიდროგრაფიულ-ტექნოლოგიური პარამეტრები და ზრდა-განვითარებისთვის

საჭირო ტერიტორია. პორტებს აქვთ მკაფიოდ გამოხატული სპეციალიზაცია: ფოთს მშრალი ტვირთების, ბათუმს თხევადი ტვირთისა და მგზავრთა გადაზიდვის.

11. ფოთის პორტის ფუნქცია ჯდება ქალაქის განვითარების საერთო კონტექსტში და მისი ტვირთბრუნვის გაზრდის გზები ტრანზიტის მოზიდვაში, შიდა ბაზრის განვითარებაში, მოქნილი სატარიფო პოლიტიკისა და ხარისხიანი საპორტო მომსახურების განვითარებაშია. თუმცა ბათუმის შემთხვევაში ადგილი აქვს პორტისა და ქალაქის განვითარების აშკარა წინააღმდეგობას. ქვეყნის ხელისუფლების პოლიტიკა მიმართულია ბათუმის როგორც რეგიონული და ტურისტულ-საგანმანათლებლო ცენტრის განვითარებისკენ, რაც ეწინააღმდეგება სატვირთო პორტის ფუნქციურ ორგანიზაციას. შესაბამისად, გადასახედია ბათუმის პორტის სპეციალიზაცია და ამოსადებია მისი ის ნაწილი, რომლის შესრულება შეუძლია ფოთის პორტს და რომელიც უშუალოდ ეწინააღმდეგება ქალაქის განვითარების მოთხოვნებს. საპორტო და ტურისტული ფუნქციების ურთიერთდაპირისპირების აღმოფხვრის საშუალება სანაპიროს ზონირება და ფუნქციების მკაფიოდ გამიჯვნაა. ეს ასევე ხელს შეუწყობს საქართველოს შავიზღვისპირეთის ეკოლოგიურ უსაფრთხოებას.

12. საქართველოსთვის პორტებს აქვთ პოლიტიკური, ეკონომიკური და სოციალური მნიშვნელობა ქვეყნის უსაფრთხოებისთვის, ეკონომიკური განვითარებისთვის, მსოფლიო გლობალურ სივრცეში ჩართვისთვის, დასაქმებისა და მოსახლეობის ცხოვრების დონის ამაღლებისთვის. საქართველოს საპორტო სისტემების მომავალი დამოკიდებულია ქვეყნის პოლიტიკურ-ეკონომიკური კრიზისის დაძლევისა და საგარეო პოლიტიკურ მიმართულებებზე სამკუთხედში ევროკავშირი-აშშ-რუსეთი.

გამოყენებული ლიტერატურის სია:

1. გაბუნია ი. (1996). საქართველოს რეკრეაციული მეურნეობა. “ქართული ფილმი”, თბილისი.
2. გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტრო. (2002). საქართველოს სანაპიროს ინტეგრირებული მართვის პროექტი.
3. გეგეშიძე ა. (2001). საქართველოს სატრანზიტო პოტენციალი და მდგრადი განვითარება, თბილისი.
4. გუგუშვილი პ. (1957). მრეწველობის განვითარება საქართველოსა და ამიერკავკასიაში XIX XX ს-ებში. თბილისი.
5. დავითაშვილი ზ. (2003). ნაციონალიზმი და გლობალიზაცია. “მეცნიერება”. თბილისი.
6. დოლბაია თ. (2010). თავისუფალი ეკონომიკური ზონების მსოფლიო გამოცდილება და საქართველო. “პიროვნება, კულტურა, საზოგადოება”, თბილისი.
7. დოლბაია თ. (2010). საქართველოს პორტების მნიშვნელობა სამხრეთ კავკასიის რეგიონის გლობალურ ეკონომიკურ სივრცეში ინტეგრირებისათვის (XIX-XXI საუკუნეები). გ. რობაქიძის სახ. უნივერსიტეტის გამომცემლობა. თბილისი.
8. თოთაძე ა. (1999). საქართველოს მოსახლეობა მეორე და მესამე ათასწლეულების მიჯნაზე. თბილისი.
9. კვერენჩხილაძე რ. (1986). საქართველოს ტრანსპორტი. თბილისი, „მეცნიერება“.
10. კობახიძე ე. (1973/4). საქართველოს ბუნებრივი სიმდიდრეები. “ცოდნა”, თბილისი.
11. რონდელი ა. (1996). საერთაშორისო ურთიერთობები. თბილისის დამოუკიდებელი უნივერსიტეტი.
12. ძირითადი მონაცემები და მიმართულებები 2010-13 წლებისთვის. (2009). საქართველოს მთავრობა, თბილისი.
13. ჯანაშია ს. (რედ) (1943). საქ. ისტორია უძველესი დროიდან XIX ს-ის დამდეგამდე. თბილისი.
14. ჯაოშვილი ვ. (1996). საქართველოს მოსახლეობა. “მეცნიერება”.

15. Aizen L. & Fishbein M. (1980). Understanding attitude and predicting social behavior. NY.
16. Al-kazily J. (1984/1). role of United States medium sized ports. "J. Waterway port coast. and ocean eng." 50-66.
17. Antapassis A. Altanassiou L. (Eds.) (2009). Competition and regulation in shipping and shipping related industries. Danvers, MA, USA.
18. Bachtler J.&Michie R. (1993). The restructuring of Regional Policy in European Community. *Regional Studies* 27. pp. 719-725.
19. Bartlett R. (1998). The crisis of America's cities. M.E. Sharpe. Inc. NY.
20. Bernd W. (1981/2). New ports as nodes for industrial and urban development: the cases of Richards Bay and Saldanha in south Africa. "GeoJournal". 51-58.
21. Black sea Basin ENPI CBC programme (2007).
22. Brunt B. (2000). Ireland's seaport system. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, Volume 91, Issue 2, Page 159-175, May.
23. Brooks M. R. Cullinane K. (Eds.) (2007). Devolution, port governance and port performance. *Research in transportation economics*, vol.17. UK, Oxford.
24. Camhis M.M. Coccossis H.N. (1984/55/4). European maritime regions: opportunities and dangers. "Town Plann. Rev." 499-505.
25. Charlier J. (1996). The Benelux Seaport System. *Tijdschrift voor Economische en sociale Geografie* 87,pp.310-321.
26. Chisholm M. (1995). *Britain on the Edge of Europe*. London:Routledge
27. Clack G.& Hug E.K. (Eds.) (2000). *Outline of the U.S. economy*. Office of international Information Programms. U.S. department of state. [http:// usinfo.state.gov](http://usinfo.state.gov).
28. Clark A. N. (1990). *Dictionary of Geography*. Penguin books.
29. Clark G. L. Feldman M.P. Gertler M.S.(2003). *The Oxford handbook of Economic Geography*. Oxford University Press.
30. Dick H. & Rimmer P.J. (2003). *Cities, transport and communications: the integration of Southeast Asia since 1850*. New York: Palgrave Macmillan
31. Fishbein M.&Aizen L. (1975). *Beliefs attitude, intention and behavior: an introduction to theory and research*. NY.

32. Gachechiladze R. (1998/1). The making of the new Georgia: development factors- pluses and minuses. *Caucasian regional studies*. vol.3. [http://:www.poli.vob.ac.be](http://www.poli.vob.ac.be)
33. Gegeshidze A. (2000). The new silk road: A Georgian perspective. *perceptions*, Vol. V, no.2, jun-aug.
34. Gegeshidze A. (2002). Georgian's transit capacity national assessment report on susstainable development. UN Summit, Johannesburg.
35. Gegeshidze A. (2002). The need for a new regional agenda in the Black sea area. "Insight Turqey", vol.4 no. 3.
36. Gegeshidze A. (2003). A strategic vision for Georgia. *The Washington times*, sept. 13.
37. Haezendonck E. (2001). *Esseys on strategy analysis for seaports*. Garant Publishers.
38. Hajime S. (1981/10). The development of ports in Japan. "Ports and Harbors". 9-11.
39. Hall D.R. (1993). *Transport and economic development in the New Central and Eastern Europe*. London: Belhaven
40. Hansen H.F. (1985/37). The port of Hamburg. "Schiff und Hafen"57-60.
41. Harding A. L. (2007). *Seaports and people of Europe*. Kessinger Publishing.
42. Huibrechts M. Verbeke A. (Eds.) (2002) *Port competitiveness*. Ed.De Boech Ltd, Antwerp.
43. Ismailov E. Papava V. (2008) *The Central Caucasus. Problems geopolitical economy*. Nova science publishers, New Iork.
44. Jansson J. O. Shneerson D. (1982). *Port economics*. The Massachusetts institute of technology. no.8.
45. Jones P.N. &North J. (1982/1). Unit loads htrough Britain's ports: a further revolution?. "Geography". 29-40.
46. Keeling D.J. (2008). *Transportation geography new regional mobilities*. Progress in Human Geography, <http://phg.sagepub.com>
47. Kennedy M. D. Eagen E. (2007/2). Post-Communist capitalism and transition culture in Georgia. *The Caucasus& Globalization*, Vol.1.
48. Knox P & Agnew J. (1998). *The geography of the world economy*, New York,.
49. Korea maritime institute. (2005). *Free trade zone and port hinterland development*. United Nations Publication.

50. Kovacs G. & Spens K.M. (2006). Transport infrastructure in the Baltic States post-EU succession. *Journal of Transport Geography* 14/6. Pp.426-36.
51. Kreukels A.M.J. & Weler E. eds.(1996a). *European Ports*. *Tijdschrift voor Economische en sociale Geografie* 87,pp.291-363.
52. Masaiuki Doi, Piyush Tiwari and Hidekazu Itoh, (2001). A computable general equilibrium analysis of efficiency improvements at Japanese ports. *The Applied Regional Science conference/Blackwell Publishers Ltd. RURDS Vol. 13. No. 3. nov.*
53. Morgernroth J. (1985/37). The port of Kiel. "Schiff und Hafen", 52-56.
54. Notteboom T. Ducruet C. De Langen P. (2009). *Ports in proximity*. MPG books Group,UK.
55. Nye J. S. (1968).*International Regionalism: Readings*, Boston:Little Brown
56. Pawson. E. (2008/32). Gottman J. 1961: megapolis. The urbanized northeastern seaboard of the United States. New York: The Twentieth Century Fund.
<http://phg.sagepub.com>
57. Rimmer P. J. (1966/18/2).The problem of comparing and classifying seaports. *The professional Geographer*. Volume 18, Issue 2, Page 83-91, Mar.
58. Rodrigue J-P. (1996). Transportation corridors in Pacific-Asian urban regions. *Proceedings of the 7th World Conference on transport research*, Sidney: Pergamon, 487-516.
59. Rondeli A. (2000). The forces of fragmentation in Caucasus. "Insight Turkey", vol. 2 no. 3. 65-76.
60. Sein C. L. Goh M. Tongzon J. (2003). *Southeast Asian regional ports development. A comparative analysis*. Institute of southeast Asian Studies, Singapore.
61. Simon D. (1996). *Transport and development in the Third World*. New York: Routledge
62. Smith H.D. (1984). The role of the sea in the political geography of Scotland. "Scot. Geogr. Mag."
63. Steiner R.N. (1983/46/3). New York-New Jersey leads nation in foreign trade. "WWS/World Ports". 66-67.
64. Stevens H. (1999). *The institutional position of seaports*. Kluwer academic publishers.
65. Talley W.K. (2009). *Port economics*. Teylor&Francis Group. NY.

66. The Sage Dictionary of Social Research Methods, (3th ed.) (2006). Sage Publications,
67. The World Bank. (2005). Port reform toolkit. Implementing port reform. Module 8. WBP.
68. Trebeck D. (1999). Port reform without tears – the New Zealand experience. Institute of economic Affairs. blackwell Publishers, June.
69. Tukur alhaji B.M. (1982/2). Nigerian ports:gateways to economic development. “Transport”, 16-17.
70. United Nations. (2003). Commercial development of regional ports as logistics centers. UN Publications
71. Van Hooydonk E. (2007). Soft values of seaports. A strategy for the restoration of public support for seaports. Garant central books.
72. Wang J.J. Ng A.K-Y. & oliver D. (2004).Port governance in China: a review of policies in an era of internationalizing port management practices. Transport Policy 11/3
73. Yeung Y-M, Hu X-W. (1992) China’s coastal cities. University of Hawaii press.
74. Zarembo P. (1984/3). Ecological consequences of large harbor-cities grows. “Water sci.and technol.”. 447-454.
75. Алаев Э.Б. (1983). Социально-экономическая географияб понятияио-терминологический словарь. «Мысль», Москва.
76. Беридзе Т. Исмаилов Э. Папава В.(2004). Центральный Кавказ и Экономика Грузии. « Нурлан». Баку.
77. Билгин И. (2007/10). Портовые мощности турции.«Порты Украины».
78. В.П. Зенкович, БереговоеобществоСША, Изв.АНСССР. Сер.геогр, 1978№ 5.
79. Васьков Ю. (2009/2). Контейнерный обвал. «Порты Украины».
80. Васюков Ю. (2007/9). пути привлечения транзитных контейнерных грузопотоков в порты Украины.«Порты Украины».
81. Верещака Н. (2008/9). Транзит не ждет.«Порты Украины».
82. Верещака Н. (2009/1). Как развиваться портам Украины в рыночных условиях.«Порты Украины».
83. Винников В.В. (1985). Транспортный узел: опыт и проблемы. «Маяк», Одесса.
84. Волкова Е. (2008/70/6). К новой экономике через падение.Журнал«Морские порты». Москва.17-19.

85. Вольхин М. (2008/70/6). «Узловой» вопрос закона о портах. Журнал «Морские порты». Москва.20-24.
86. Все грузы России.(2008/70/6). К новой экономике через падение.Журнал«Морские порты». Москва.81-103.
87. Горшков С. (2007/9). Контейнерный сервис Ильичевск-Поти. «Порты Украины».
88. ГРИД, (2002). Перспектива окружающей среды Кавказа, Тбилиси.
89. Гройсман В. Станков Ю. (2007/9). Проектирование контейнерных терминалов «пкууташдв» в США. «Порты Украины».
90. Давыденко. (2008/4). Перспективы развития портовой деятельности в Азово-Черноморском бассейне.«Порты Украины».
91. Дергачев В.А. (1981). Проблемы комплексного освоения морей . Изв.ВГО, т.113,вып.6. Наука.
92. Дергачев В.А. (2008). Свободные экономические зоны, «Международные экономические отношения», учебник, глава №9.
93. Дергачев В.А. (2009) Геоэкономическая трансформация Причерноморья. www.dergachev.ru
94. Джаошвили В. (1978). Урбанизация грузии. «Мецниереба».
95. Дивилиоглу Д.(2009/9). Турция и морская статистика ЕС.«Порты Украины».
96. Дивилиоглу Д. (2009/9).ТурцияиморскаястратегияЕС.ПУ.
97. Долбаиа Т. (2010). Порты грузинского причерноморья и их роль в интеграции Южного Кавказа в мировую экономику, мтериалы международной конференции «Трансбалтика 2010», Рига, Латвия.
98. Залеский Е. (1979). География морского транспорта. «Прогресс», Москва.
99. Залогин Б.С. (1984). Экономическая география мирового океана. ИМУ.
100. «Зеленый свет для транзита» (2005/2). www.blackseatrans.com
- 101.Ильницкий К. (2007/10). Варна-Бургас: «приятельская» конкуренция. «Порты Украины».
102. Ильницкий К.(2008/6). ЦРУ о торговом флоте стран Черноморья.«Порты Украины».
103. Ильницкий К.(2008/8). Борьба за лидерство в Черноморском регионе.«Порты Украины».

104. Ильницкий К.(2008/8). Мировой кризис и грузопотоки. «Порты Украины».
105. Ильницкий К.(2009/6). Терминальное противостояние.«Порты Украины».
106. Инаишвили Дж. (2008/5). Грузинский вариант: порты в частные руки, импорт без налогов. «Порты Украины».
107. Кириллова А.(2008/71/7). Кризис добрался до поднебесной. Журнал«Морские порты». Москва.32-35.
108. Кобахидзе Э. Д. (1979). Промыленно-территориальные системы союзных республик. Тбилиси.
109. Кобахидзе Э.Д. (1982). Развитие и размещение производительных сил советской грузии. «Мецниереба».
- 110.Козлов С. (2008/10). Сушепортыитранспортныекоридоры, ПУ.
- 111.Козырь Б. (2010/7). Морские кластерные системы и николаевский регион. «Порты Украины».
- 112.Косов В.Ф. Нестеренко А.Д. (ред.) (1979). Методологические особенности исследования экономики океана. Владивосток.
113. Крамрайн Б.(2008/7). Самый привлекательный порт на Черном море – Одесса.«Порты Украины».
- 114.Крисилов А.Д. (1985). Системный подход к описанию проблем социально-экономического развития крупных приморских городов. ВИНТИ.
- 115.Крючкович Е. (2010/7). Как восстановить круизное судоходство в СНГ. «Порты Украины».
- 116.Кузьмин Г.(2008/71/7). Обеспечивая работу морских портов. Журнал«Морские порты». Москва.22-23.
- 117.Левитин И. (2007/9). Морские порты России и особые экономические зоны. «Порты Украины».
- 118.Матей К. (2008/5). Констанца: шаги в будущее. «Порты Украины».
- 119.Мачавариани Э. (2007/9). Контейнерные перевозки в Грузии и перспективы их роста.«Порты Украины».
120. Мерфи Р. (1972). Американский город. Москва.
- 121.Михайлова В. (2010/8). Траншипмент как зеркало транспортных проблем.«Порты Украины».

122. Михайлова В. (2007/9). Ильичевск выходит в контейнерные лидеры. «Порты Украины».
123. Михайлова В.(2009/6). Государственно-частное партнерство: а на каких условиях?«Порты Украины».
124. Михайлова В. (2009/9). Европейская стратегия для моря. «Порты Украины».
125. Морган Ф. (1955). Порты и гавани. «ИЛ», москва.
126. Мореходов М.(2008/71/7).Южная Корея надеется на экономический рывок. Журнал«Морские порты». Москва.36-41.
127. “Морские порты”. (2008/65/1).Журнал. Москва.
128. “Морские порты”. (2008/66/2).Журнал. Москва.
129. “Морские порты”. (2008/67/3).Журнал. Москва.
130. “Морские порты”. (2008/68/4).Журнал. Москва.
- 131.“Морские порты”. (2008/71/7).Журнал. Москва.
132. „Морские порты”. (2008/69/5).Журнал. Москва.
- 133.Наумов С. (2008/2). Роль таможни в стимулировании контейнерных перевозок.«Порты Украины».
134. Ницевич А. (2010/8). Современные риски в контейнерных перевозках.«Порты Украины».
- 135.Новосельцев Е. Холоша М.(2008/68/4). Портовая или припортовая ОЭЗ. Журнал«Морские порты». Москва.44-48.
136. Овсяников Ю. (2009/7). Пути развития украинской портовой системы. «Порты Украины».
137. Педерсен Д.(2008/2). Контейнерные переврзки Черного моря и перспективы их развития.«Порты Украины».
- 138.Петров А. (2010/2). Крупнейшие порты Черноморья.«Порты Украины».
139. Пешков В.М. (1989) Там, где грохочет прибой, Науки о земле, Знание, 2.
140. Попов В., Осадчая Т.(1996/3). Новые судовые портовые сборы, “Порты Украины”.
- 141.Попов В. (2009/2). Повышение портовых сборов: плюсы и минусы.«Порты Украины».
142. Постан М. (2009/6). Болгарский барьер на пути транзита.«Порты Украины».

143. Сартай С. (2008/9). Кавказский коридор для казахстаеской нефти.«Порты Украины».
144. Сафев А.(2009/9). Перспективы портов Болгарии.«Порты Украины».
145. Семенов Ю. Филина Л. (2010/5). Порты как системообразующие узлы логистических платформ. «Порты Украины».
146. Соболев А. (2010/4). Грузы России: Через чьи порты. «Порты Украины».
147. Степанов В.Н. Андреев В.Н. (1981). черное море. Ленинград.
148. Тищенко Е. (2008/8). Круизы Черного Моря: маршруты, динамика, тенденции.«Порты Украины».
149. Токман Г. (2005/2).«Морем из Европы в Азию», Транспорт Черноморского региона.www.blackseatrans.com
150. Токман Г. (2007/9). Развитие контейнерных перевозок и портовых терминалов в черноморском регионе. «Порты Украины».
- 151.Хаккет Б. (2010/9). Восстановление глобальных контейнерных перевозок после мирового кризиса.«Порты Украины».
152. Хэмптон Д. (2008/9). Констанца – ворота в центральную Европу.«Порты Украины».
- 153.Центральная Азия и Кавказ. (2008/6). Журнал социально-политических исследований. SA& SSPress, Швеция, 2008/6/60.
154. Шевченко М. (2008/3). 25 крупнейших портов черноморья.«Порты Украины».
155. Шевченко М. (2009/2). Турция штормит как и повсюду.«Порты Украины».
156. Шевченко М. (2009/9). Контейнерный рынок: восстановление будет долгим.
157. Шмекер К. (2008/2). Контейнерные мощности и инвестиции в развитии черноморских портов.«Порты Украины».
158. шутов И. (2007/10). город против порта: аргументы не убеждают. «Порты Украины».
159. Экономическая география мирового океана. (1979). (Ред. К.К. Марков). География мирового океана. «Наука», Ленинград.

დანართი:

ცხრილი №1

კონტეინერთბრ უნგაTEU	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
ფოთი	35,20	40,0	48,9	62,6	79,9	105,9	126,9	184,7	209,6	172,8
	6	88	83	02	27	31	05	92	14	00
ბათუმი								81.5	44.2	8.813

ცხრილი №2

ტვირთების სახეობები ,000 ტონა, %	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
ფოთი										
თხევადი	16	24	24	18	19	16	17	18	13	15
გენერალური	50	39	41	43	40	40	44	39	43	50
ნაყარი	34	37	35	39	41	41	39	43	44	35
ბათუმი										
თხევადი								89	85	84
მშრალი								11	15	16

ცხრილი №3

სამრეწველო პროდუქციის მოცულობა და დასაქმება	მოქმედი საწარმოების რაოდენობა			პროდუქციის გამოშვება, ათასი ტონა			დასაქმება, კაცი		
	2000	2005	2010	2000	2005	2010	2000	2005	2010
ქ. ფოთი		39 (7)		5112	9217.1		886	839	
ქ. ბათუმი		104 (13)		14959.9	28209.8		3440	3903	
									2010

ცხრილი №4

საზღვაო ტრანსპორტის ტვირთბრუნვა(მლნ.ტ/კმ) სხვა სახეობებთან შედარებით	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
საზღვაო ტრანსპორტი	19.7	21.5	20.6	24.5	25.5	18.9	18.5

სარკინიგზო	14.9	16.3	15.4	18.9	22.6	22.2	21.2
საავტომობილო	22.5	24.5	25.7	26.9	27.2	27.5	27.8
საჰაერო	0.002	0.002	0.006	0.007	0.008	0.012	0.017
სულ							
ცხრილი №5							

იმპორტი ტრანსპორტის სახეობის მიხედვით

ათასი აშშ დოლარი											
ტრანსპორტის სახეობა	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
საზღვაო	275,62 7.70	273,16 5.00	262,66 4.90	431,94 3.30	773,09 9.70	931,09 0.00	1,852,266 .00	1,852,2 66.00	2,130,0 18.50	1,565,6 59.50	
საჰაერო	100,84 9.10	109,65 5.40	118,89 8.80	127,63 6.70	185,23 8.90	267,86 4.90	360,776.2 0	540,47 1.80	605,95 4.40	441,49 6.80	
სარკინიგზო	85,418. 40	111,16 8.20	135,58 0.80	202,90 4.40	332,62 2.50	444,43 0.40	677,671.5 0	868,54 5.50	1,026,7 67.10	473,88 3.30	
საავტომობილო	185,23 2.80	198,68 1.40	211,92 6.80	291,78 8.00	448,65 4.50	720,22 2.60	1,156,452 .20	1,654,1 23.50	2,301,9 71.50	1,725,7 52.60	
სხვა	62,248. 20	60,557. 90	66,467. 70	86,892. 30	105,93 9.40	126,34 5.40	231,333.6 0	299,47 6.70	239,84 5.90	162,70 4.20	
	709,37 6.20	753,22 7.90	795,53 9.00	1,141,1 64.70	1,845,5 55.00	2,489,9 53.30	4,278,499 .50	5,214,8 83.50	6,304,5 57.40	4,369,4 96.40	
ტონა											
ტრანსპორტის სახეობა	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
საზღვაო	569,48 4.70	523,68 8.70	513,60 9.60	881,89 0.10	1,110,1 12.80	1,294,2 81.30	1,441,672 .40	1,833,9 92.90	2,124,3 91.30	2,293,6 80.6	
საჰაერო	2,958.2 0	2,061.1 0	2,309.5 0	2,587.1 0	3,575.2 0	4,486.0 0	5,721.00 0	8,304.6 0	8,179.3 0	5,039.7 0	
სარკინიგზო	379,58 4.80	456,57 6.10	608,40 0.60	655,76 8.80	1,148,9 11.50	1,296,5 58.40	1,721,735 .30	2,156,0 03.70	1,923,6 55.60	1,036,7 96.90	
საავტომობილო	256,23 9.10	279,50 2.50	310,07 5.70	371,00 0.40	433,18 7.00	546,68 3.90	571,305.1 0	650,54 6.30	795,92 2.70	725,31 3.90	
სხვა	858,85 8.00	688,28 8.10	584,92 4.10	726,49 3.00	887,12 4.60	1,036,8 93.30	1,354,502 .20	1,225,8 44.70	1,091,6 19.50	852,31 9.30	
	2,067,1 24.80	1,950,1 16.50	2,019,3 19.50	2,637,7 39.40	3,582,9 11.10	4,178,9 02.90	5,469,094 ,936.00	5,874,6 92.20	5,943,7 68.40	2,619.8 0	

ცხრილი №6

ექსპორტი ტრანსპორტის სახეების მიხედვით										
ათასი აშშ დოლარი										
ტრანსპორტის სახეობა	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
საზღვაო	143,35 3.60	109,88 7.70	106,04 7.10	196,16 6.10	315,81 4.50	420,26 6.00	463,32 5.30	663,51 0.00	839,38 5.40	534,38 4.20
საჰაერო	33,400. 10	64,129. 90	84,366. 60	64,231. 00	115,83 3.70	123,71 3.80	125,88 8.10	117,71 4.90	132,58 3.70	147,30 9.50
სარკინიგზო	64,377. 80	74,585. 00	103,10 4.40	132,25 9.40	140,90 5.70	158,66 4.60	150,12 6.80	194,69 3.60	209,51 5.60	108,81 7.40
საავტომობილო	75,746. 40	56,581. 50	45,882. 70	64,216. 60	74,349. 10	159,69 2.10	194,30 5.70	239,21 0.20	295,97 3.70	323,03 4.20
სხვა	5,870.8 0	12,452. 00	6,532.7 0	4,532.6 0	–	3,117.8 0	2,346.1 0	17,251. 20	17,998. 30	17,010. 00
	322,74 8.70	317,63 6.10	345,93 3.50	461,40 5.70	646,90 3.00	865,45 4.30	935,99 2.00	1,232,3 79.90	1,495,4 56.70	1,130,5 55.30
ტონა ტრანსპორტის სახეობა	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
საზღვაო	1,170,6 26.10	693,09 7.00	593,09 7.00	1,019,1 90.60	1,375,1 78.70	1,159,1 74.80	1,119,0 82.40	1,275,3 68.20	1,164,1 89.00	1,142,9 00.10
საჰაერო	1,230.0 0	869.50	892.70	775.60	547.30	741.30	767.10	464.50	765.60	430.80
სარკინიგზო	318,06 8.80	583,20 1.60	945,69 7.60	976,41 5.90	610,17 0.80	813,08 6.00	890,58 1.40	975,21 0.00	899,33 8.80	493,75 3.00
საავტომობილო	171,49 5.10	112,51 6.70	118,53 7.80	174,32 2.50	188,75 4.40	253,48 7.00	213,42 7.90	150,23 6.50	135,06 3.90	159,30 6.50
სხვა	–	–	–	–	–	–	6.00	41.90	32.00	–
	1,661,4 20.00	1,389,6 84.80	1,658,2 25.10	2,170,7 04.60	2,174,6 51.20	2,226,4 89.10	2,223,8 64.80	2,401,3 21.10	2,199,3 89.30	1,796,3 90.40

ცხრილი №7

ტვირთის გადატანა ტრანსპორტის ცალკეული სახეების მიხედვით, ათასი ტონა მათ შორის:					
წლები	სულ	სარკინიგზო	საავტომობილო	საზღვაო	საჰაერო
2000	30060.0	11496.1	18500.0	62.6	1.3
2001	33241.3	13209.6	20000.0	30.5	1.2

2002	37488.3	14951.5	22500.0	35.5	1.3
2003	41081.4	16558.7	24500.0	21.4	1.3
2004	41149.8	15424.4	25700.0	23.9	1.5
2005	45971.5	18986.7	26959.3	23.9	1.6
2006	49946.6	22643.3	27261.3	40.4	1.6
2007	49830.2	22230.0	27561.2	37.9	1.1
2008	49058.2	21181.2	27864.4	11.9	0.7

ცხრილი №8

მრეწველობის დარგის ძირითადი ეკონომიკური მაჩვენებლები ქ. ბათუმსა და ქ. ფოთში 2000-2005 წლებში (საწარმოთა დეკლარირებული მონაცემები)					
		მოქმედ საწარმოთა რაოდენობა	დასაქმებულთა საშუალო წლიური რაოდენობა, კაცი	პროდუქციის გამომშვება, ათასი ლარი	ბრუნვა, ათასი ლარი
2000	ქ. ბათუმი	102	4457	25597.4	38145.1
	ქ. ფოთი	44	1020	5778.1	7227.7
2001	ქ. ბათუმი	93	5056	25074.1	32923.4
	ქ. ფოთი	40	725	3357.6	3200.1
2002	ქ. ბათუმი	84	4021	29429.0	55155.0
	ქ. ფოთი	33	901	4968.7	4940.6
2003	ქ. ბათუმი	87	4280	31775.3	48367.5
	ქ. ფოთი	46	907	7607.0	7471.4
2004	ქ. ბათუმი	88	4198	27270.1	40981.8
	ქ. ფოთი	43	813	6658.3	6438.9
2005	ქ. ბათუმი	150	4103	28674.6	47735.2
	ქ. ფოთი	44	989	10204.7	9971.0

ცხრილი №9

ტვირთების გეოგრაფია 2008 წელი				
რაოდენობა ტონებში	ექსპორტი	იმპორტი	ტრანზიტი	საერთო ჯამი
წელი				
2008	51.5%	53.2%	61.1%	57.1%
2009	48.5%	46.8%	38.9%	42.9%
საერთო ჯამი	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

ცხრილი №10

დასახელება	2008 ექსპორტი	2009 ექსპორტი	საერთო ჯამი
საქართველო	1,108,591	1,044,778	2,153,369
აშშ	22,663	15,000	37,663
ავსტრია		27	27
აზერბაიჯანი	5,199		5,199
ბელორუსია	6,649	7,842	14,491
ბულგარეთი	101,414	120,790	222,204
ჩეხეთი	1,461	60	1,521
დანია	54		54
ევვიპტე		3,564	3,564
ესპანეთი	5,882	5,390	11,272
ფინეთი	38		38
გერმანია	7,725	288	8,013
ჰოლანდია	17		17
ინგლისი	14	3,011	3,025
ირანი	48		48
იტალია	159,329	130,628	289,957
კანადა	11,904		11,904
ლატვია	239	456	695
ლიტვა	3,985	4,909	8,894
მალტა	8,867	57,106	65,973
მექსიკა	8,990		8,990
მოლდავეთი	893	520	1,413
პოლონეთი	1,000	682	1,682
რუმინეთი	93,625	50,486	144,111
რუსეთი	2,999	19,408	22,407
საბერძნეთი	19,657	2,532	22,189
საფრანგეთი	2,998		2,998
სერბეთი		25	25
სლოვაკეთი	54		54
შვეიცარია	2,997		2,997
თურქეთი	463,409	454,332	917,741
უკრაინა	176,481	160,920	337,401
უნგრეთი		24	24
ხორვატია		11	11
სირია		3,015	3,015
ბელგია		56	56
შვეცია		11	11
ისრაელი		1,244	1,244
ჰონკონგი		206	206
ბეირუთი		665	665
ლიბანი		1,371	1,371
იორდანია		199	199
საერთო ჯამი	1,108,591	1,044,778	2,153,369

ცხრილი №11

გამგზავნი ქვეყანა	მიმღები ქვეყანა	2008 ტრანზიტი	2009 ტრანზიტი	საერთო ჯამი
აშშ	აშშ		12	12
	ავღანეთი		9	9
	აზერბაიჯანი	8,615	15,838	24,453
	რუსეთი	182	24	206
	სომხეთი	7,192	6,453	13,645
	თურქმენეთი	5,099	1,951	7,050
	ყაზახეთი	1,258		1,258
	უზბეკეთი		26	26
	ყაზახეთი		90	90
ავსტრია	აზერბაიჯანი	9	38	47
	სომხეთი	62	86	148
	ტაჯიკეთი	26,251		26,251
აზერბაიჯანი	აბერდენი	14		14
	აფრიკა	5,292		5,292
	აშშ	10,282		10,282
	ბულგარეთი	8,563	2,168	10,731
	ჩეხეთი		55	55
	ჩინეთი	2,001		2,001
	გაერთ.არაბ.ემირ.	12,010		12,010
	გერმანია	197	220	417
	ჰოლანდია	20,475		20,475
	ინდოეთი	1,859		1,859
	ირანი		4,835	4,835
	იტალია	174,791	34,666	209,457
	ლიტვა		12	12
	მოლდავეთი	56		56
	ნიგერია	24,397		24,397
	პოლონეთი		32	32
	რუსეთი		33	33
	საბერძნეთი	52,556	2,555	55,111
	საფრანგეთი	89	72	161
	სერბეთი	26		26
	შვეიცარია	30		30
	თურქეთი	9,502	4,318	13,820
	უკრაინა	19,318	7,257	26,575
	ვიეტნამი	14,708		14,708
	არაბეთი		50,776	50,776
	მონტენეგრო		4,514	4,514
ბელგია	სომხეთი	2	1,087	1,089
ბელორუსია	აზერბაიჯანი	2,605	719	3,324
	სომხეთი	5,118	4,851	9,969
	თურქმენეთი		70	70
ბრაზილია	აზერბაიჯანი	14,564	14,000	28,564
	სომხეთი	14,340	53,679	68,019
	ტაჯიკეთი		87,945	87,945
ბულგარეთი	ავღანეთი	255	523	778

გამგზავნი ქვეყანა	მიმღები ქვეყანა	2008 ტრანზიტი	2009 ტრანზიტი	საერთო ჯამი
	აზერბაიჯანი	15,149	10,825	25,974
	ირანი		56	56
	სომხეთი	115,010	122,130	237,140
	თურქეთი	352		352
	თურქმენეთი	674	146	820
	ყაზახეთი	126		126
	აზერბაიჯანი		16	16
	ყაზახეთი		305	305
ბუნკირება	სამხრეთ.რ-ნი	13,244	11,264	24,508
ჩეხეთი	სომხეთი	226	418	644
ჩინეთი	აზერბაიჯანი	2,861	5,523	8,384
	ბელორუსია	24		24
	სომხეთი	34	80	114
	თურქმენეთი	259		259
	უკრაინა	1,177	354	1,531
დანია	სომხეთი	35		35
ღუბაი	თურქმენეთი	1,700		1,700
	უკრაინა	8		8
ეგვიპტე	აშშ	28,428		28,428
	აზერბაიჯანი		2,975	2,975
ეკვადორი	აზერბაიჯანი	5,067	11,015	16,082
	სომხეთი	5,830	7,014	12,844
	ყაზახეთი		160	160
ესპანეთი	აზერბაიჯანი		1,497	1,497
	სომხეთი		26	26
	ტაჯიკეთი	7,508		7,508
ესტონეთი	აზერბაიჯანი		34	34
	სომხეთი	39		39
ფინეთი	აზერბაიჯანი	72		72
	სომხეთი	299	259	558
გერმანია	აზერბაიჯანი	265	598	863
	სომხეთი	636	401	1,037
გვინეა	აზერბაიჯანი	299,773	969	300,742
	სომხეთი		90	90
	ტაჯიკეთი	26,357	26,318	52,675
ჰოლანდია	სომხეთი		217	217
	თურქმენეთი		419	419
ჰოლნდია	აზერბაიჯანი	922		922
	სომხეთი	370		370
	ყაზახეთი	44		44
ინდოეთი	აზერბაიჯანი	582,649	39,500	622,149
	ტაჯიკეთი	93,390	30,389	123,779
ინგლისი	აზერბაიჯანი	1,193		1,193
	პანამა	1		1
	სომხეთი		37	37
	ყაზახეთი	816		816
ირანი	უკრაინა	722	21	743
ისლანდია	აზერბაიჯანი	9		9
ისრაელი	აზერბაიჯანი	42,916		42,916

გამგზავნი ქვეყანა	მიმღები ქვეყანა	2008 ტრანზიტი	2009 ტრანზიტი	საერთო ჯამი
იტალია	სომხეთი	9,153	8,973	18,126
	აშშ	13,438		13,438
	აზერბაიჯანი	1,065		1,065
კანადა	სომხეთი	12,301	81	12,382
	ტაჯიკეთი	17,894	6,962	24,856
	სომხეთი	7		7
კოლუმბია	ყაზახეთი	147		147
	აზერბაიჯანი	853	3,769	4,622
ლატვია	ყაზახეთი		40	40
	სომხეთი	1,046	168	1,214
ლიტვა	აზერბაიჯანი		441	441
	სომხეთი	434	740	1,174
	ტაჯიკეთი	4,768		4,768
მალტა	რუსეთი	358		358
მაროკო	აზერბაიჯანი	28,874	2,579	31,453
მოლდავეთი	აზერბაიჯანი	3,274	31	3,305
	სომხეთი	493	602	1,095
	თურქმენეთი	71		71
პანამა	აზერბაიჯანი	46		46
პოლონეთი	აზერბაიჯანი	375	323	698
	სომხეთი	859	898	1,757
რუმინეთი	აზერბაიჯანი	10,387	18,813	29,200
	სომხეთი	28,002	16,000	44,002
	თურქმენეთი		67	67
რუსეთი	აზერბაიჯანი	21,645	3,660	25,305
	იტალია		3,003	3,003
	სომხეთი	466,517	571,852	1,038,369
საბერძნეთი	უკრაინა	31		31
	სომხეთი	9,118	17,939	27,057
	ტაჯიკეთი	27,292	12,777	40,069
საფრანგეთი	აზერბაიჯანი	78		78
	სომხეთი	133		133
საქართველო	№15 ნავმისადგომი		4,710	4,710
სეიშელი	სომხეთი	318		318
სლოვაკეთი	აზერბაიჯანი		208	208
	სომხეთი	142	1,334	1,476
სომხეთი	ავსტრია	89		89
	ბელორუსია	1,129	997	2,126
	ბულგარეთი	46,415	25,353	71,768
	ჩეხეთი	205	62	267
	ესპანეთი		10,039	10,039
	გერმანია	727	128	855
	ჰოლანდია	30		30
	იტალია	474	80	554
	ლატვია	32		32
	ლიტვა	147	32	179
	მოლდავეთი	163	168	331
	პოლონეთი	961	209	1,170
	რუსეთი	86,715	75,613	162,328

გამგზავნი ქვეყანა	მიმღები ქვეყანა	2008 ტრანზიტი	2009 ტრანზიტი	საერთო ჯამი
	საფრანგეთი	31		31
	სერბეთი	28		28
	სლოვაკეთი	32		32
	თურქეთი		21,939	21,939
	უკრაინა	15,022	6,428	21,450
	უნგრეთი	31	37	68
	ყაზახეთი	161	69	230
შოტლანდია	აზერბაიჯანი	196	2,837	3,033
	თურქმენეთი		223	223
შვედეთი	აზერბაიჯანი	44		44
	სომხეთი		30	30
ტაჯიკეთი	ბულგარეთი	12,670	6,922	19,592
	იტალია	60,857		60,857
	საბერძნეთი	8,339	11,909	20,248
	თურქეთი	56,340	46,170	102,510
	ხორვატია	16,713	4,887	21,600
	ჩერნოგორია		2,995	2,995
	მონტენეგრო		1,034	1,034
ტრანზიტი	საკონტინენტო	199,076	511,079	710,155
თურქეთი	ავღანეთი		285	285
	აზერბაიჯანი	996,103	182,010	1,178,113
	რუსეთი		382	382
	საბერძნეთი	1,783		1,783
	სომხეთი	92,707	7,342	100,049
	ტაჯიკეთი	7,557		7,557
	თურქმენეთი	96,533	146,525	243,058
თურქმენეთი	ბრიტანეთი	27,386		27,386
	ეგვიპტე	14,721		14,721
	იტალია	11,515		11,515
	მალტა		7,981	7,981
	საბერძნეთი	22,147	69,774	91,921
	სომხეთი		15,498	15,498
	თურქეთი	7,306	7,992	15,298
	უკრაინა	417	3,105	3,522
	ვიეტნამი	15,067		15,067
	დიდი ბრიტანეთი		71,496	71,496
	იზრაელი		14,600	14,600
	მაროკო		10,129	10,129
	აგადირი(აფრიკა)		9,584	9,584
უკრაინა	აზერბაიჯანი	19,477	26,749	46,226
	საბერძნეთი		21,413	21,413
	სომხეთი	226,636	120,778	347,414
	ტაჯიკეთი	90		90
	თურქეთი	334		334
	თურქმენეთი	10,152	7,926	18,078
	ყაზახეთი	28		28
	სირია		34	34
უნგრეთი	აზერბაიჯანი	2,000	144	2,144
	სომხეთი	2,054	649	2,703

გამგზავნი ქვეყანა	მიმღები ქვეყანა	2008 ტრანზიტი	2009 ტრანზიტი	საერთო ჯამი
	ტაჯიკეთი	92		92
	თურქმენეთი	793		793
უზბეკეთი	სომხეთი	49		49
ხორვატია	ტაჯიკეთი	103,707	37,279	140,986
ყაზახეთი	სომხეთი	531		531
	თურქეთი	283		283
კოსტა-რიკა	აზერბაიჯანი		1,819	1,819
დიდი ბრიტანეთი	აზერბაიჯანი		1,171	1,171
კორეა	სომხეთი		269	269
არაბეთი	სომხეთი		238	238
	თურქმენეთი		94	94
	ყაზახეთი		44	44
ტაილანდი	სომხეთი		20	20
იაპონია	სომხეთი		30	30
მალაიზია	აზერბაიჯანი		11,915	11,915
ინდონეზია	აზერბაიჯანი		2,898	2,898
იამაიკა	ტაჯიკეთი		115,854	115,854
საერთო ჯამი		4,515,117	2,873,207	7,388,324

ცხრილი №12

ინვესტიციების დარგობრივი განაწილება
2004-2009 წლებში (მლნ. აშშ დოლ.)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009
სულ ინვესტიციები	50	100	140	200	130	140
ტურიზმი	14	34	56	79	60	68
ტრანსპორტი და კავშირგაბმულობა	18	30	40	55	8	2
მშენებლობა	12	25	29	39	49	56
მრეწველობა	4	7	12	24	9	11
სხვა დარგები	3	4	4	4	5	5

წყარო: აჭარის ავტონომიური რესპუბლიკის ფინანსთა და ეკონომიკის სამინისტრო

ცხრილი №13

Factor Analysis

Communalities

Extraction Method: Principal Component Analysis.

Total Variance Explained

Component	Initial Eigenvalues			Extraction Sums of Squared Loadings		
	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %
1	9.898	47.133	47.133	9.898	47.133	47.133
2	5.152	24.535	71.668	5.152	24.535	71.668

3	2.605	12.404	84.072	2.605	12.404	84.072
4	2.223	10.586	94.658	2.223	10.586	94.658
5	1.122	5.342	100.000	1.122	5.342	100.000
6	6.76E-016	3.22E-015	100.000			
7	4.81E-016	2.29E-015	100.000			
8	2.26E-016	1.08E-015	100.000			
9	2.16E-016	1.03E-015	100.000			
10	1.79E-016	8.54E-016	100.000			
11	1.13E-016	5.37E-016	100.000			
12	7.77E-017	3.70E-016	100.000			
13	3.17E-017	1.51E-016	100.000			
14	-4.69E-017	-2.23E-016	100.000			
15	-6.63E-017	-3.16E-016	100.000			
16	-1.91E-016	-9.11E-016	100.000			
17	-2.53E-016	-1.21E-015	100.000			
18	-3.48E-016	-1.66E-015	100.000			
19	-7.35E-016	-3.50E-015	100.000			
20	-8.20E-016	-3.90E-015	100.000			
21	-1.44E-015	-6.86E-015	100.000			

1. Extraction Method: Principal Component Analysis.

2. Component Matrix(a)

	Component				
	1	2	3	4	5
საკუთრების ფორმა	-.001	.847	-.120	.500	-.134
პორტის სიმძლავრე მლნ.ტ/წ	.943	-.221	-.042	-.028	-.244
ტვირთბრუნვა	.844	-.345	-.057	-.363	-.184
გემთბრუნვა	-.007	-.736	.576	-.190	.301
საწყობის ფართობი კვ.მ, ღია	.369	.641	-.425	.498	.159
საწყობის ფართობი კვ.მ, დახურული	.700	.375	.456	.369	-.159
მგზავრთბრუნვა	.392	.622	.672	.006	-.088
კონტეინერთბრუნვა,თ	.805	.220	-.370	-.392	.115
კონტეინერების სიმძლავრე	.866	.000	.152	-.388	-.275
ბორანი,რო-რო ტერმინალი,	-.147	-.702	-.203	.586	.319
პორტის ფართობი	.811	.412	-.144	.000	.391
მისადგომების რაოდენობა	.981	-.168	.072	-.053	-.040
მისადგომების სიღრმე,მეტრი	.847	-.376	.105	.358	.044
სანაპიროს სიგრძე, კმ	.981	-.168	.072	-.053	-.040
გემების წყალწვევა ,ტ.დელფეიტი	.721	-.443	.132	.514	-.035
ხელფასი	-.009	-.931	.308	.053	.190
დასაქმება	.761	-.042	-.521	-.358	.140
მოგება,ათასი აშშ დოლარი	.715	.557	.400	.051	.125
ტარიფები სულ	.880	-.277	.090	.371	.055
ნავიგაცია,თვე	-.586	.304	.748	-.079	.000
ტვირთის ტიპები	.264	.580	.243	-.312	.661

Extraction Method: Principal Component Analysis.

a 5 components extracted.

ა). პორტებზე გამავალი საერთაშორისო მილსადენები

ნავთობსადენები:

1. პანევროპული მაგისტრალი კონსტანცა ტრიესტი (მშენებარე)
2. ოდესა-ბროდი-პლოცკი-გდანსკი (ნედლეული კასპიის აუზიდან, ნოვოროსიისკი)
3. AMBO – ბურგასი-ვლიორი (ალბანეთი) (პროექტი)
4. ტრანსბალკანეთის მაგისტრალი ბურგასი-ალექსანდრუპოლისი (პროექტი)
5. ბაქო-ნოვოროსიისკი
6. სამსუნი-ჯეიხანი (პროექტი)

გაზსადენები:

7. “სამხრეთი ნაკადი” ნოვოროსიისკი-ვარნა (ბულგარეთი-საბერძნეთი-იტალია) (პროექტი)
8. “თეთრი ნაკადი” საქართველო-უკრაინა (ოდესა/ილიჩევსკი) (ნედლეული ცენტრალური აზიიდან) (პროექტი)

ბ). კითხვარი:

სიღრმისეული ანალიზის მეთოდით გამოიკითხა 6 ექსპერტი:

1. არჩილ გეგეშიძე სტრატეგიული კვლევების ცენტრის უფროსი მეცნიერ თანამშრომელი, გეოგრაფიულ მეცნიერებათა კანდიდატი
2. გია ცაგარელი გეოგრაფიულ მეცნიერებათა კანდიდატი
3. ვლადიმერ პაპავა - სტრატეგიული კვლევების ცენტრის უფროსი მეცნიერ თანამშრომელი, ეკონომიკურ მეცნიერებათა დოქტორი
4. ვლადიმერ ვარდოსანიძე ურბანისტი, მეცნიერებათა დოქტორი
5. რევაზ გაჩეჩილაძე გეოგრაფიულ მეცნიერებათა დოქტორი, თსუ სრული პროფესორი
6. ალექსანდრე რონდელი - სტრატეგიული კვლევების ცენტრის დირექტორი, თსუ სრული პროფესორი

“საქართველოს პორტების ფუნქციონირებისა და განვითარების მიმართ ექსპერტთა აზრები და დამოკიდებულება”

1. თქვენი აზრით, არსებობს თუ არა საქართველოს შავიზღვისპირეთის განვითარების მიზანდასახული სახელმწიფო პოლიტიკა?
 - არსებობს
 - არ არსებობს
 - არ ვიცი

2. თუ არ არსებობს შავიზღვისპირეთის განვითარების პოლიტიკა, რა არის თქვენი აზრით ამის მიზეზი?
3. გეჭმნებათ თუ არა შთაბეჭდილება, რომ ხელისუფლების ქმედება შავიზღვისპირეთის განვითარების მიმართ ატარებს სპონტანურ ხასიათს?
 - კი
 - არა
 - არ ვიცი
4. თუ კი, რა მიზეზით ახსნით ამ ქმედებას?
5. რამდენად ჩამოყალიბებულია ხელისუფლების პოლიტიკა შავიზღვისპირეთის სატრანსპორტო ფუნქციის განვითარების მიმართ?
 - ჩამოყალიბებულია
 - ნაკლებად
 - არა
6. თუ კი, რა ძირითად ასპექტებს გამოყოფდით?
7. თუ ნაკლებად, რა მიზეზებით ახსნით?
8. გთხოვთ აგვიხსნათ, რამდენად მიზანმიმართულია და ჩამოყალიბებული ბათუმის პორტის განვითარების პოლიტიკა
9. გთხოვთ აგვიხსნათ, რამდენად მიზანმიმართულია და ჩამოყალიბებული ფოთის პორტის განვითარების პოლიტიკა
10. მიიჩნევთ თუ არა, რომ ბათუმის პორტის დღევანდელი განვითარების ხაზი წინააღმდეგობაში მოდის აჭარის სანაპიროს ათვისების სხვა ფუნქციებთან?
11. საპორტო სისტემების განვითარება რამდენად უშლის ხელს სანაპიროს ეკოლოგიურ უსაფრთხოებას?
12. როგორია თავისუფალი ეკონომიკური ზონის ფუნქცია ფოთისა და ქართული ეკონომიკის განვითარებაში?
13. თქვენი აზრით, როგორია ქართული პორტების როლი და ადგილი შავი ზღვის აუზის რეგიონში და როგორ შეაფასებთ მათი კონკურენტუნარიანობის ხარისხს?
14. თქვენი აზრით, რა მნიშვნელობა აქვთ ქართულ პორტებს სამხრეთ კავკასიის რეგიონის გლობალურ ეკონომიკურ სივრცეში ინტეგრირებისათვის?
15. თქვენი აზრით, რა როლი აქვთ ქართულ პორტებს ქვეყნის ეკონომიკურ განვითარებასა და მსოფლიო ეკონომიკაში ჩართვაში?
16. რაში ხედავთ ქართული პორტების განვითარების პერსპექტივას?

გ). კითხვარი: “აიზენ-ფიშბაინის ქცევითი განზრახვის მოდელისთვის”

1. უახლოეს მომავალში განზრახული მაქვს მხარი დავუჭირო თეზის განვითარებას

არ ვეთანხმები 1 2 3 4 5 6 7 ვეთანხმები

2. უახლოეს მომავალში თეზის განვითარება ჩემთვის არის:

არასასურველი	1	2	3	4	5	6	7	სასურველი
ცუდი	1	2	3	4	5	6	7	კარგი
უსიამოვნო	1	2	3	4	5	6	7	სასიამოვნო

3. ჩემთვის მნიშვნელოვანი ადამიანები თვლიან, რომ

მე არ უნდა 1 2 3 4 5 6 7 მე უნდა

დავუჭირო მხარი თეზის განვითარებას

4. მხარდაჭერა თეზისგანხორციელებაზე ჩემთვის სასარგებლოა

არ ვეთანხმები 1 2 3 4 5 6 7 ვეთანხმები

5. მხარდაჭერა თეზისგანხორციელებაზე ჩემთვის პრესტიჟულია

არ ვეთანხმები 1 2 3 4 5 6 7 ვეთანხმები

6. მხარდაჭერა თეზისგანხორციელებაზე ჩემს სტატუსს განამტკიცებს

არ ვეთანხმები 1 2 3 4 5 6 7 ვეთანხმები

7. მხარდაჭერა თეზისგანხორციელებაზე ჩემს მოთხოვნილებებს დააკმაყოფილებს

არ ვეთანხმები 1 2 3 4 5 6 7 ვეთანხმები

8. მხარდაჭერა თეზისგანხორციელებაზე ჩემთვის ეკონომიკური წარმატების მომტანია

არ ვეთანხმები 1 2 3 4 5 6 7 ვეთანხმები

9. მხარდაჭერა თეზისგანხორციელებაზე ჩემთვის ნიშნავს დასაქმებას

არ ვეთანხმები 1 2 3 4 5 6 7 ვეთანხმები

10. მხარდაჭერა თეზისგანხორციელებაზე ჩემთვის იმედის მომტანია

არ ვეთანხმები 1 2 3 4 5 6 7 ვეთანხმები

11. მხარდაჭერა თეზისგანხორციელებაზე ჩემთვის ეკოლოგიური გარემოს გაუმჯობესებას ნიშნავს

არ ვეთანხმები 1 2 3 4 5 6 7 ვეთანხმები

12. მხარდაჭერა თეზისგანხორციელებაზე ჩემთვის უცხოელების ჩამოსახლებას ნიშნავს

- არ ვეთანხმები 1 2 3 4 5 6 7 ვეთანხმები
13. მხარდაჭერა თეზისგანხორციელებაზე ჩემთვის გარკვეული წრის ადამიანების გამდიდრებას ნიშნავს
არ ვეთანხმები 1 2 3 4 5 6 7 ვეთანხმები
14. მხარდაჭერა თეზისგანხორციელებაზე ჩემთვის ცხოვრების პირობების გაუმჯობესებას ნიშნავს
არ ვეთანხმები 1 2 3 4 5 6 7 ვეთანხმები
15. მხარდაჭერა თეზისგანხორციელებაზე ფულის გათეთრების საუკეთესო შესაძლებლობას ნიშნავს
არ ვეთანხმები 1 2 3 4 5 6 7 ვეთანხმები
16. მხარდაჭერა თეზისგანხორციელებაზე ჩემთვის რეგიონის განვითარების პერსპექტივას ნიშნავს
არ ვეთანხმები 1 2 3 4 5 6 7 ვეთანხმები
17. მხარდაჭერა თეზისგანხორციელებაზე ჩემთვის რეგიონის ეკონომიკური განვითარების პერსპექტივას ნიშნავს
არ ვეთანხმები 1 2 3 4 5 6 7 ვეთანხმები
18. მხარდაჭერა თეზისგანხორციელებაზე ჩემთვის რეგიონში ტურიზმის განვითარების პერსპექტივას ნიშნავს
არ ვეთანხმები 1 2 3 4 5 6 7 ვეთანხმები
19. მხარდაჭერა თეზისგანხორციელებაზე ჩემთვის პორტის განვითარებას ნიშნავს
არ ვეთანხმები 1 2 3 4 5 6 7 ვეთანხმები
20. მხარდაჭერა თეზისგანხორციელებაზე ჩემთვის სარგებლის მისაღებად კარგია 1 2 3 4 5 6 7 ცუდია
21. მხარდაჭერა თეზისგანხორციელებაზე ჩემი პრესტიჟისთვის
კარგია 1 2 3 4 5 6 7 ცუდია
22. მხარდაჭერა თეზისგანხორციელებაზე ჩემი სტატუსისთვის
კარგია 1 2 3 4 5 6 7 ცუდია
23. მხარდაჭერა თეზისგანხორციელებაზე ჩემი მოთხოვნილებების დაკმაყოფილებისთვის
კარგია 1 2 3 4 5 6 7 ცუდია
24. მხარდაჭერა თეზისგანხორციელებაზე ჩემი ეკონომიკური წარმატების მოტანისთვის
კარგია 1 2 3 4 5 6 7 ცუდია
25. მხარდაჭერა თეზისგანხორციელებაზე ჩემი დასაქმებისთვის
კარგია 1 2 3 4 5 6 7 ცუდია
26. მხარდაჭერა თეზისგანხორციელებაზე ჩემში იმედის გაღვივებისთვის
კარგია 1 2 3 4 5 6 7 ცუდია

27. მხარდაჭერა თეზის განხორციელებაზე ეკოლოგიური გარემოს გაუმჯობესებისთვის
კარგია 1 2 3 4 5 6 7 ცუდია
28. მხარდაჭერა თეზის განხორციელებაზე უცხოელების ჩამოსახლების მიზნით
კარგია 1 2 3 4 5 6 7 ცუდია
29. მხარდაჭერა თეზისგანხორციელებაზე გარკვეული წრის ადამიანების გამდიდრებისთვის
კარგია 1 2 3 4 5 6 7 ცუდია
30. მხარდაჭერა თეზისგანხორციელებაზე ჩემი ცხოვრების პირობების გაუმჯობესებისთვის
კარგია 1 2 3 4 5 6 7 ცუდია
31. მხარდაჭერა თეზისგანხორციელებაზე ფულის გათეთრების მიზნით
კარგია 1 2 3 4 5 6 7 ცუდია
32. მხარდაჭერა თეზისგანხორციელებაზე რეგიონის განვითარების პერსპექტივისთვის
კარგია 1 2 3 4 5 6 7 ცუდია
33. მხარდაჭერა თეზისგანხორციელებაზე რეგიონის ეკონომიკური განვითარებისთვის
კარგია 1 2 3 4 5 6 7 ცუდია
34. მხარდაჭერა თეზისგანხორციელებაზე რეგიონში ტურიზმის განვითარებისთვის
კარგია 1 2 3 4 5 6 7 ცუდია
35. მხარდაჭერა თეზის განხორციელებაზე პორტის განვითარებისთვის
კარგია 1 2 3 4 5 6 7 ცუდია
36. ჩემი ოჯახის წევრები ფიქრობენ, რომ მე უნდა დავუჭირო მხარი თეზის განხორციელებას
არ ვეთანხმები 1 2 3 4 5 6 7 ვეთანხმები
37. ჩემი მეგობრები ფიქრობენ, რომ მე უნდადავუჭირო მხარი თეზის განხორციელებას
არ ვეთანხმები 1 2 3 4 5 6 7 ვეთანხმები
38. ჩემი ახლობლები ფიქრობენ, რომ მე უნდა დავუჭირო მხარი თეზის განხორციელებას
არ ვეთანხმები 1 2 3 4 5 6 7 ვეთანხმები
39. ჩემი უბნელები ფიქრობენ, რომ მე უნდა დავუჭირო მხარი თეზის განხორციელებას
არ ვეთანხმები 1 2 3 4 5 6 7 ვეთანხმები
40. ჩემი ნათესავები ფიქრობენ, რომ მე უნდა დავუჭირო მხარი თეზის განხორციელებას

- არ ვეთანხმები 1 2 3 4 5 6 7 ვეთანხმები
41. ჩემი თანაქალაქელები ფიქრობენ, რომ მე უნდა დავუჭირო მხარი თეზის განხორციელებას
არ ვეთანხმები 1 2 3 4 5 6 7 ვეთანხმები
42. ჩემს ქალაქში დამსვენებლები ფიქრობენრომ მე უნდა დავუჭირო მხარი თეზის განხორციელებას
არ ვეთანხმები 1 2 3 4 5 6 7 ვეთანხმები
43. საერთოდ ითვლება, რომ ჩემთვის თეზის განხორციელებაზე მხარდაჭერა არ უნდა იყოს შესაძლებელი 1 2 3 4 5 6 7 უნდა იყოს შესაძლებელი რადგან ჩემი ოჯახის წევრებიც ასევე ფიქრობენ
44. საერთოდ ითვლება, რომ ჩემთვის თეზის განხორციელებაზე მხარდაჭერა არ უნდა იყოს შესაძლებელი 1 2 3 4 5 6 7 უნდა იყოს შესაძლებელი რადგან ჩემი მეგობრებიც ასევე ფიქრობენ
45. საერთოდ ითვლება, რომ ჩემთვის თეზის განხორციელებაზე მხარდაჭერა არ უნდა იყოს შესაძლებელი 1 2 3 4 5 6 7 უნდა იყოს შესაძლებელი რადგან ჩემი ახლობლებიც ასევე ფიქრობენ
46. საერთოდ ითვლება, რომ ჩემთვის თეზის განხორციელებაზე მხარდაჭერა არ უნდა იყოს შესაძლებელი 1 2 3 4 5 6 7 უნდა იყოს შესაძლებელი რადგან ჩემი უბნელებიც ასევე ფიქრობენ
47. საერთოდ ითვლება, რომ ჩემთვის თეზის განხორციელებაზე მხარდაჭერა არ უნდა იყოს შესაძლებელი 1 2 3 4 5 6 7 უნდა იყოს შესაძლებელი რადგან ჩემი ნათესავებიც ასევე ფიქრობენ
48. საერთოდ ითვლება, რომ ჩემთვის თეზის განხორციელებაზე მხარდაჭერა არ უნდა იყოს შესაძლებელი 1 2 3 4 5 6 7 უნდა იყოს შესაძლებელი რადგან ჩემი თანამოქალაქეებიც ასევე ფიქრობენ
49. საერთოდ ითვლება, რომ ჩემთვის თეზის განხორციელებაზე მხარდაჭერა არ უნდა იყოს შესაძლებელი 1 2 3 4 5 6 7 უნდა იყოს შესაძლებელი რადგან ჩემს ქალაქში დამსვენებლებიც ასევე ფიქრობენ
50. სქესი: 1. ქალი 2. კაცი
51. ასაკი: 1. 16-25 2. 25-50 3. 51-65 4. შხვა
52. დასაქმება: 1. მომუშავე 2. უმუშევარი 3. დროებით უმუშევარი 4. სხვა
53. შევსების თარიღი: მაისი, 2008

ცხრილი №14

Correlations Q1, Q2, Q3, Q4, Q5

Correlations						
		Q1	Q2	Q3	Q4	Q5
Q1	Pearson Correlation	1	.945(**)	.693(**)	.718(**)	.784(**)
	Sig. (2-tailed)		.000	.000	.000	.000
	N	68	68	68	68	68
Q2	Pearson Correlation	.945(**)	1	.668(**)	.692(**)	.745(**)
	Sig. (2-tailed)	.000		.000	.000	.000
	N	68	68	68	68	68
Q3	Pearson Correlation	.693(**)	.668(**)	1	.517(**)	.714(**)
	Sig. (2-tailed)	.000	.000		.000	.000
	N	68	68	68	68	68
Q4	Pearson Correlation	.718(**)	.692(**)	.517(**)	1	.680(**)
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000		.000
	N	68	68	68	68	68
Q5	Pearson Correlation	.784(**)	.745(**)	.714(**)	.680(**)	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	
	N	68	68	68	68	68
** Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).						

რუკა №1



საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნების დანიშნულების პუნქტები:

TRACECA: ევროპა კავკასია-აზია (უკრაინა-მოლდოვა-ბულგარეთი-რუმინეთი-თურქეთი-საქართველო-სომხეთი-აზერბაიჯანი-თურქმენეთი-უზბეკეთი-ყაზახეთი-ყირგიზეთი-ტაჯიკეთი). ჩვენთვის საჭირო პორტებიდან გადის კონსტანცაზე, ოდესაზე, ილიჩევსკზე, ბურგასზე, ფოთზე, სამსუნზე, ბათუმზე.

№9 ჰელსინკი-ვიბორგი-სანკტ-პეტერბურგი-ფსკოვი-გომელი -კიევი-ოდესა.

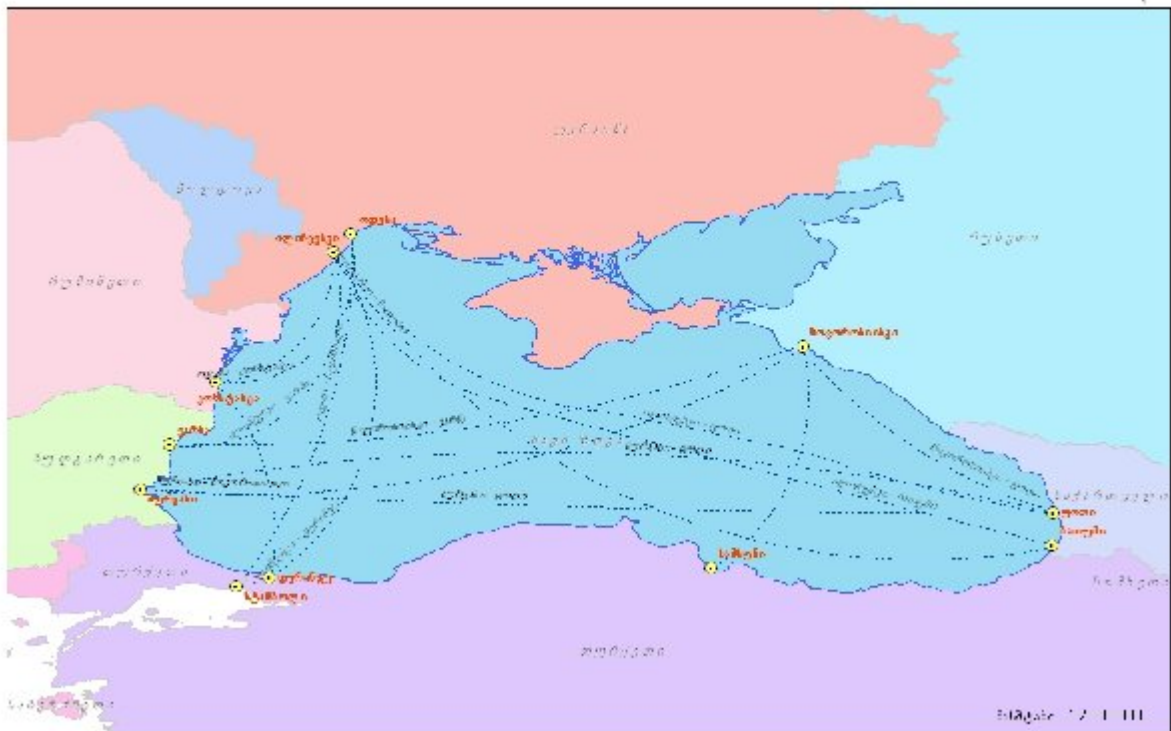
№8 აერთიანებს ადრიატიკისა და შავიზღვის პორტებს. დიურესი-ტირანა-სკოპიე-ბურგასი-ვარნა-კონსტანცა.

№7 აერთიანებს ღუნაისპირა ქვეყნებს და გადის კონსტანცაზე.

№4 ღრეზდენი-პრადა-ვენა-ბრატისლავა-ბუდაპეშტი-კონსტანცა.

რუკა #3

შპსი ჯაფოს აეროს სერვისების განვითარების პროგრამა



რუკა #4

შპსი ჯაფოს აეროს სერვისების განვითარების საინტენსივობის მიზნად

