

საჯარო სამართლის იურიდიული პირი -  
ბათუმის შოთა რუსთაველის სახელმწიფო  
უნივერსიტეტი



*ამირან წილოსანი*

ეკონომიკისა და ბიზნესის ფაკულტეტი

ბიზნესის ადმინისტრირების, მენეჯმენტისა და მარკეტინგის

დეპარტამენტი

კონკურენტული სტრატეგიები საქართველოს საკონტინენტო  
გადაზიდვებში და გლობალურ სატრანსპორტო ბაზარზე  
ინტეგრაციის პერსპექტივები

ბიზნესის ადმინისტრირების დოქტორის აკადემიური ხარისხის  
მოსაპოვებლად

წარმოდგენილი დისერტაციის

**ა ვ ტ ო რ ე ფ ე რ ა ტ ი**

ბათუმი - 2023

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

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

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

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

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

სადისერტაციო საბჭოს მდივანი:  
ბიზნესისა და მართვის დოქტორი, ასისტენტ-პროფესორი  
ლეილა ცეცხლაძე.

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

## I. ნაშრომის ზოგადი დახასიათება

**სადისერტაციო ნაშრომის აქტუალობა.** მსოფლიო ეკონომიკაში მიმდინარე გლობალიზაციის პროცესები სულ უფრო აქტუალურს ხდის საქონლისა და ტვირთის განაწილების ხარისხობრივი და რაოდენობრივი მახასიათებლების მოთხოვნების ცვლილებას, კონკურენციის სახეებისა და მეთოდების მრავალფეროვნებას სატრანსპორტო ბაზრის სხვადასხვა სექტორში, მათ შორის, საკონტეინერო გადაზიდვების ბაზარზე, მათ მნიშვნელოვანი ადგილი უკავიათ გლობალური და შიდა სატრანსპორტო-ლოგისტიკური სისტემების ინტეგრირებულ პროცესებში. საკონტეინერო გადაზიდვები, ბოლო ათწლეულების მანძილზე, იქცა ტრანსპორტირების პროცესის ეფექტურობის ზრდის ერთ-ერთ მთავარ ფაქტორად, რაც დასტურდება ტვირთების კონტეინერებით გადაზიდვის მუდმივად მზარდი ტენდენციითა და ტემპებით.

დღეისათვის აქტიურად ვითარდება საზღვაო კონტეინერების გადატვირთვის ბაზარი, რომლის საფუძველსაც წარმოადგენენ საკონტეინერო ტერმინალების ოპერატორები. მსოფლიო მასშტაბით არაერთი საკონტეინერო ტერმინალია წარმოდგენილი, იზრდება მათი გამტარუნარიანობა, პერიოდულად ხორციელდება მოდერნიზაცია. ხშირ შემთხვევაში აღნიშნული საკმარისი არ არის იმისათვის, რომ არ მოხდეს საკონტეინერო ტერმინალების გადატვირთვა, რაც ცალკეულ შემთხვევაში სრულდება ჩვეული საოპერაციო საქმიანობის პარალიზებით და როგორც შედეგი წარმოქმნის მნიშვნელოვან პრობლემებს მიწოდების ჯაჭვში.

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

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

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

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

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

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

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

ნაშრომის პრაქტიკული მნიშვნელობა მდგომარეობს შემდეგში:

- შემუშავებული კონკურენტული სტრატეგიები შესაძლებელია გამოყენებულ იქნას იმ კომპანიების მიერ, რომლებიც ჩართულები არიან საკონტინენტო გადაზიდვების მომსახურების ჯაჭვში, კერძოდ საშუალებას მისცემთ მათ გაანალიზონ და განსაზღვრონ თავიანთი კონკურენტუნარიანობა, ასევე შეიმუშავონ მარკეტინგისა და წარმოების მართვის სტრატეგიები.
- საქართველოსა და გლობალურ სატრანსპორტო ბაზარზე სატრანსპორტო და ლოგისტიკური საწარმოების საქმიანობაში გარე ფაქტორების

კონკურენტუნარიანობის დადგენის მეთოდოლოგია საშუალებას მისცემს სახელმწიფო ორგანოებს გამოავლინონ იმ გარე ფაქტორების გავლენა, რომლებიც უარყოფით გავლენას ახდენენ საკონტინენტო გადაზიდვებზე და ინტეგრაციის პერსპექტივებზე, მიიღონ სამუშაო პროცესების, ფუნქციონირებისა და ტვირთგამტარიანობის გაუმჯობესების გადაწყვეტილებები.

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

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

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

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

**კვლევის თეორიული და მეთოდოლოგიური საფუძვლები.** ნაშრომის შესასრულებლად გამოყენებულ იქნა, როგორც კვლევის ემპირიული, ისე თეორიული მეთოდები. საკონტინენტო გადაზიდვების შესწავლის მიზნით მონაცემების დამუშავებისა და გამოქვეყნებული ქართული თუ უცხოური პუბლიკაციების, სამეცნიერო და გამოყენებითი ხასიათის ნაშრომების საფუძველზე შესაძლებელი გახდა შეგვესწავლა საქართველოში არსებული

საკონტინერო გადაზიდვების არსებული სიტუაცია და დინამიკა, ასევე შეგვესწავლა და გამოგვეკვლია ამ სფეროში არსებული პრობლემები. მრავალი ინფორმაციული წყაროს საშუალებით - ქვეყნების სტატისტიკის ეროვნული სამსახურის, გადამზიდავ კომპანიათა, სატერმინალო ოპერატორებისა და სამთავრობო ორგანოების მიერ წარმოდგენილი მონაცემების ანალიზი დაგვეხმარა დაგვენახა საკონტინერო გადაზიდვების მნიშვნელობის ზრდა ბოლო წლების განმავლობაში; ისტორიული გამოცდილებისა და პრაქტიკული კვლევების შედეგად შემუშავებული რეკომენდაციების (სატრანსპორტო ხარჯებთან, საბაჟო რეჟიმებთან და გეოპოლიტიკურ მდგომარეობასთან დაკავშირებით) გამოყენებით შევძელით გაგვეანალიზებინა ყველა შესაძლებელი და პრაქტიკაში უკვე განხორციელებული მიდგომა, რომლებიც კომპანიებს საშუალებას მისცემს შეიმუშავონ კონკურენტული სტრატეგიები საქართველოს საკონტინერო გადაზიდვების ნაწილში და ამავდროულად დაგვემონ გლობალურ სატრანსპორტო ბაზარზე ინტეგრაციის სამომავლო განვითარების პერსპექტივები.

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

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

- მოცემულია სახელმწიფოს როლი საკონტეინერო გადაზიდვებში და არსებული პოტენციალის სრულად გამოყენების შესაძლებლობები;
- საკონტეინერო გადაზიდვის პერსპექტივები საქართველოს გლობალურ სატრანსპორტო ბაზარზე ინტეგრაციისათვის.

**კვლევის მიზნისა და ამოცანების მიხედვით ნაშრომმა მიიღო შემდეგი სტრუქტურა:**

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

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

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

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

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

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

**დასკვნები და რეკომენდაციები  
გამოყენებული ლიტერატურა  
დანართები**



## II. ნაშრომის ძირითადი შინაარსი

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

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

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

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

კონკურენტული სტრატეგიის შემუშავების მნიშვნელოვანი სამიზნეები არის შემდეგი:

- კონკურენტების სამომავლო სტრატეგიებისა და გეგმების განსაზღვრა;

- სტრატეგიულ ინიციატივებზე კონკურენტების სავარაუდო ქმედებების პროგნოზირება;
- იმის განსაზღვრა, თუ რამდენად შეესაბამება კონკურენტების სტრატეგია მათ შესაძლებლობებსა და რესურსებს;
- საკუთარი რეალური შესაძლებლობების გამოყენებისა და კონკურენტების სუსტი მხარეების გამოვლენა.

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

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

საზღვაო პორტების, როგორც მიწოდების ჯაჭვის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი შემადგენელი რგოლის, საქმიანობის კონკურენტუნარიანობის ამაღლებისათვის მნიშვნელოვანია გაანალიზებულ იქნას საზღვაო პორტებში საპორტო მოსაკრებლების სისტემის ფორმირების

საკითხები, რომელიც ხელს შეუწყობს ქვეყნის პორტების კონკურენტუნარიანობას, ვინაიდან საპორტო მოსაკრებლების საკითხი არის ერთ-ერთი იმ ბერკეტთაგანი, რომლის მეშვეობით ამა თუ იმ საზღვაო პორტს შეუძლია მნიშვნელოვანი კონკურენცია გაუწიოს კონკურენტებს, ვინაიდან კონკურენტუნარიანი საპორტო მოსაკრებელი იძლევა საშუალებას გადამზიდავებისათვის შეამცირონ თავიანთი დანახარჯი ერთ ერთულზე.

არანაკლებ მნიშვნელოვანია მოხდეს იმ სტატისტიკური მონაცემების გაანალიზება, რომლებიც დაკავშირებულია დაცლა-დატვირთვის მოლოდინში მყოფ გემებთან და მოცდენილ ვაგონებთან. მოცდენის დროის ფაქტორი და მაჩვენებელი ერთ-ერთი უმთავრესია ლოგისტიკის სფეროსათვის, განსაკუთრებით კი საკონტეინერო ტერმინალის გამართულად ფუნქციონირებისათვის, ვინაიდან სწორედ კონტეინერების მოცდენის დრო განსაზღვრავს საკონტეინერო ტერმინალის გამტარუნარიანობის შესაძლებლობას, შეუფერხებლად მუშაობას, გადატვირთულობასა და პარალიზებას. აღნიშნული მაჩვენებლის უგულებლყოფამ შეიძლება განაპირობოს ტერმინალის დადგენილი სიმძლავრეებისა და გამტარუნარიანობის რამოდენიმეჯერ შემცირება, რაც ცხადია უარყოფითად აისახება კომპანიის როგორც ფინანსურ ისე რეპუტაციულ შედეგებზე.

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

გამომდინარე იქიდან, რომ საერთაშორისო ვაჭრობა ტენდენციურად მზარდი ხასიათისაა და შესაბამისად მიწოდების ჯაჭვებიც უფრო გლობალური მასშტაბის ხდება, მოცემულმა ტენდენციამ ხელი შეუწყო საზღვაო ტრანსპორტისა და მათ შორის საკონტეინერო გადაზიდვების სწრაფ განვითარებას.

მსოფლიო გლობალიზაციამ განაპირობა საკონტეინერო გადაზიდვების სწრაფი ზრდის ტენდენცია. ტვირთების კონტეინერებით გადაზიდვის მუდმივად მზარდ ტენდენციასა და ტემპებზე მიუთითებს ასევე ის, რომ კონტეინერებით გადაზიდული ტვირთის მოცულობა 1980

წლიდან 2017 წლის მდგომარეობით გაიზარდა 1794%-ით, კერძოდ 102 მილიონი მეტრული ტონიდან 1,83 მილიარდ ტონამდე. ასევე მნიშვნელოვნად გაიზარდა გადატვირთვების მოცულობები ბევრ მსხვილ საზღვაო პორტში, რაც მეტწილად განპირობებულია საკონტეინერო გემების ზომების ზრდით და საზღვაო გადამზიდავი ხაზების მიერ გადაზიდვების ე.წ. „hub-and-spoke“ სისტემით სარგებლობისათვის უპირატესობის მიჩნევით. სწორად ზემოაღნიშნული ტიპის სისტემა განაპირობებს და წარმოადგენს მნიშვნელოვან ფაქტორს მოცემული პორტებისათვის შეინარჩუნონ კონკურენტუნარიანობა გადაზიდვების გლობალურ ბაზარზე.

მნიშვნელოვნად არის გაზრდილი ე.წ. „ტრანსშიპმენტის“ ოპერაციები, რომლის წილიც საერთო საკონტეინერო გადაზიდვებშიც 1990 წლიდან 2011 წლამდე 18%-დან 31%-მდე გაიზარდა. მოცემული გადაზიდვის სახეობა მეტწილად ფოკუსირებულია გემიდან-გემზე მიწოდების მომსახურებაზე. „ტრანსშიპმენტის“ მნიშვნელოვან ზრდასთან ერთად, გლობალური საკონტეინერო გადაზიდვების ჯაჭვის განვითარება მნიშვნელოვნად იქნება დამოკიდებული წამყვან და ძირითად საკონტეინერო ტერმინალებზე. იმისათვის, რომ მოხდეს აღნიშნული და სხვა ახლად დაარსებული საკონტეინერო ტერმინალების საქმიანობისა და აქტივობის განვითარება, შემუშავებულ იქნა და გამოიყენება სხვადასხვა შესრულების ძირითადი მაჩვენებლები (KPI - Key Performance Indicator), რათა მოხდეს მათი საქმიანობის ეფექტურობის შეფასება და გაზომვა, რომელიც მეტწილად დაკავშირებულია საპორტო აქტივობებთან ნავმისდგომის, ხმელეთის მხარეს არსებული ოპერაციებისა და შენახვის ოპერაციების ნაწილში.

საკონტეინერო გადაზიდვებში შეინიშნება სხვადასხვა ტენდენციები, თუმცა მოცემულიდან ძირითადებია შემდეგი:

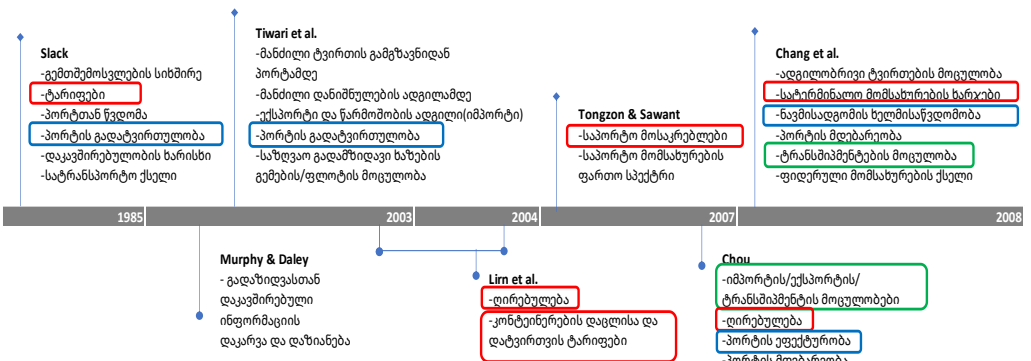
1. გემების ზომების ზრდა - რაც გამოიხატება ე.წ. გიგანტიზმში, როდესაც საზღვაო გადამზიდავი ხაზები ცდილობენ ხარჯების შემცირებას გადასაზიდ ერთ ერთეულზე, ე.წ. მასშტაბის ხაჯზე. აღნიშნული ტენდენცია შეინიშნება ბოლო ათწლეულების მანძილზე 1970 წლიდან დღემდე საკონტეინერო გადამზიდავი გემების გადაზიდვის მოცულობა გაიზარდა 2,500 TEU-დან (Twenty Foot Equivalent/ოცი ფუტის ექვივალენტიდან) 21,000 TEU-მდე. უახლოეს მომავალში სულ უფრო და უფრო მეტი კონტეინერის გადაზიდვა განხორციელდება დიდი ზომის გემებით და ეს ტენდენცია კიდევ შენარჩუნდება, რაც იძულებულს ხდის

საზღვაო პორტებს განახორციელონ თავიანთი საპორტო და სატერმინალო ინფრასტრუქტურის მუდმივი განვითარება და გაუჯობესება, რადგან მსგავსი ტიპის გემების დამუშავება მოითხოვს პორტებისა და ტერმინალების აღჭურვას თანამედროვე სატრანსპორტო აღჭურვილობითა და ტექნიკით. საკონტეინერო გემების ზომების ზრდა ერთის მხრივ ზრდის წნეხს საზღვაო პორტებსა და საკონტეინერო ტერმინალებზე, ხოლო მეორეს მხრივ განაპირობებს მათ წახალისებას განვითარების მიმართულებით, წინააღმდეგ შემთხვევაში ისინი ვერ უზრუნველყოფენ მსგავსი ტიპის გემების დამუშავებას, საოპერაციო მაჩვენებლებისა და ეფექტურობის შენარჩუნებასა და გამუჯობსებას და კონკურენტულ ბაზარზე წილის შენარჩუნება/ზრდას.

2. „ტრანსშიპმენტის“/გადაზიდვების აქტივობების გაზრდა - პორტის ოპერაციების ეფექტურობა ემსახურება ქვეყნის ეკონომიკური განვითარების განსაზღვრაში და გლობალურ დონეზე, საერთაშორისო ვაჭრობის 85%-ზე მეტის ტრანსპორტირება ხორციელდება სწორედ საზღვაო პორტების მეშვეობით. წამყვანი საკონტეინერო ტერმინალების მთლიანი გამტარუნარიანობა მნიშვნელოვნად გაიზარდა ბოლო რამდენიმე ათწლეულის განმავლობაში. „ტრანსშიპმენტის“ ოპერაციების ზრდასთან ერთად მნიშვნელოვანი ყურადღება უნდა დაეთმოს საკონტეინერო ტერმინალის შენახვისათვის გამოყოფილი ტერმინალის ეფექტურ და ოპტიმალურ მართვას. აღნიშნულის მისაღწევად ბევრი წამყვანი საკონტეინერო ტერმინალი უკვე სრულად ავტომატიზებულია.
3. პორტებს შორის ინტენსიური კონკურენცია - როგორც უკვე ზემოთ აღინიშნა საზღვაო გადამზდიდავი კომპანიების მიერ სულ უფრო და უფრო დიდი ზომის გემებით ოპერირება მნიშვნელოვნად ზრდის წნეხს საზღვაო პორტებზე და საკონტეინერო ტერმინალებზე. ინტენსიური ხდება კონკურენცია მსხვილ საკონტეინერო პორტებს შორის, განსაკუთრებით კი აზიის რეგიონში. იმისათვის, რომ ასეთ დამაბულ და კონკურენტულ გარემოში საკონტეინერო ტერმინალებმა შეძლონ თავიანთი საქმიანობის ეფექტურობისა და პროდუქტიულობის გაზრდა ან მინიმუმ შენარჩუნება, საჭიროა მოხდეს მათი ძლიერი და სუსტი მხარეების, პოტენციური საფრთხეებისა და შესაძლებლობების განსაზღვრა/დადგენა.

საინტერესოა ასევე იმ ფაქტორების განსაზღვრა, რომლებიც განაპირობებენ საზღვაო პორტის არჩევანს. მრავალი კვლევები, რომლებიც ჩატარებულ იქნა ამ საკითხების მოკვლევის მიზნით (Slack, B., Chou, C., Chang, Y., Lirn, T. და სხვები), მიზნად ისახავდა მომხდარიყო იმ ძირითადი ფაქტორების განსაზღვრა, რომლებიც ახდენდა გავლენას საზღვაო პორტის არჩევის გადაწყვეტილებაზე, თუმცა სანამ ამ ფაქტორების განსაზღვრა მოხდება უნდა განიმარტოს, თუ ვინ არის მოცემული გადაწყვეტილების მიმღები, გადამზიდავები თუ საზღვაო გადამზიდავი ხაზები? საზღვაო პორტების არჩევის კრიტერიუმების შეჯამება, რომელიც მოყვანილია სხვადასხვა ლიტერატურასა და კვლევაში შესაძლებელია მოხდეს სქემა NI-ში მოცემული სქემიდან, სადაც უფრო თვალნათლივ ჩანს ძირითადი ფაქტორები მოცემული არჩევანის გაკეთების დროს, რომელიც გამოიკვეთა კვლევებში.

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



**წყარო:** ოკეანის საკონტეინერო ტრანსპორტირების ლოგისტიკის სახელმძღვანელო

მესამე ქვეთავში „საქართველოს, როგორც ტრანზიტული რეგიონის, პოტენციური საკონტეინერო გადაზიდვებში“ განხილულია საქართველოზე გამავალი სატრანსპორტო და ასევე კონკურენტი დერეფნები, წარმოდგენილია მოცემული დერეფნების ზოგადი მიმოხილვა, ძლიერი და სუსტი მხარეები. გაანალიზებულია საქართველოს რკინიგზის არსებული მგომარეობა, შესაძლებლობები, საკონტეინერო ტვირთების

გამტარუნარიანობა, მათი კორელაცია საზღვაო გადაზიდვებით განხორციელებულ საკონტინენტო გადაზიდვებთან და SWOT ანალიზი.

საქართველოს გეოგრაფიული და ეკონომიკური შესაძლებლობების განხილვისას გათვალისწინებულია ევრაზიის რეგიონის ცვალებადი დინამიკა, სადაც მსხვილმა მოთამაშეებმა, როგორებიც არიან ევროკავშირი, რუსეთი და აშშ, მნიშვნელოვანი გავლენა იქონიეს პოსტსაბჭოთა სივრცეზე. მოცემული დინამიკის შეფასებისას გათვალისწინებულია ჩინეთისა და ირანის (ამ უკანასკნელზე სანქციების მოხსნის შემდეგ) მზარდი გავლენები რეგიონზე.

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

- „სარტყლისა და გზის ინიციატივა“, რომელიც წარმოადგენს ჩინეთის მიერ ინიცირებულ გლობალური განვითარების სტრატეგიას (BRI - Belt and Road Initiative, ადრე ცნობილი, როგორც OBOR – One Belt One Road);
- „ევრაზიის ეკონომიკურ გაერთიანება“ (EAUE - Eurasian Economic Union);
- „ჩრდილოეთ – სამხრეთის საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფანი“ (INSTC – The International North–South Transport Corridor);
- „ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფანი“ (TRACECA -Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia), რომლის შემადგენელი ნაწილიც არის „ტრანს-კასპიურ საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტი“ (TITR – Trans-Caspian International Route), ასევე ცნობილი „შუა დერეფნის“ (Middle Corridor) სახელწოდებით და რომელიც წარმოადგენს TRACECA-ს გაგრძელებას, რაც გულისხმობს ტარიფების ურთიერთშეთანხმების მცდელობას, TITR-ის ფარგლებში, საქართველოს, აზერბაიჯანისა და ყაზახეთის რკინიგზისა და პორტის წარმომადგენლებს შორის.

„სარტყლისა და გზის ინიციატივა“ (BRI) - ჩინეთის მიერ ინიცირებული გლობალური განვითარების სტრატეგია საწყის ეტაპზე მოიაზრებდა რამოდენიმე ეკონომიკურ დერეფანს, კერძოდ 6 მარშრუტს: ახალი ევრაზიული სახმელეთო ხიდის, ჩინეთი-მონღოლეთი-რუსეთის, ჩინეთი ცენტრალური-დასავლეთ აზიის, ჩინეთი-ინდოჩინეთის ნახევარკუნძულის,

ჩინეთი-პაკისტანისა და ბანგლადეში-ჩინეთი-ინდოეთი-მიანმარის ეკონომიკურ დერეფნებს. თავდაპირველად წარმოდგენილი ეკონომიკური დერეფნებიდან და მარშრუტებიდან არც ერთზე არ იკვეთება კავკასიაზე გამავალი მარშრუტი, რასაც ხელი არ შეუშლია საქართველო-ჩინეთის მომავალი ეკონომიკური თანამშრომლობისათვის.

„ევრაზიის ეკონომიკურ გაერთიანება“(EAUE) – „სარტყლისა და გზის ინიციატივის“ საპირწონედ რუსეთმა 2016 წელს დღის წესრიგში დააყენა „დიდი ევრაზიული თანამშრომლობის“ ინიციატივა, რომელიც წარმოადგენდა 2015 წლიდან მოქმედი რუსულ-ყაზახური პროექტის - „ევრაზიული ეკონომიკური კავშირის“ უფრო მსხვილ და მასშტაბურ კავშირს, რომელიც დღესდღეობით აერთიანებს აღმოსავლეთ ევროპის, ცენტრალური აზიისა და დასავლეთ აზიის ხუთ ქვეყანას, კერძოდ ბელორუსიას, სომხეთს, ყაზახეთს, ყირგიზეთსა და რუსეთს. „ევრაზიის ეკონომიკურ გაერთიანება“-ის ტერიტორიაზე გამავალი საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნებიდან მოქმედებს „ჩრდილოეთ – სამხრეთის საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფანი“(INSTC), რომელიც მოიაზრებს ინდოეთიდან მომავალი ტვირთების ირანის, აზერბაიჯანის, რუსეთის გავლით ევროკავშირის ქვეყნებთან დაკავშირებას და „აღმოსავლეთ-დასავლეთის დერეფანი“, რომელიც მოიცავს „ტრანს-ციმბირულ მაგისტრალს“ (რომელიც სანქტ-პეტერბურგიდან ვლადივოსტოკამდე 11,000 კმ-ის სიგრძეზეა გადაჭიმული). აღნიშნულ რკინიგზის მაგისტრალს აღმოსავლეთით აქვს წვდომა ყაზახეთის, ჩინეთის მონღოლეთისა და კორეის სახალხო დემოკრატიული რესპუბლიკის რკინიგზაზე.

„ჩრდილოეთ – სამხრეთის საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფანი“(INSTC), რომლის შექმნას საფუძველი 2002 წელს ჩაეყარა რუსეთის ფედერაციას, ინდოეთსა და ირანს შორის გაფორმებული სამმხრივი შეთანხმების საფუძველზე. შემდგომ პერიოდებში ასევე გაწევრიანდნენ თურქეთი, აზერბაიჯანი, სომხეთი, ყაზახეთი, ყირგიზეთი, ტაჯიკეთი, ბელორუსია, უკრაინა, ომანი და სირია. მოცემული დერეფნის სიგრძე დაახლოებით 7000 კმ-ს აღწევს და სანქტ-პეტერბურგიდან ინდოეთის პორტ მუმბაიმდე არის გაადჭიმული და რომელიც დააკავშირებს რუსეთს, აზერბაიჯანს, ირანს და ინდოეთს. დერეფანი საშუალებას იძლევა ტვირთების გადაადგილება მოხდეს ინდოეთის ოკეანის გავლით სპარსეთის ყურეში მდებარე ირანულ საზღვაო პორტ ბანდარ-აბასში (რომელზეც მოდის



ირანის საზღვაო ტვირთბრუნვის 85%), შემდეგ სხვადასხვა ტრანსპორტის სახეობით გადაიტვირთოს ბალტიის ზღვის სანქტ-პეტერბურგის პორტში, საიდანაც საბოლოოდ შესაძლებელია ტვირთების გაგზავნა საზღვაო ტრანსპორტით ევროკავშირის ქვეყნებში, თუმცა მოცემული სატრანსპორტო დერეფანი მნიშვნელოვანი პრობლემის წინაშე დადგა მას შემდეგ, რაც აშშ-მა დააწესა თითქმის ტოტალური ეკონომიკური ემბარგო ირანთან მიმართებაში, რაც ასევე მოიცავს სანქციებს იმ კომპანიებისათვის, რომლებიც ახორციელებენ თავიანთ საქმიანობას ირანში. აღნიშნულმა მნიშვნელოვნად შეაფერხა სატრანსპორტო დერეფნის განვითარება.

„ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფანი“ (TRACECA) - მოცემულ პროგრამას საფუძველი ჩაეყარა ჯერ კიდევ 1993 წელს, რომელიც მიზნად ისახავდა, ევროკავშირის რესურსების გამოყენებით, სატრანსპორტო დერეფნის ჩამოყალიბებას. პროექტი გულისხმობდა ცენტრალური აზიისა და კავკასიის ქვეყნების პოლიტიკური და ეკონომიკური დამოუკიდებლობის მხარდაჭერას, რუსეთის გვერდის ავლით ევროპისა და მსოფლიო ბაზრებზე მათი დაშვების გზითა და ალტერნატიული მარშრუტების გამოყენებით. დღესდღეობით TRACECA-ს წევრი ქვეყნები არიან: საქართველო, აზერბაიჯანი, უკრაინა, თურქეთი, სომხეთი, ყაზახეთი, ყირგიზეთი, უზბეკეთი, ტაჯიკეთი, თურქმენეთი, ირანი, მოლდოვა და 27 ევროკავშირის ქვეყანა. სამწუხაროდ მოცემული დერეფანი არ ფუნქციონირებს სრული დატვირთვით, რაც განპირობებულია რიგი მიზეზებით, კერძოდ:

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

იმისათვის, რომ საქართველო, როგორც ქვეყანა, რომელზეც გადის TRACECA, „შუა დერეფანი“ და „ტრანს-კასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტი“-ს დერეფნები მიმზიდველი გახდეს მონაწილე ქვეყნებისათვის საჭიროა მოცემული პროგრამის ფარგლებში, წევრ-ქვეყნებს შორის მოხდეს შეთანხმება საბაჟო კანონმდებლობის ჰარმონიზაციასთან დაკავშირებით, რაც მნიშვნელოვნად შეამცირებს საბაჟო შემოწმებასთან

დაკავშირებულ მოცდენის დროს და ასევე დოკუმენტების შემოწმებისა და კონტროლის პროცედურებს. ასევე მნიშვნელოვანია განხორციელდეს მოძველებული ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაცია, განსაკუთრებით კი ეს ეხება რკინიგზას, რომელიც არის საბჭოთა სტანდარტის, რაც გამოიხატება ლიანდაგებს შორის 1520 მმ-იან დაშორებაში (რომელსაც მხოლოდ პოსტ-საბჭოთა ქვეყნებში და ფინეთში შეხვდებით), რომელიც არ არის თავსებადი ჩინურ და ევროპულ სტანდარტთან, სადაც ლიანდაგებს შორის დაშორების სტანდარტი განისაზღვრება 1435 მმ-ით. სწორედ სტანდარტებს შორის ამ აცდენის გამო დღემდე, ბაქო-თბილისი-ყარსის განხორციელებული პროექტის ფარგლებში ახალქალაქში ხდება ტვირთების გადატვირთვა ერთი მატარებლის შემადგენლობიდან მეორეზე, იმისათვის რომ თურქეთის მონაკვეთზე მოხდეს ტვირთის შემდგომი ტრანსპორტირება, რაც ასევე მნიშვნელოვნად ამცირებს ტრანსპორტირების ეფექტურობას და ამავდროულად ზრდის დანახარჯებს და მოცდენის დროს.

მოცემული კვლევის ფარგლებში ასევე ვეცადეთ დაგვედინა კონტეინერიზებული ტვირთბრუნვის მოცულობა, რომელიც განხორციელებული იყო საქართველოს რკინიგზით 2019-2022 წლებში იმისათვის, რომ დაგვედინა და განგვესაზღვრა კორელაცია საზღვაო პორტებსა და რკინიგზით გადაზიდულ საკონტეინერო ტვირთებს შორის. სს „საქართველოს რკინიგზის“ მიერ მოწოდებული მონაცემებისა და საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს მიერ გამოქვეყნებული მონაცემების საფუძველზე შესაძლებელი გახდა კორელაციის მაჩვენებლის განსაზღვრა (იხ. ცხრილი N1).

***ცხრილი N1 - კორელაციის მაჩვენებლის განსაზღვრა საქართველოს საზღვაო ნავსადგურებსა და რკინიგზის მიერ დამუშავებულ კონტეინერების რაოდენობებს შორის TEU ერთეულებში***

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

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

როგორც ზემოთ მოცემული ცხრილიდან ჩანს კორელაცია საზღვაო გადაზიდვებსა და სარკინიგზო გადაზიდვებს შორის არის საკმაოდ დაბალი. ასევე კვლევაში მოცემული მსჯელობის საფუძველზე მივედით იმ დასკვნამდე, რომ რკინიგზის განვითარება მრავალ გამოწვევებთან არის დაკავშირებული, როგორებიცაა რთული რელიეფი, არასტაბილური პოლიტიკური მდგომარეობა ზოგიერთ მონაკვეთზე და რომ სარკინიგზო ხაზების განვითარება უფრო განსახილველია ინტერმოდალური ტვირთების ჭრილში და ნაკლებად საზღვაო გადაზიდვებისათვის კონკურენციის გაწევის ნაწილში.

იმისათვის, რომ უფრო თვალსაჩინო გაგვეხადა საზღვაო და სარკინიგზო გადაზიდვების ძლიერი და სუსტი მხარეები და ასევე მოცემული ტრანსპორტირების სახეობების შესაძლებლობები და საფრთხეები ჩატარებულ იქნა SWOT ანალიზი ტრანსპორტირების ამ ორ სახეობას შორის (იხ. სქემა N2).

### სქემა N2 - საზღვაო და სარკინიგზო ტრანსპორტით კონტეინერების გადაზიდვის SWOT ანალიზი

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

წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ

ზემოთ მოცემულმა SWOT ანალიზმა გვიჩვენა, რომ საზღვაო გადაზიდვებს უფრო ძლიერი პოზიციები აქვს გადაზიდვების მოცულობის,

ღირებულების, გამტარუნარიანობის და მიწოდების არეალის თვალსაზრისით ვიდრე ეს გააჩნია სარკინიგზო გადაზიდვას.

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

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

სრულყოფილი კონკურენცია ეს არის შეუზღუდავი კონკურენციის სახეობა. იგი გამოიყენება ბაზარზე, სადაც არის მსგავსი სატრანსპორტო მომსახურების ბევრი გამყიდველი და მყიდველი. საზღვაო გადაზიდვებში ამ ტიპის ბაზარი პირობითად შეიძლება მივაკუთვნოთ სააგენტოებისა და სატრანსპორტო-საექსპედიტორო მომსახურებების შიდა საპორტო ბაზარს. საზღვაო პორტებისა და საკონტინენტო ტერმინალების მომსახურების ბაზარზე ასეთი კონკურენცია არ არსებობს.

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

მონოპოლისტური კონკურენციის ტიპი არ არის დამახასიათებელი საზღვაო პორტებისა და საკონტინენტო ტერმინალების მომსახურების ბაზრისათვის, ვინაიდან როგორც წესი საზღვაო ქვეყნებში ფუნქციონირებს ერთზე მეტი საზღვაო პორტი და ასევე თავად პორტში შესაძლებელია ფუნქციონირებდეს ერთზე მეტი საკონტინენტო ტერმინალი.

ოლიგოპოლიას ადგილი აქვს იმ პირობებში, როდესაც დარგობრივ ბაზარზე საქმიანობენ გამყიდველების შედარებით მცირე რაოდენობა (მაგრამ არა ერთი), რომლებსაც აქვთ შესაძლებლობა კოორდინაცია გაუწიონ თავიანთ საბაზრო პოლიტიკას. აღსანიშნავია, რომ ოლიგოპოლია

კონკურენციის ყველაზე გავრცელებული ფორმაა სატრანსპორტო ბაზარზე, მომხმარებელთა სიმრავლისა და სატრანსპორტო ორგანიზაციების შეზღუდული რაოდენობის გამო. საპორტო ტერმინალის მომსახურების ბაზრისთვის ოლიგოპოლია არის კონკურენციის მთავარი ფორმა.

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

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

1. გეოგრაფიული მდებარეობა. გეოგრაფიული მდებარეობის გავლენა ტერმინალის კონკურენტუნარიანობაზე განისაზღვრება მისი სიახლოვეთ მსოფლიოს მთავარ სატრანსპორტო მარშრუტებთან, რაც ხელსაყრელ და მიზანშეწონილს ხდის ამ ქვეყნის სატერმინალო კომპლექსების გამოყენებას.
2. პოლიტიკური და ეკონომიკური სისტემის სტაბილურობა. ამ ფაქტორს, უპირველეს ყოვლისა, ახასიათებს სახელმწიფო ორგანოების მიერ მიღებული რეგულაციები და ნორმატიული აქტები, და ამ უკანასკნელების დაცვაზე სახელმწიფოს მიერ განხორციელებული კონტროლის დონე, აგრეთვე სხვადასხვა ტიპის საზოგადოებრივი ორგანიზაციების, მოძრაობებისა და გაერთიანებების
3. საბაჟო სისტემა. საბაჟო სისტემის გავლენა სატრანსპორტო დარგის კონკურენტუნარიანობაზე განისაზღვრება საბაჟო მოსაკრებლებს

ოდენობის, საბაჟო პროცედურების რეგულირების, გამჭვირვალობისა და სიმარტივის დონის მიხედვით.

4. საგადასახადო პოლიტიკა და კანონმდებლობის ხარისხი. აღნიშნული ფაქტორები პირდაპირ განსაზღვრავენ კონკურენტუნარიანობის ფასწარმოქმნის კომპონენტს. კომპანიების ეკონომიკური საქმიანობა მიმდინარეობს სამართლებრივ ჭრილში, რომლის „თამაშის წესებსაც“ ქმნის სახელმწიფო და რომელი წესებითაც უნდა „ითამაშოს“ ადგილობრივი ბაზრის ყველა მონაწილემ.
5. ქვეყანაში საინფორმაციო ტექნოლოგიების განვითარების დონე. ტელეკომუნიკაციებისა და საინფორმაციო ტექნოლოგიების განვითარება შესაძლებელს ხდის სწრაფად იქნას მოპოვებული ინფორმაცია შიდა და საგარეო ბაზრებზე არსებული ვითარების შესახებ, მოხდეს მოცემული ინფორმაციის გაანალიზება, რათა შემდგომ მიღებულ იქნას შესაბამისი გადაწყვეტილებები.
6. გლობალურ სატრანსპორტო ქსელში ინტეგრაციის ხარისხი. გლობალურ სატრანსპორტო ქსელში ინტეგრაციის ხარისხი განისაზღვრება ეროვნული სატრანსპორტო სისტემების ხელმისაწვდომობით საერთაშორისო გადაზიდვებისათვის.
7. ქვეყნის სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის ზოგადი განვითარება. კონკურენტულ ბრძოლაში მდგრადი ტვირთნაკადებისათვის, მხოლოდ საპორტო საკონტეინერო კომპლექსებისა და ტერმინალების მომსახურების მაღალი ხარისხი არ არის საკმარისი, რადგან საზღვაო პორტი მხოლოდ ცალკეული რგოლია სატრანსპორტო ჯაჭვში.
8. საპორტო მოსაკრებლების ოდენობა. საპორტო მოსაკრებლები საზღვაო ნავსადგურების კონკურენტუნარიანობის ერთ-ერთი არსებითი მაჩვენებელია. ტვირთის მფლობელები და საზღვაო გადამზიდავი ხაზები, ალტერნატიული ვარიანტების არსებობის შემთხვევაში, ირჩევენ პორტს, სადაც მათ შეუძლიათ მიიღონ საჭირო მაღალი ხარისხის მომსახურება ყველაზე დაბალ ფასად.

ნაშრომის მეორე თავის „საკონტეინერო გადაზიდვების მნიშვნელობა საქართველოს ეკონომიკის განვითარებასა და კავკასიის დერეფნის კონკურენტუნარიანობის ზრდაში“ პირველ ქვეთავში *„საკონტეინერო გადაზიდვების უპირატესობები და მისი როლი თანამედროვე კონკურენტული სტრატეგიების შემუშავებაში“* მოცემულია მოკლე

ისტორიული მიმოხილვა, თუ როგორ ჩაეყარა საფუძველი მოცემული გადაზიდვის სახეობას. ასევე განხილული დღესდღეობით ყველაზე გავრცელებული კონტეინერის სახეობები და მათი უპირატესობები, სახიფათო საკონტეინერო ტვირთის კლასიფიკატორები და საკონტეინერო ტერმინალების დაზღვევის საკითხები.

ტვირთების კონტეინერებით გადაზიდვის დაწყებამ მნიშვნელოვანი ბიძგი მისცა ინტერმოდალური გადატვირთვების განვითარებას და ასევე ეტაპობრივად სპეციალური სტრანსპორტო საშუალებების, ტექნიკისა და ინფრასტრუქტურის განვითარებას, რომელიც საშუალებას მისცემდა გადამზიდვებს დაემუშავებინათ საზღვაო კონტეინერები.

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

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

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

- კონტეინერები მშრალი ტვირთების გადაზიდვისა და შენახვისათვის (*Dry storage container*)
- ბრტყელ ძირიანი კონტეინერი (*Flat rack container*)
- კონტეინერი ღია სახურავით (*Open top container*)
- გვერდულად გახსნადი კონტეინერი (*Open side storage container*)
- ISO მაცივარ-კონტეინერები (*Refrigerated ISO containers*)
- ნახევარი სიმაღლის კონტეინერები (*Half height containers*)
- როტეინერი (*Rotainer*)

კონტეინერებით ტვირთების ტრანსპორტირებისას არანაკლებ მნიშვნელოვანია მოხდეს ტრანსპორტირებადი ტვირთის შესახებ ინფორმაციის მიწოდება ტვირთის გადამზიდვისათვისა და დამუშავებლებისათვის, განსაკუთრებით კი ეს ეხება საშიშ და სახიფათო ტვირთებს. საშიში საქონელი (ე.წ. „DG cargo“), რომელსაც ასევე უწოდებენ სახიფათო ტვირთებს, არის ტვირთის ის სახეობები, რომლებმაც შესაძლებელია საფრთხე შეუქმნას ადამიანის ჯანმრთელობას, უსაფრთხოებას, ქონებას და გარემოს, მისი არასწორად დამუშავების შემთხვევაში.

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

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

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



ისინი გაცემულია საერთაშორისო ასოციაციებისა და ადგილობრივი ხელისუფლების მიერ გაეროს რეკომენდაციების საფუძველზე.

ზემოაღნიშნული საკონტინერო ტვირთების, მათ შორის საშიში და სახიფათო ტვირთების, დამუშავებასთან და მასთან დაკავშირებული რისკების დაზღვევის ვალდებულება აკისრია საკონტინერო ტერმინალს. მოცემული ვალდებულება საკონტინერო ტერმინალებს განესაზღვრათ გაეროს კონვენციით, რომელიც დაკავშირებული იყო საერთაშორისო ვაჭრობაში სატრანსპორტო ტერმინალების ოპერატორების პასუხისმგებლობასთან და დაზღვევის ამ სახეობას უწოდებენ „ტერმინალის ოპერატორის პასუხისმგებლობა“-ს (TOL - Terminal Operator's Liability. აღსაღნიშნავია, რომ მოცემული დაზღვევა არ შემოიფარგლება მხოლოდ ტვირთების დაზღვევით და შესაძლებელია და ზოგიერთ შემთხვევაში სავალდებულოც კი არის, რომ მოიცავდეს საკონტინერო ტერმინალის ნავმისადგომის, ინფრასტრუქტურის, საპორტო ტექნიკის, შენობა-ნაგებობის, მესამე პირების წინაშე პასუხისმგებლობის, პროფესიული პასუხისმგებლობისა და სხვა ტიპის დაზღვევებს.

მეორე ქვეთავში *„საკონტინერო გადაზიდვებზე მოქმედი ფაქტორები და საქართველოს ეკონომიკის განვითარების პოტენციალი“* მიმოხილულია ის ფაქტორები, რომლებსაც გავლენა აქვთ გადაზიდვებზე და პერქსპექტივები, რომლებმაც შესაძლებელია დადებითად იმოქმედონ საქართველოს ეკონომიკის განვითარებაზე.

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

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

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

2007-2010 წლების ეკონომიკურმა კრიზისმა მნიშვნელოვნად იმოქმედა გლობალურ ეკონომიკაზე. რეცესიამ ზეგავლენა იქონია ასევე გლობალურ ვაჭრობაზე, კერძოდ ვაჭრობის მოცულობა 2009 წელს 25%-ით შემცირდა 2008 წლის მაჩვენებელთან შედარებით, რაც, თავის მხრივ ასევე აისახა საკონტინერო გადაზიდვების ინდუსტრიაზე. თუმცა, აღნიშნული ვარდნა მალევე აღდგა და წლიური გამტარუნარიანობა 2011 წელს უკვე გაზრდილი იყო.

კოვიდ პანდემიამ შეცვალა არა მხოლოდ მრავალი ადამიანის ცხოვრება, არამედ სიტუაცია გლობალურ და ადგილობრივ ბაზრებზე. მოიშალა წლების მანძილზე დადგენილი და გამოცდილი კავშირები მწარმოებლებსა და მომხმარებლებს შორის, რამაც გამოიწვია მნიშვნელოვანი ცვლილებები ლოგისტიკის დარგში. უნდა აღინიშნოს, რომ საზღვაო ტრანსპორტის სფეროში ამ გამოწვევასაც გაუძლო და მიუხედავად იმისა, რომ 2020 წლის დასაწყისში გადაზიდვების მოცულობა იმდენად მკვეთრად არ დაცემულა, როგორც ვარაუდობდნენ, იმავე წლის ბოლოსკენ კვლავ დაიწყო ზრდა, რამაც საფუძველი ჩაუყარა გლობალური საწარმო-გაყიდვების ჯაჭვების ტრანსფორმაციასა და საზღვაო გადაზიდვების ახალი მოდელების გაჩენას.

ბოლო რამდენიმე წლის განმავლობაში მსოფლიო მნიშვნელოვანი გამოწვევების მომსწრე გახდა, თუმცა 2022 წლის თებერვლის თვიდან დაწყებული ამ გამოწვევებს დაემატა კიდევ ერთი - რუსეთ-უკრაინის ომი, რომელიც დიდ გაურკვევლობას იწვევს იმპორტიორებსა და ექსპორტიორებს შორის ვინაიდან არავინ იცის, თუ როგორ იმოქმედებს უკრაინის ომი საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვებზე. ცხადია, რომ მიმდინარე ომის პირობებში უკრაინის ეკონომიკა საგრძნობლად შემცირდება. ასევე მნიშვნელოვნად შემცირდება საქონლის ექსპორტი, ფუფუნების საგნებზე შემცირებული მოთხოვნის გამო. უკრაინაში შეჭრისა და ფართომასშტაბიანი საომარი მოქმედებების განხორციელების გამო მსოფლიოს ქვეყნებმა რუსეთს უპრეცედენტო სანქციები დაუწესა. ასევე მრავალმა მსხვილმა საერთაშორისო კომპანიამ, სოლიდარობის ნიშნად და პირადი გადაწყვეტილების საფუძველზე შეაჩერეს თავიანთი საქმიანობა რუსეთში. რუსეთთან სავაჭრო ურთიერთობების გაგრძელება დაკავშირებულია მნიშვნელოვან ეკონომიკურ რისკებთან.

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

გარდა ზემოაღნიშნულისა, რადგან საერთაშორისო გადაზიდვები უკვე მნიშვნელოვნად იყო დაძაბული კოვიდ პანდემიით გამოწვეული პრობლემებით და საკმარისი დრო არ ჰქონდა იმისათვის, რომ სრულად მოეხდინა თავისი მოქნილობის აღდგენა, აღნიშნულმა ომმა შესაძლოა კიდევ უფრო გაამწვავოს საერთაშორისო გადაზიდვებთან დაკავშირებული საკითხები, ვინაიდან სატრანსპორტო მარშრუტების ნებისმიერი ცვლილება და შემდგომი ზეწოლა სატრანსპორტო ლოგისტიკაზე დამატებით გავლენას მოახდენს ფასებზე. შეგვიძლია ვივარაუდოთ, რომ სწორედ რუსეთ-უკრაინის ომის შედეგად შეცვლილი სატრანსპორტო მარშრუტები გახდა იმის მიზეზი, რომ მნიშვნელოვნად არის გაზრდილი საქართველოს რკინიგზის სატრანზიტო მაჩვენებლები 2022 წელს, გასულ წლებთან შედარებით, მაშინ როდესაც იმპორტისა და ექსპორტის მაჩვენებლები სამწუხაროდ ბოლო სამი წლის მანძილზე ტენდენციურად მცირდება (იხ. ცხრილი N2)

**ცხრილი N2 - სს "საქართველოს რკინიგზა"-ზე კონტინერების გადაზიდვების სტატისტიკა**

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

წყარო: ცხრილი შედგენილია ავტორის მიერ საქართველოს რკინიგზის მოწოდებულ მონაცემებზე დაყრდნობით

ზემოთ მოცემულ პარაგრაფებში აღწერილი იყო ის გარე ფაქტორები, რომლებიც ზემოქმედებას ახდენენ ტრანსპორტირების სექტორზე და მათ

შორის საკონტინერო გადაზიდვებზე, ქვემოთ კი შევხებით იმ შიდა ფაქტორებს, რომლებსაც გავლენა აქვთ მოცემულ სექტორზე.

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

წნეხი საზღვაო პორტის/საკონტინერო ტერმინალის ტერიტორიაზე მიმდინარე საოპერაციო საქმიანობაზე - ნავმისადგომის ოპერაციების წარმადობის შეფასება შესაძლებელია განისაღვროს ნავმისადგომის ხელმისაწვდომობით გემთშემოსვლის დროს (მინიმალური მოცდენის დაშვებით). აღნიშნული მოიაზრებს იმის ალბათობას, რომ გემები შეძლებენ ნავმისადგომთან დადგომას 2 საათის განმავლობაში საზღვაო პორტში შემოსვლის შემდგომ.

ტერმინალის ტერიტორიაზე არსებული გადატვირთული ოპერაციები - როგორც წესი გადამზიდავი საზღვაო ჰაბ-პორტები ახდენენ დიდი ოდნობით კონტინერების მოცულობის დამუშავებას, რომელთაგან დიდი ნაწილი ჩამოტვირთულ იქნა გემიდან იმისათვის, რომ დაიტვირთოს სხვა გემზე.

ტერიტორიის სიმცირე - საკონტინერო გადაზიდვების მზარდ ტენდენციასთან ერთად საჭირო ხდება სულ უფრო მეტი კონტინერების დროებით შენახვა და დასაწყობება საზღვაო პორტებსა და საკონტინერო ტერმინალებში. საზღვაო პორტების და საკონტინერო ტერმინალების გაფართოვება ხშირად აწყდება იმ მარტივ პრობლემასა და მიზეზს, როგორცაა ტერიტორიისა და ხელმისაწვდომი თავისუფალი მიწის სიმცირე, განსაკუთრებით კი დასახლებულ პუნქტებში ან მათთან ახლოს განლაგებულ საზღვაო პორტებში.

ზემოთ აღწერილი ფაქტორებისა და იმ გამოწვევების გათვალისწინებით, რომელთა წინაშეც აღმოჩნდა მსოფლიო და მათა შორის საქართველოც, შესაძლებელია გაკეთდეს დასკვნები, რომლებიც სამომავლოდ დადებითად აისახება საქართველოს, როგორც სატრანზიტო ქვეყნის პოტენციალის მქონე ქვეყნისათვის. საქართველოს, როგორც საზღვაო

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

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

მეოცე საუკუნის 60-იანი წლებიდან, მას მერე რაც დაიწყო ტვირთების აქტიური კონტინერიზაცია და ინტერმოდალური გადაზიდვების გააქტიურება, აღნიშნული ტენდენცია დღემდე მზარდი ხასიათისა და ამ პირობებში საკონტინერო პორტებსა და ტერმინალებს განსაკუთრებულად მნიშვნელოვანი როლი დაეკისრათ, ვინაიდან ისინი გახდნენ საკვანძო ფუნქციის შემსრულებლები მიწოდების ჯაჭვში. ბოლო პერიოდში, საზღვაო გადამზიდავი ხაზები ხშირად მიმართავენ კონსოლიდაციას, ვერტიკალური და ჰორიზონტალური ინტეგრაციის გზით, რაც გამოიხატება კომპანიების შერწყმაში, სხვა საზღვაო გადამზიდავი ხაზების წილის შეძენასა და ერთობლივი ალიანსების ფორმირებაში, რაც მათ საშუალებას აძლევთ შეამცირონ კონკურენცია, გააძლიერონ თავიანთი არსებული პოზიციები ბაზარზე ურთიერთდახმარების გზით და თავიდან აიცილონ გაკოტრების საშიშროება.

გარდა ზემოაღნიშნულისა, მზარდი ტენდენცია, რომელიც შეინიშნება საზღვაო გადამზიდავ ხაზებს შორის ალიანსებში გაერთიანებასთან, შერწყმებთან და სხვა ისეთ აქტივობებთან დაკავშირებით, რომელიც მნიშვნელოვნად ზრდის საზღვაო გადამზიდავ ხაზს, მიყვავართ საზღვაო გადაზიდვების კონცენტრაციის ზრდასთან, რაც მათ ხელს უწყობთ მათი სავაჭრო ძალის ამღლებში, რაც გამოიხატება მათთვის სასარგებლო პირობების წამოყენებაში საზღვაო პორტებთან და საკონტინერო

ტერმინალებთან მომსახურებასთან დაკავშირებული მოლაპარაკებების დროს.

კონკურენცია საზღვაო პორტებს შორის შესაძლებელია დაიყოს სამ ძირითად კატეგორიად, : პორტთაშორისი კონკურენცია, პორტის შიდა კონკურენცია და პორტთაშორისი კონკურენცია პორტის ადმინისტრაციის დონეზე.

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

საზღვაო პორტის კონკურენციის მეორე სახეობა შიდა პორტის კონკურენცია, ძირითადად დაკავშირებულია საკონტეინერო ტერმინალების ოპერატორებთან, მესაკუთრეებთან და პორტის ადმინისტრაციასთან. ამ ტიპის კონკურენციას შეიძლება ჰქონდეს ორი ფორმა: პირველი - პირდაპირი კონკურენცია ერთ პორტში ფუნქციონირებად ტერმინალებს შორის; მეორე - როდესაც ერთმანეთს კონკურენციას უწყვენ ოპერატორები, რომლებიც ოპერირებენ ერთი ტერმინალის შიგნით. კონკურენციის დონეს პირდაპირზე განსაზღვრავს სატერმინალო ოპერატორების მოქნილობა - რაც უფრო დაბალია კონკურენციის დონე პორტის შიგნით, მით უფრო მაღალია პორტის მოქნილობა, განსაკუთრებით საფასო პოლიტიკასთან მიმართებაში.

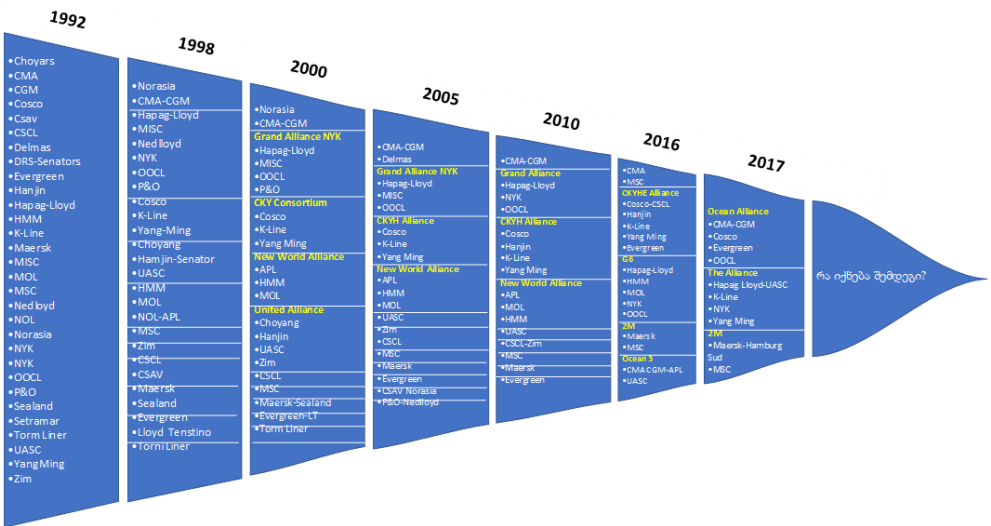
კონკურენციის მესამე სახეობა საზღვაო პორტებს შორის - პორტთაშორისი კონკურენცია პორტის ადმინისტრაციის დონეზე, ანუ საზღვაო პორტების სასარგებლო მისიის გათვალისწინებით. ამ ტიპის კონკურენცია არსებობს პორტის ადმინისტრაციებს შორის ეროვნულ, ადგილობრივ, რეგიონულ ან საერთაშორისო დონეზე. შესაძლებელია იმის ნათლად იდენტიფიცირება, როდესაც კონკურენტი პორტები ინაწილებენ ერთსა და იმავე ბაზარს და ამუშავებენ ერთი და იგივე ტიპის ტვირთებს.

ბოლო პერიოდში საზღვაო გადამზიდავ ხაზებს შორის კონკურენციამ და ბაზარზე მიწოდების გაზრდის სურვილმა გამოიწვია გიგანტური გემების

შექმნა, რამაც მათი უმეტესობა უარყოფით ბალანსამდე მიიყვანა. აღნიშნულის გამო, მათ დაიწყეს დაჩქარებული წესით ალიანსებში გაერთიანება და შესყიდვები, რათა გადაერჩინათ თავიანთი არსებობა და ასევე გაემდიერებინათ თავიანთი პოზიციები საპორტო ოპერაციებში, ხარჯების შემცირებისა და კონტროლის მოპოვების მიზნით.

საზღვაო გადამზიდავი ხაზების ჰორიზონტალური ინტეგრაციის პოლიტიკა და მათი მხარდაჭერა, ალიანსების შექმნის გზით არ წარმოადგენს სიახლეს, თუმცა, ბოლოდროინდელი კონსოლიდაციის ტემპები შეიძლება განპირობებული იყოს არა მხოლოდ მათი ფინანსური სირთულეების დასაძლევად, არამედ გეოპოლიტიკური მიზეზების გამო. სქემა N3 გვიჩვენებს კონსოლიდაციებსა და პარტნიორულ ურთიერთობებს, რომლებსაც ადგილი ჰქონდათ 90-იანი წლების ბოლოდან დღემდე. 2014 წელს მხოლოდ ალიანსების ბაზრის წილმა 50%-ს მიაღწია. ამავე კონტექსტში, 2017 წელს მხოლოდ 3 ალიანსი აკონტროლებდა მთელი ბაზრის თითქმის სამ მეოთხედს.

**სქემა N3 – საზღვაო გადამზიდავი ხაზების ალიანსების ევოლუცია**



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

ახლანდელი ალიანსების მნიშვნელობა მდგომარეობს ბაზრის ლიდერების პოლიტიკის შეცვლაში, როგორცაა „Maersk“-ისა და „MSC“-ის პოლიტიკა, მხოლოდ მოქმედებიდან ალიანსში ჩართულობამდე და „2M“ ალიანსის ჩამოყალიბებამდე, რომელიც აკონტროლებს ბაზრის წილის თითქმის მესამედს. აღნიშნული მხოლოდ ეს მაგალითიც კი მნიშვნელოვნად ზრდის ბაზრის კონცენტრაციას და აძლიერებს გადამზიდავი საზღვაო ხაზების სავაჭრო ძალას საკონტინენტო პორტებთან მიმართებაში მოლაპარაკებების წარმოებისას.

ნაშრომის მესამე თავის „**კონკურენტული სტრატეგიების მოდელები საკონტინენტო გადაზიდვებში და ინტერმოდალური სერვისების ეფექტიანობა**“ პირველ ქვეთავში *„კონკურენტული ქვევის სტრატეგიული დეტერმინანტები საკონტინენტო გადაზიდვებში“* განხილულია ჩატარებული კვლევის შედეგები, რომელიც ისახავდა მიზნად იმ დეტერმინანტების გამოვლენას, რომლებიც განსაზღვრავენ საზღვაო პორტებისა და საკონტინენტო ტერმინალების მუშაობის ეფექტურობასა და კონკურენტუნარიანობას. კვლევა ჩატარებულ იქნა კითხვარების დაგზავნის გზით. სამიზნე ჯგუფად განისაზღვრა გადაზიდვებში მონაწილე საქართველოში რეგისტრირებული და მოქმედი 8 ნაწარმო, რომლებიდანაც 20-გან იქნა მიღებული პასუხი (მოპასუხეთა 23%). შევეცადეთ კვლევაში მიგვეღებინებინა მონაწილეობა ისეთი კომპანიებისათვის, რომლებიც სხვადასხვა სახეობის ტვირთგადაზიდვებში არიან ჩართულები იმისათვის, რომ უკეთ დაგვენახა ტრანსპორტირების რომელი სახეობით სარგებლობდნენ ყველაზე ხშირად, გაგვერკვია მათი მოსაზრება იმასთან დაკავშირებით, თუ რამდენად კარგად არის განვითარებული საკონტინენტო გადაზიდვები და მასთან დაკავშირებული ინფრასტრუქტურა საქართველოში, რას მიიჩნევენ ადგილობრივ საკონტინენტო გადაზიდვებში ძლიერ და სუსტ მხარეებად, რამდენად გაიზარდა ან შემცირდა კონტინენტებით განხორციელებული გადაზიდვები ბოლო 3 წლის მანძილზე, რა პრობლემებსა და გამოწვევებს ხედავენ დღეს არსებულ საკონტინენტო გადაზიდვებში, როგორ იმოქმედა მათ საქმიანობაზე კოვიდ-პანდემიამ, რა სახის საქონლის შემოტანას ახორციელებენ, რა კრიტერიუმებს ანიჭებენ უპირატესობას საკონტინენტო ტერმინალის არჩევისას, რამდენად მნიშვნელოვანია მათთვის არაფიქსირებული სატარიფო სქემის შეთავაზება, რომელ საზღვაო გადამზიდავი კომპანიის მომსახურებით სარგებლობენ და



საქართველოში მოქმედ რომელ საკონტინერო ტერმინალს ანიჭებენ უპირატესობას.

საზღვაო გადაზიდვების ღირებულების ყველაზე შესწავლილი დეტერმინანტი არის საზღვაო პორტებისა და საკონტინერო ტერმინალების გეოგრაფიული მდებარეობა. ასევე მნიშვნელოვან დეტერმინანტს წარმოადგენს სახმელეთო ინფრასტრუქტურის განვითარების ხარისხი, რომელიც მნიშვნელოვანწილად განსაზღვრავს ტრანსპორტირების დანახარჯებს. ჩვენ გადავწყვიტეთ გამოგვეკვლია ის დეტერმინანტები, რომლებიც განსაზღვრავენ საზღვაო პორტებისა და საკონტინერო ტერმინალების მუშაობის ეფექტურობასა და კონკურენტუნარიანობას და ამ მიზნის მისაღწევად გამოყენებულ იქნა კვლევა და რომელიც დაფუძნებულია ემპირიული მონაცემების მოპოვებაზე ნახევრად-სტრუქტურირებული კითხვარის დახმარებით. გამოკვლევის მიზანი იყო დაგვედგინა ის დეტერმინანტები, რომლებიც განსაზღვრავენ საკონტინერო ტერმინალის კონკურენტუნარიანობას და განაპირობებს მომხმარებლებისა და გადაზიდვების არჩევანის გაკეთებას. კვლევის დროს რესპოდენტებს ეთხოვათ შეეფასებინათ საკონტინერო ტერმინალის არჩევისას, ქვემოთ მოცემული ხუთი მაჩვენებლიდან რომელს ანიჭებდნენ უპირატესობას, რაც საბოლოო ჯამში გახდებოდა გადამწყვეტი იმისათვის, რომ კონკრეტულ საკონტინერო ტერმინალში მოეხდინათ ტვირთების დამუშავება. ეს მაჩვენებლებია:

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

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

**ცხრილი N3 – საკონტინერო ტერმინალის არჩევის დეტერმინანტები**  
**ჩატარებული გამოკითხვის საფუძველზე**

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

**წყარო:** მონაცემები შედგენილია ავტორის მიერ რესპონდენტების გამოკითხვის საფუძველზე

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

ასევე, გამოკითხვის შედეგად გამოვლინდა, რომ გადამზიდავთა უმრავლესობა, კერძოდ 65% სარგებლობს საზღვაო გადაზიდვებით. ასევე გამოვლინდა, რომ კომპანიების მიერ განხორციელებული სხვადასხვა გადაზიდვის მეთოდებიდან ლიდერობს ისევ საზღვაო გადაზიდვები 62%-ით და მას მოჰყვება საავტომობილო გადაზიდვები 24%-ით. გამოკითხულთა შეფასება ორად გაიყო საკონტინერო გადაზიდვებთან და მასთან დაკავშირებული ინფრასტრუქტურის განვითარებულობასთან დაკავშირებით „საშუალოდ“-სა და „კარგად“-ს შორის. რესპონდენტების უმრავლესობამ 45%-ით აღნიშნა, რომ ბოლო 3 წლის მანძილზე ტვირთბრუნვა გაიზარდა, ხოლო 20%-მა, რომ ძლიან გაიზარდა და 20%-მა, რომ შემცირდა. კომპანიების შეფასებები ინტერმოდალური გადაზიდვების საჭიროების ნაწილში ხმები თანაბრად გაიყო „ნაკლებად მნიშვნელოვანია“-სა და „მნიშვნელოვანია“-ს შორის 40-40%-ით და „არ არის მნიშვნელოვანი“-სა და „ძალიან მნიშვნელოვანია“-ს შორის 10-10%-ით. რესპონდენტების 55% არ სარგებლობს შუალედური მომსახურე რგოლებით ლოგისტიკაში. რესპონდენტების 40%-თვის შესაძლებელია საინტერესო იყოს შეთავაზებული არაფიქსირებული/მოქნილი ტარიფი, ხოლო 30%-თვის -

მისაღება. რესპონდენტების გამოკითხვის შედეგად გამოვლინდა პირველი სამეული საზღვაო გადამზიდავი კომპანიების, რომლებსაც ისინი ანიჭებენ უპირატესობას და სარგებლობენ მათი მომსახურებით და ესენია „ემესი“ (MSC), „მერსკი“ (MAERSK) და „კოსკო“ (COSCO). რესპონდენტების უმრავლესობა 40% უპირატესობას ანიჭებს „ეიპიემ ტერმინალს ფოთი“-ს საკონტეინერო ტერმინალს, 35% კი „ბათუმის საერთაშორისო საკონტეინერო ტერმინალს“, ხოლო 25%-თვის არ აქვს მნიშვნელობა, თუ რომელ ტერმინალში დამუშავდება მათი ტვირთი. უფრო დეტალურად ზემოთ მოცემულ შედეგებთან დაკავშირებით მონაცემები მოცემული სქემა N4-ში.

**სქემა N4 – გამოკითხვის შედეგები გამოსახული პროცენტულ მაჩვენებლებში**

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

**წყარო:** შედგენილია ავტორის მიერ რესპონდენტების გამოკითხვის საფუძველზე

აღსაღნიშნავია, რომ თანამედროვე ტექნიკურ-ეკონომიკური პარადიგმის ფორმირების თავისებურებას წარმოადგენს ახალი დეტერმინანტების გაჩენა, რომლებიც განსაზღვრავენ ნებისმიერი საქმიანობის და მათ შორის საკონტეინერო გადაზიდვების კონკურენტუნარიანობის გაზრდის პრიორიტეტს, რაც ისტორიულად ეროვნული ეკონომიკის სტაბილურობის საფუძველს წარმოადგენს. 21-ე საუკუნე არის მკვეთრი ინდუსტრიალიზაციის საუკუნე, რომელშიც საკონტეინერო გადამზიდავი კომპანიებისათვის კონკურენციის განვითარებისა და რეკუტაციის ამალგების ერთ-ერთი მძლავრი ფაქტორია მისი კორპორატიული სოციალური პასუხისმგებლობა (CSR – Corporate Social

Responsibility). საკონტინერო გადაზიდვებში ჩართული კომპანიების საქმიანობა ხშირ შემთხვევაში დაკავშირებულია მთელ რიგ სოციალურ და გარემოსდაცვით რისკებთან, რომელთა დაძლევა საშუალებას მისცემს მათ დაიკავონ უფრო მაღალი კონკურენტული პოზიცია, როგორც შიდა, ისე საერთაშორისო ბაზარზე. ამიტომ სულ უფრო მეტი ყურადღება ექცევა სოციალური პასუხისმგებლობის საკითხებს, ვინაიდან აღნიშნული საკითხი ახალ ეკონომიკურ პირობებში სულ უფრო და უფრო ხშირად გვევლინება კონკურენტული ბრძოლის ერთ-ერთ ინსტრუმენტად და სწორედ კორპორატიული სოციალური პასუხისმგებლობა გახდა ახალი დეტერმინანტი საკონტინერო გადაზიდვებში და მასში არსებულ კონკურენტულ გარემოში, ვინაიდან როგორც ცნობილია დეტერმინანტი არის მიზეზი, წინმსწრები პირობა, რომელსაც მივყავართ გარკვეულ შედეგამდე.

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

დღესდღეობით ეკონომიკური ეფექტურობა კონკურენტუნარიანობის ზრდის ფარგლებში არ შემოიფარგლება მხოლოდ მაღალი მოგებით და ინოვაციური და ტექნოლოგიური ზრდის პოტენციალით. განსაკუთრებულ მნიშვნელობას იძენს კომპანიის რეპუტაცია, რაც თავის მხრივ დამოკიდებულია კორპორატიული სოციალური პასუხისმგებლობის პოლიტიკაზე.

შესაძლებელია საფუძვლიანი დასკვნის გაკეთება იმასთან დაკავშირებით, რომ კომპანიის ეფექტური საქმიანობა სოციალური

პასუხისმგებლობის საქმიანობის სფეროში ხელს უწყობს კომპანიის ღირებულების ზრდას, აფართოებს დაფინანსების მოზიდვის შესაძლებლობებს და შესაძლებელს ხდის გაზარდოს ფინანსური მაჩვენებლები უფრო მომგებიანი ხელშეკრულების დადების გზით. შესაბამისად, იზრდება კომპანიის პროდუქციისა და მომსახურების კონკურენტუნარიანობა კაპიტალის მოზიდვის ბაზარზე, როგორც დამსაქმებლის, ასევე კონტრაგენტის კონკურენტუნარიანობა.

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

მსოფლიო მიწოდების ჯაჭვში საზღვაო პორტებსა და საკონტინერო ტერმინალებს მნიშვნელოვანი ადგილი უკავიათ ქვეყნების გლობალურ ვაჭრობაში ინტეგრირებისთვის. შესაბამისად, საზღვაო პორტები და საკონტინერო ტერმინალები აერთიანებენ და მოიცავენ ლოგისტიკის სფეროს მრავალ მონაწილეს, როგორებიც არიან საზღვაო პორტები, სტივიდორული კომპანიები, საკონტინერო ტერმინალები, გადამზიდავები (რომლებიც იყენებენ სხვადასხვა სატრანსპორტო საშუალებას), საზღვაო ხაზებს, საბაჟო ბროკერებს, შემფასებლებს და ტვირთის გამგზავნებს. ამ უკენასკნელების მზარდი მოთხოვნების დაკმაყოფილება განაპირობებს ლოგისტიკური კომპანიების სულ უფრო ხშირ გაერთიანებებს ალიანსებში, იმისათვის რომ მოხდეს კომპლექსური მომსახურების გაწევა ტვირთის გამგზავნი კლიენტებისათვის. ლოგისტიკური მომსახურების ინდუსტრია წარმოადგენს ფართო სტრუქტურას, რომლისთვისაც დამახასიათებელია საავტომობილო გზების, რკინიგზის, საზღვაო და საჰაერო გზებისა და მარშრუტების მრავალფეროვანი ფრაგმენტულობა. მსგავსი კომპლექსური მომსახურების გამწევი კომპანიების აღნიშვნის მიზნით, რომლებიც ეწევიან სხვადასხვა ტიპის გადაზიდვის მომსახურებას, ჩვენ გამოვიყენებთ “IMS კომპანიებს” (Inter-Modal Service Companies), რომლებიც თავის თავში გააერთიანებენ და მოიცავენ სხვადასხვა კომპლექსური ტიპის სატრანსპორტო მომსახურებებს.

საზღვაო პორტების ინტერმოდალობა ხდება ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი პარამეტრი მომსახურების სპექტრის გაფართოების თვალსაზრისით, იმისათვის, რომ შეიქმნას დამატებითი ღირებულება

ტვირთის გამგზავნებისათვის. საზღვაო პორტებისა და საკონტეინერო ტერმინალების ინტერმოდალობა უფრო ადვილს ხდის ტვირთების ტრანზიტს, ოპტიმალური მარშრუტების აგების ხარჯზე, იმისათვის, რომ მიღებულ იქნას უპირატესობა დროსა და დანახარჯებში. თუმცა ინტერმოდალობის გაუმჯობესების მიზნით, ხშირად საჭირო ხდება, რომ რამოდენიმე „IMS კომპანია“ შექმნას მიწოდების ჯაჭვის მომსახურება, იმისათვის, რომ შესაძლებელი გახდეს ტვირთის გამგზავნისათვის კომპლექსური მომსახურების გაწევის შეთავაზება. აღნიშნულით ხაზის გასმა ხდება იმ გარემოებაზე, რომ მიწოდების ჯაჭვში დამატებით ახალი მომსახურების მიწოდებისათვის საჭიროა, რომ სიმლავრეების, რესურსებისა და პროცესების მართვა ხდებოდეს კომპანიათაშორისო მართვის გზით. ამ თვალსაზრისით საზღვაო პორტების ლოგისტიკაში მიწოდების ჯაჭვის მომსახურება შესაძლებელია იმართებოდეს უფრო მსხვილი ერთეულის ხელმძღვანელობით, რომელიც გააერთიანებს რამოდენიმე „IMS კომპანიას“ და რომელიც უზრუნველყოფს თანამშრომლობას და კოორდინაციას გაუწევს რამოდენიმე „IMS კომპანიას“ იმისათვის, რომ შესაძლებელი გახდეს დამატებით ახალი მომსახურების შექმნა და შეთავაზება ტვირთის გამგზავნებისათვის.

საზღვაო ნავსადგურის ლოგისტიკაში ინტერმოდალურობის მიღწევა კონკურენტული უპირატესობის წინაპირობაა, რომლის დროსაც „IMS კომპანიებს“ შეუძლიათ შეამცირონ დანახარჯები და მიაწოდონ ღირებულება მომხმარებლებს მომსახურების შეთავაზების მრავალფეროვნებისა და ხარისხის თვალსაზრისით.

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

ინტერმოდალური სატრანსპორტო მომსახურება მთავარ როლს თამაშობს ტვირთის გამგზავნისათვის მომსახურების საერთო ღირებულების შეთავაზების ფორმირების ნაწილში. ინტერმოდალურობის გათვალისწინებით, „IMS კომპანიებს“ შეუძლიათ უკეთესი დამატებული ღირებულების შეთავაზება გაუკეთონ ტვირთის გამგზავნებს ტრანსპორტის დივერსიფიცირებული რეჟიმებისა და მარშრუტების შეთავაზების გზით. ეს

დამატებით გულისხმობს იმას, რომ მთელი ყურადღება, რომელიც გაკეთებულია მომსახურებაზე და რომელიც ჩადებულია ინტერმოდალურობაში, შესაძლებელია დაეხმაროს „IMS კომპანიებს“, უკეთ განავითარონ თავიანთი მომსახურების შესაძლებლობები მომხმარებლის სპეციფიკაციების დასაკმაყოფილებლად. გარდა ამისა, ინტერმოდალური მომსახურების გაფართოვებამ შესაძლებელია ხელი შეუწყოს „IMS კომპანიებს“ იმაში, რომ მათ თავის მხრივ განავითარონ სხვადასხვა ტიპის ტვირთის გადაზიდვის შესაძლებლობები.

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

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

შავ ზღვაში გემთშემოსვლა ხორციელდება ბოსფორის სრუტის გავლით რომელშიც გამავალი გემების მზარდი რაოდენობა მას მსოფლიოში ერთ-ერთ ყველაზე დატვირთულ საზღვაო გასასვლელად აქცევს. ბოსფორის სრუტეზე გადის 3 დაკიდული ხიდი და ორი მიწისქვეშა გვირაბი, რომლებიც გადის ბოსფორის სრუტის ქვეშ, რომლიდანაც ერთი არის საავტომობილო, ხოლო მეორე სარკინიგზო. აღნიშნული ხიდები და გვირაბები უზრუნველყოფენ ორი კონტინეტის დაკავშირებას ერთმანეთთან. გარდა აღნიშნული სირთულეებისა ბოსფორის სრუტის გადატვირთულობისა და ინტენსიური მოძრაობის გამო მაღალია გემთმოცდენები სრუტის შესასვლელში ვინაიდან იქმნება ერთგვარი ძაბრის ეფექტი, როდესაც დაგროვილი გემები სრუტის შესასვლელში ელოდებიან თავიანთ რიგს იმისათვის, რომ გადაკვეთონ სრუტე.

ზემოთ აღწერილი ბოსფორის სრუტის გეოგრაფიული და მასზე განვითარებული ინფრასტრუქტურის ტენიკური თავისებურებებიდან გამომდინარე დაწესებულია გარკვეული შეზღუდვები საზღვაო

ტრანსპორტის სახეობებზე, რომლებიც არ აკმაყოფილებენ გარკვეულ მოთხოვნებს. აღნიშნული შეზღუდვები დეტალურად არის გაწერილი მონტრეს კონვენციაში და წარმოდგენილია ცალკე ჩამონათვალი, თუ რა მოთხოვნებს უნდა აკმაყოფილებდეს საზღვაო ხომალდი იმისათვის, რომ მან შეძლოს ბოსფორის სრუტის გადაკვეთა, რომლებიც ძირითადად დაკავშირებულია გემის ზომებთან და გადასაზიდი ტვირთის სახეობასთან.

ზემოთ აღწერილი ბოსფორის სრუტის თავისებურებებისა და შეზღუდვების გათვალისწინებით შეიძლება ითქვას, რომ შავ ზღვაში არსებული საზღვაო პორტებისა და საკონტეინერო ტერმინალების განვითარებაც არის შეზღუდული, რაც გამოიხატება იმაში, რომ ვერც ერთი მათგანი არსებულ მოცემულობაში ვერ მოახერხებს ახალი კლასის მეგა-გემების, როგორებიცაა New-Panamax-ი, VLCS (Very Large Container Ship)-ის და ULCS (Ultra Large Container Ship) ტიპის გემების მიღებას თავიანთ პორტებში, იმ მარტივი მიზეზის გამო, რომ ისინი ელემენტარულად ვერ გადაკვეთენ ბოსფორის სრუტეს. შავი ზღვისათვის შეიქმნა ცალკე კლასის საკონტეინერო გემები, რომლებიც ცნობილია „Bosphorus-Max“-ის სახელწოდებით და ისინი თავიანთი ტექნიკური მახასიათებლებით ახლოს არიან „Post-Panamax“-ის კლასის საკონტეინერო გემებთან. სწორედ „Bosphorus-Max“-ის კლასის საკონტეინერო გემი არის ის მაქსიმალური ზომის ხომალდი, რომელიც შეძლებს ხმელთაშუა ზღვიდან შავ ზღვაში შემოსვლას. აღნიშნულიდან შეგვიძლია ვივარაუდოთ, რომ შავ ზღვაში არსებული საზღვაო პორტებისა და საკონტეინერო ტერმინალების ინფრასტრუქტურის განვითარების მაქსიმალური ზედა ზღვარი შეიძლება განისაზღვროს მოცემული კლასის გემების მიღების შესაძლებლობით. აქვე აღსაღნიშნავია, რომ საქართველოში მოქმედი არც ერთი საზღვაო პორტი და საკონტეინერო ტერმინალი არ აკმაყოფილებს იმ მოთხოვნებს, რომელიც შესაძლებელს გახდიდა მსგავსი კლასის გემების მიღებასა და დამუშავებას, თუმცა ფოთის საზღვაო პორტს გაკეთებული აქვს განაცხადი და მზად აქვს პორტის განვითარების გეგმა, რომლის განხორციელების შედეგად ნავმისადგომის სიღრმე იქნება 13.5 მეტრი და შეძლებენ 9,000 TEU-მდე მოცულობის საკონტეინერო გემების მიღებას მაგრამ ეს მაინც არ იქნება საკმარისი იმისათვის, რომ პორტმა შეძლოს „Bosphorus-Max“-ის კლასის გემების მიღება და დამუშავება. ამ უკანასკნელი ტიპის გემების დამუშავებას შესძლებს ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტი, რომლის გაცხადებული პროექტის



თანახმად პორტის ნავმისადგომს ექნება 16 მეტრიანი სიღრმე, რაც მისცემს მას საშუალებას მიიღოს „Bosphorus-Max“-ისა და „Post-Panamax“-ის ტიპის საკონტეინერო გემები. ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის მშენებლობის პროექტი რამოდენიმეჯერ გადავადდა გარკვეული მიზეზების გამო, რაც დაკავშირებული იყო პროექტის მომზადებისა და მოკვლევა-შესწავლის ხანგრძლივობით, „ანაკლიის განვითარების კონსორციუმისა“ და კერძო ინვესტორის მიერ საქართველოს სახელმწიფოს წინააღმდეგ შეტანილი საჩივარი საერთაშორისო არბიტრაჟში, რამაც რამოდენიმე წლით შეაჩერა მოცემული პორტის მშენებლობა, თუმცა 2022 წლის დეკემბრის თვეში საქართველოს პრემიერ მინისტრის მიერ სამთავრობო სხდომაზე დაანონსირებულ იქნა, რომ ანაკლიის პორტი აშენდება სახელმწიფოს თანამონაწილეობით, სადაც 51%-ის მფლობელი იქნება სახელმწიფო. უდავოა, რომ ბაზარზე ახალი საზღვაო პორტისა და დამატებითი საკონტეინერო ტერმინალის გამოჩენა დადებითად აისახება საქართველოს ბაზარზე, რაც გამოხატული იქნება გამტარიანობის ამაღლებაში და კონკურენტულ ფასების შეთავაზებაში მომხმარებლებისათვის, თუმცა ის გარემოება, რომ ანაკლიის პორტის დასრულების შემდეგ ბაზარზე იფუნქციონირებს 3 საზღვაო პორტი და მათთან არსებული საკონტეინერო ტერმინალები, რომელთაგან ერთ-ერთი იქნება სახელმწიფო მართვაში და კონტროლის ქვეშ, ხოლო დანარჩენებში წარმოდგენილები იქნებიან კერძო სამართლის იურიდიული პირების სახით შექმნის არათანაბარ პირობებს ბაზრის მონაწილეებს შორის. გასათვალისწინებელია ის გარემოებაც, რომ ზემოაღნიშნული კერძო სამართლის იურიდიული პირები, როგორც წესი არიან წარმოდგენილნი საერთაშორისო კომპანიებისა და ოპერატორების სახით, რომლებმაც შესაძლებელია, ისევე როგორც ეს გააკეთა „ანაკლიის განვითარების კონსორციუმმა“, შეიტანონ სარჩელი საქართველოს სახელმწიფოს წინააღმდეგ იმასთან დაკავშირებით, რომ აღმოჩნდნენ არათანაბარ კონკურენტულ პირობებში.

შავ ზღვაზე არსებულ საკონტეინერო გადაზიდვებში ჩართულია შვიდი ქვეყანა, კერძოდ, საქართველო, რუმინეთი, უკრაინა, ბულგარეთი, რუსეთი, მოლდოვა და თურქეთი. აღსანიშნავია, რომ მოცემული შვიდი ქვეყნიდან მნიშვნელოვანი საკონტეინერო ტვირთბრუნვა ხორციელდება მხოლოდ 5 მათგანში, ვინაიდან მოლდოვა რთული გეოგრაფიული მდებარეობის გამო პრაქტიკულად ვერ ახორციელებს საკონტეინერო გემების

დამუშევრებს, ხოლო თურქეთს თავისი საზღვაო საკონტეინერო პორტები და ტერმინალები მნიშვნელოვანწილად განვითარებული და განლაგებული აქვს მარმარილოსა და ეგეოსის ზღვების მხარეს. საკონტეინერო ტვირთბრუნვის მოცულობებით პირველ სამეულში შედიან რუსეთი, უკრაინა და რუმინეთი, თუმცა მიუხედავად ამისა აღსაღნიშნია ის გარემოება, რომ საქართველოს საკონტეინერო ტვირთბრუნვა ნაერთი წლიური ზრდის ტემპით (CAGR - Compound Annual Growth Rate) 2008-2020 წლის შუალედში ყველაზე მაღალია მოცემულ ქვეყნებს შორის (იხ.ცხრილი N5). როგორც ცხრილიდან ჩანს საქართველოს ნაერთი წლიური ზრდის ტემპი 2008-2020 წლების პერიოდში შეადგენდა 7%-ს, ხოლო შავი ზღვის ჯამური ზრდის ტემპი 2%-ს. აქვე შენიშვნის სახით გვინდა აღვნიშნოთ, რომ 2019 წლის საქართველოს მონაცემები განპირობებული იყო „სომხეთის“ ფაქტორით და ამ მხრივ მოცემული წელი ტვირთბრუნვის კუთხით იყო ანომალური და შესაბამისად ნაერთი წლიური ზრდის ტემპი 2008-2019 წლის შემთხვევაში უკვე ორნიშნა 11%-იან ნიშნულზე ფიქსირდებოდა. „სომხეთის“ ფაქტორში უგულისხმება სომხეთის წევრობა ევრაზიის ეკონომიკურ გაერთიანებაში (EAEU), რომელიც ავალდებულებდა სომხეთს გაეზარდა საბაჟო მოსაკრებლები და გადასახადები მეორად ავტომანქანებზე, რამაც განაპირობა საკონტეინერო ტვირთბრუნვის მკვეთრი ზრდა, ვინაიდან ხდებოდა მეორადი მანქანების შემოტანა საქართველოს პორტებში იმისათვის, რომ მოხმარებლებს გადაეყვანათ მოცემული მანქანები სომხეთში მანამ სანამ 2020 წლის 1 იანვრიდან ძალაში შევიდოდა ახალი განბაჟების ტარიფები მეორად ავტომანქანებზე.

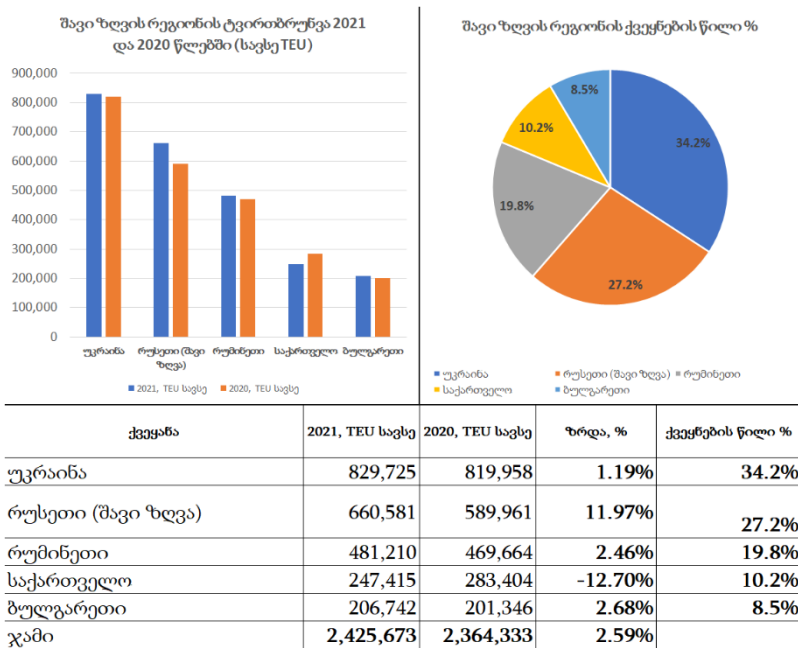
**ცხრილი N5 - შავი ზღვის რეგიონის საკონტეინერო ტერმინალების მიერ დამუშაავებული ტვირთები TEU-ში (2008-2020 წწ)**

ათას TEU-ში ('000)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	CAGR 2008-2019	CAGR 2008-2020
საქართველო	210	179	226	299	358	403	447	380	329	395	454	645	490	11%	7%
ბულგარეთი	198	135	143	152	170	180	196	200	205	უცნობია	უცნობია	261	254	3%	2%
რუმინეთი	408	340	418	506	483	554	581	611	632	უცნობია	უცნობია	641	615	4%	3%
უკრაინა	1,254	517	660	760	724	781	662	519	680	უცნობია	უცნობია	996	1,018	-2%	-2%
რუსეთი (შავი ზღვა)	485	318	448	663	674	740	734	584	613	უცნობია	უცნობია	770	787	4%	4%
ჯამი	2,555	1,488	1,894	2,381	2,408	2,658	2,619	2,295	2,460	-	-	3,312	3,164	2%	2%

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

უკრაინის, რუმინეთის, რუსეთისა და ბულგარეთის შავი ზღვის საკონტინერო ტერმინალებმა 2021 წელს მთლიანობაში დაამუშავეს 3,099,168 TEU, ცარიელი კონტეინერების ჩათვლით და გადაზიდვების/„ტრანსშიპმენტების“ გამოკლებით. ქვემოთ მოცემულ დიაგრამა N1-ში წარმოდგენილია ხუთი ქვეყნის მონაცემები სავსე კონტეინერებთან მიმართებაში და შედარებულია 2021 წელი 2020 წელთან. აღნიშნული პერიოდის განმავლობაში მთლიანობაში ზრდა შეადგენა 2,59% და ყველა ქვეყანაში იყო ზრდა საქართველოს გარდა.

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

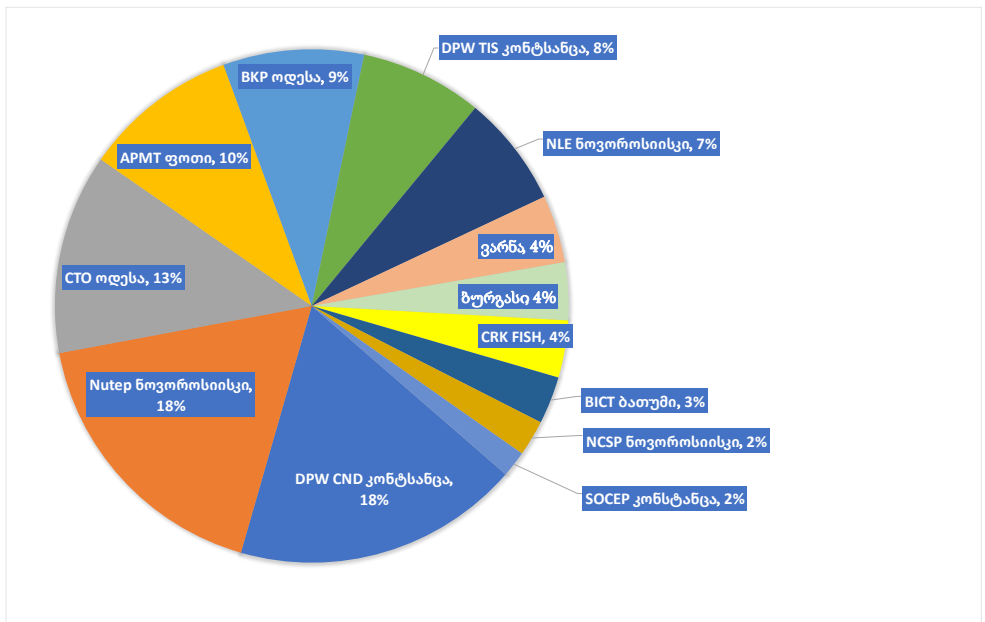


წყარო: დიაგრამა შედგენილია ავტორის მიერ Container News მონაცემებზე დაყრდნობით (Black Sea Container Market Review 2021: 2M Alliance partners remain the leaders of the region - Container News (container-news.com))

2021 წელს რეგიონის საკონტინერო ტერმინალების მოწინავე ხუთეულში რამდენიმე ცვლილება განხორციელდა, კერძოდ დამუშავებული მთლიანი მოცულობის მიხედვით ლიდერობა შეინარჩუნა რუმინეთის პორტ კონსტანცაში არსებულმა საკონტინერო ტერმინალმა „DP World Constanta“-

მ, ხოლო ნოვოროსიისკის პორტში არსებული საკონტეინერო ტერმინალი „NUTEP“-ი დარჩა მეორე ადგილზე. APM Terminals ფოთი (საქართველო) გადავიდა მეოთხე ადგილზე და მესამე ადგილი დაუთმო „CONTAINER TERMINAL ODESSA - CTO“-ს (ოდესა, უკრაინა). „Brooklyn-Kiev Port« (BKP)“ (ოდესა, უკრაინა) მეხუთე ადგილზე დარჩა (იხ. დიაგრამა N2).

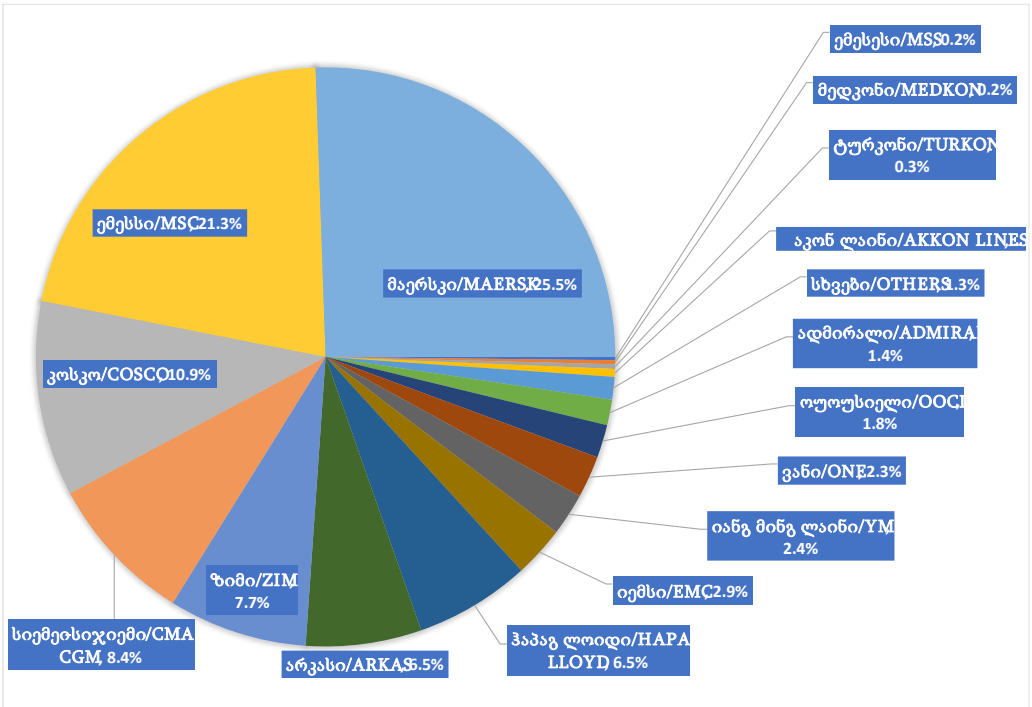
**დიაგრამა N2 – შავი ზღვის რეგიონის საკონტეინერო ტერმინალების 2021 წლის წილები ტვირთბრუნვების მიხედვით TEU-ში**



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

რაც შეეხება მოწინა საზღვაო გადამზიდავ ხაზებს შავი ზღვის რეგიონში, „2M“ ალიანსის პარტნიორები რჩებიან რეგიონის ლიდერებად და პირველი ხუთეულში შედიან „Maersk“, „MSC“, „COSCO“, „CMA CGM“ და „ZIM“, რომლებზეც მთლიანად შავი ზღვის რეგიონის ტვირთბრუნვის 73,77% მოდის, ხოლო მხოლოდ „2M“ ალიანსის წევრებზე - 46,79%, რაც 2020 წელთან შედარებით 0,65%-ით ნაკლებია (იხ. დიაგრამა N3).

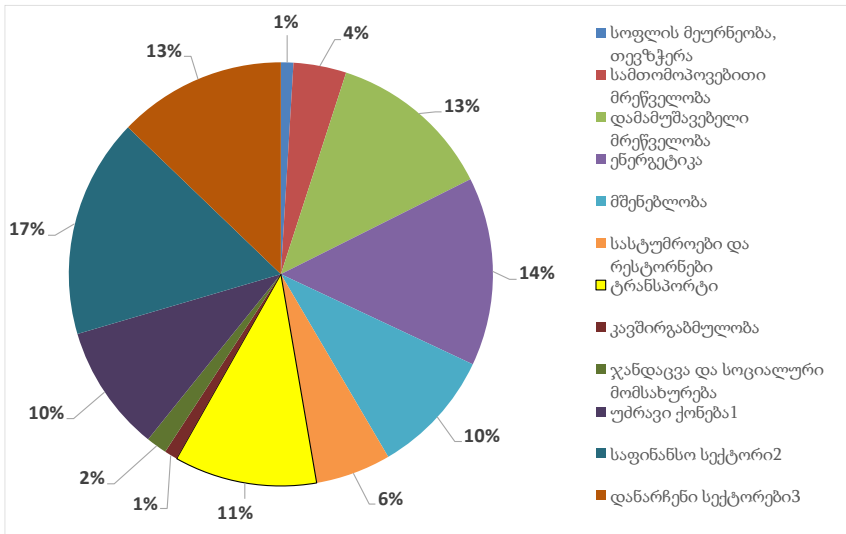
**დიაგრამა N3 – შავი ზღვის რეგიონის საზღვაო გადაზიდვითი ხაზების 2021 წლის საკონტეინერო ტვირთბრუნვების წილები TEU-ების მიხედვით**



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

აღსანიშნავია, რომ პირდაპირი უცხოური ინვესტიციები ტრანსპორტის სექტორში 2007 წლიდან 2021 წლის ჩათვლით შეადგენს მთლიანი პირდაპირი უცხოური ინვესტიციების დაახლოებით 11%-ს (იხ. დიაგრამა N4), რაც თანხობრივად შეადგენს 1,94 მილიარდ დოლარს, რაც მოცემული სექტორისათვის 14 წლის ჭრილში არც თუ სახარბიელო მაჩვენებელია და სასურველია, რომ უფრო მეტი ინვესტორის დაინტერესება მოხდეს ტრანსპორტირების სექტორში ინვესტიციების დაბანდებით.

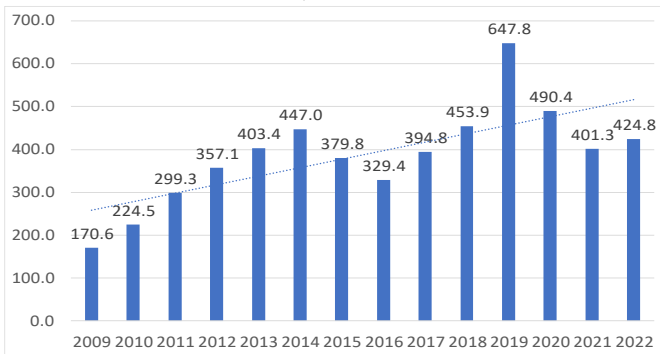
**დიაგრამა N4 - პირდაპირი უცხოური ინვესტიციები საქართველოში ეკონომიკის სექტორების მიხედვით (2007-2021)**



**წყარო:** დიაგრამა შედგენილია ავტორის მიერ საქსტატის მონაცემებზე დაყრდნობით

საქართველოს საკონტინენტო გადაზიდვების ზრდის ტემპი ზოგადად მაღალი მაჩვენებლით არის წარმოდგენილი და როგორც ზემოთ იქნა აღნიშნული საშუალო წლიური ზრდის ტემპი არის დაახლოებით 7%, რიცხობრივ მაჩვენებლებში კი აღნიშნული მონაცემები გამოიყურება შემდეგნაირად (იხ.დიაგრამა N5).

**დიაგრამა N5 - საქართველოს საკონტინენტო გადაზიდვების ტვირთბრუნვა (სავსე/ცარიელი/იმპორტ/ექსპორტი) '000 TEU-ში**



**წყარო:** დიაგრამა შედგენილია ავტორის მიერ ეკონომიკის სამინისტროს მონაცემებზე დაყრდნობით

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

### III. დასკვნები და რეკომენდაციები

- მსოფლიო საკონტინენტო გადაზიდვების ზრდის ტენდენციის შესაბამისად ასევე მზარდია შავი ზღვის რეგიონისა და განსაკუთრებით კი საქართველოს ბაზრის ზრდის ტემპები საკონტინენტო გადაზიდვების მიმართულებით, კერძოდ შავი ზღვის რეგიონის ნაერთი წლიური ზრდის ტემპი შეადგენდა 2%-ს, მაშინ როდესაც საქართველოს ნაერთი წლიური ზრდის ტემპი იმავე პერიოდში - 7%-ს.
- კვლევაში წარმოდგენილია კორელაციის მაჩვენებლის გაანგარიშება საქართველოს საზღვაო და სარკინიგზო გადაზიდვებს შორის, რომლის დაბალი მაჩვენებლის საფუძველზე, რომელმაც შეადგინა 0,3 განისაზღვრა, რომ კორელაცია გადაზიდვის ამ ორ სახეობას შორის არის ძლიან დაბალი და შეგვიძლია დავასკვნათ, რომ ურთიერთკავშირი ტრანსპორტირების ამ ორ სახეობას შორის არ არსებობს.
- კვლევის ფარგლებში ჩატარებული გამოკითხვის შედეგების გაანალიზებისა და გაანგარიშებების საფუძველზე განისაზღვრა ის ძირითადი ორი დეტერმინანტი, კერძოდ „კონტინენტების დაცლისა და დატვირთვის ტარიფები“ და „ტერმინალის ლოკაცია, საზღვაო პორტთან დაკავშირებულობა და წვდომა“, რომლებსაც აღმოაჩნდათ ყველაზე მაღალი საშუალო შეწონილი და სტანდარტული გადახრის დაბალი მაჩვენებელი.
- კვლევაში ასევე ნაჩვენებია საკონტინენტო გადაზიდვების მდგრადობა სხვადასხვა მოქმედ ფაქტორებთან მიმართებაში, კერძოდ დარგმა შესძლო წარმატებით გამკლავებოდა 2007-2010 წლებში მსოფლიო ეკონომიკურ კრიზისისა და 2020-2021 წლებში კოვიდ პანდემიით მიყენებულ დარტყმებს და მალევე მოეხდინა პრე-პანდემიურ და პრე-კრიზისულ მაჩვენებლებზე დაბრუნება.
- საქართველოს საპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარება ჩამორჩება მსოფლიო საზღვაო გადაზიდვებში თანამედროვე მოთხოვნებს, რაც მეტწილად დაკავშირებულია დიდი ზომის საკონტინენტო გემების მიღებასა და დამუშავებასთან.
- საქართველოს საპორტო და საკონტინენტო ინფრასტრუქტურის ნაკლებად განვითარების მიუხედავად აზრს მოკლებულია აღნიშნული ინფრასტრუქტურის განვითარება და ინვესტიციების განხორციელება



იმისათვის, რომ მოხდეს „ULCV“ ტიპის კონტეინერშიდების მიღება, ვინაიდან მსგავსი ტიპის გემების შემოსვლა შავ ზღვაში ფიზიკურად ვერ ხერხდება, რაც განპირობებულია ბოსფორის სრუტის მახასიათებლებით. შავი ზღვისა და ბოსფორის სრუტის აღნიშნული თავისებურებიდან გამომდინარე საქართველოს საპორტო და საკონტეინერო ტერმინალების ინფრასტრუქტურის განვითარების ზედა ზღვარი შესაძლებელია განისაზღვროს „Bosphorus-Max“-ის ტიპის გემთშემოსვლებით, რომელიც მიახლოებულია „Post-Panamax Plus“-ის ტიპის კონტეინერშიდთან და რომლის მიღების შესაძლებლობაზეც აქვს გაკეთებული განაცხადი ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის პროექტს, რაც გულისხმობს ნავმისადგომის 16 მეტრიანი სიღრმის არსებობას.

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

ხაზებს არ მოუწევთ საპორტო მოსაკრებლების გადახდა აღნიშნული ტიპის გემთშემოსვლაზე, ეს მნიშვნელოვნად გაზრდის ინტერესს საზღვაო გადამზიდავი ხაზების მხრიდან შემოიყვანონ მაქსიმალურად დიდი ზომის გემი ქართულ პორტებში, ვინაიდან აღნიშნული ინიციატივის ფარგლებში მათ, გარდა იმისა, რომ უფრო დიდი ზომის გემთშემოსვლის პირობებში დანახარჯები (ეკონომიის მასშტაბის გათვალისწინებით) ერთ ერთეულზე შეუმცირდებათ, ასევე დამატებით შეუმცირდებათ დანახარჯი საპორტო მოსაკრებლების არ გადახდით. როგორც კვლევაშია აღნიშნული, საზღვაო გადამზიდავი ხაზები არიან სწორედ ისინი, ვინც წნეხს განახორციელებენ ხმელეთის მხარეს არსებულ მომსახურების გამწვავებზე, ჩვენს შემთხვევაში კი საზღვაო პორტებსა და საკონტეინერო ტერმინალებზე. იმ შემთხვევაში, თუ სამთავრობო ინიციატივის ფარგლებში სახაზო გადამზიდავი ხაზები დაინტერესდებიან დიდი ზომის გემთშემოსვლებით ქართულ პორტებში, რაც თავისთავად გულისხმობს გაზრდილ ტვირთბრუნვას და დამატებით შემოსავლებს სატერმინალო ოპერატორებისათვის, ისინი თავის მხრივ გამართლებულად და მიზანშეწონილად ჩათვლიან მოახდინონ დამატებითი ინვესტირება საკუთარი ინფრასტრუქტურის განვითარებაში, რაც თავის მხრივ გაზრდის პირდაპირ უცხოურ ინვესტიციებს საქართველოში. აღნიშნული ინიციატივით საზღვაო გადამზიდავმა ხაზებმა ასევე შესაძლებელია საქართველოს პორტები აქციონ „ტრანსშიპმენტ“ პორტებად, ვინაინაიდან მათ აღარ ექნებათ ფინანსური ინტერესი განახორციელონ ორი საშუალო ზომის გემით შესვლა საღვაო პორტში, მაშინ როდესაც შეუძლიათ ერთი დიდი ზომის გემთშემოსვლით უზრუნველყონ ტვირთების სრულად მიწოდება, რომელზეც საპორტო მოსაკრებლის გადახდა აღარ მოუწევთ და ასევე არ იქნებიან დაინტერესებულები მოცემული დიდი ზომის გემით განახორციელონ დამატებითი შესვლა შავი ზღვის სხვა პორტებში.

- ზემოთ აღნიშნული ინიციატივების გატარების შედეგად მნიშვნელოვნად გაუმჯობესდება საზღვაო გადამზიდავი ხაზების დაკავშირებულობის ინდექსი (Liner shipping connectivity index), რომელიც ასახავს, თუ რამდენად კარგად არიან დაკავშირებული ქვეყნები გლობალურ გადაზიდვის ქსელებთან.

- ინვესტიციების მოზიდვის კუთხით, მნიშვნელოვანია საქართველოს საკონტინენტო ბაზრის შესახებ ინფორმაცია იყოს ხელმისაწვდომი, რისთვისაც აუცილებელია უზრუნველყოფილი იქნას შესაბამისი ინფორმაციის განთავსება და მუდმივი განახლება ადგილობრივ და საერთაშორისო სტატისტიკის მონაცემთა ბაზების ოფიციალურ ვებ-გვერდებზე.
- მსოფლიო საკონტინენტო ტერმინალების უმეტესობა, ისევე როგორც საქართველოში, საზღვაო გადამზიდავ ხაზებს, ტვირთის მიმღებებსა და გამგზავნებს როგორც წესი სთავაზობენ ფიქსირებული ტიპის სატარიფო სქემას. იმისათვის, რომ მოხდეს მხარეების დანტერესება უფრო მოქნილი სატარიფო სქემით, საქართველოში ფუნქციონირებად საკონტინენტო ტერმინალების ოპერატორებს შეუძლიათ შესთავაზონ თავიანთ კლიენტებს ცვლადი ტარიფები, როგორც მაგალითად THC (Terminal Handling Charges, რომელიც აერთიანებს მომსახურების რამოდენიმე კომპონენტს)-ის შემთხვევაში, საზღვაო გადამზიდავ ხაზებს დაუწესონ ცვლადი ტარიფი შემოყვანილი გემის ზომის, დღის მონაკვეთის, გემზე განლაგებული კონტეინერებისა და დაცლის გემის დროულად და სწორად მოწოდების მიხედვით.
- ვინაიდან საზღვაო გადამზიდავი ხაზები „ქმნიან ამინდს“ საკონტინენტო გადაზიდვების ბაზარზე და მეტწილად ისინი ადგენენ თამაშის წესებს, მნიშვნელოვანია საქართველოს მთავრობის, კერძოდ კი საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს ჩართულობა და მუშაობა საზღვაო გადამზიდავ ხაზებთან, რათა მაქსიმალურად იქნას გათვალისწინებული მათი მოლოდინები და ინტერესები, რათა უფრო მიმზიდველი გახდეს მათთვის საქართველოში მოქმედი საზღვაო პორტები და საკონტინენტო ტერმინალები.
- დასაბუთებულია მოსაზრება საქართველოსათვის იმ ხელსაყრელი გარემოების შესახებ, რომელიც უკავშირდება არსებულ სანქციებს დაწესებულს რუსეთის ფედერაციასა და ირანის ისლამურ რესპუბლიკაზე, რომლებიც წარმოადგენენ საქართველოს მთავარ კონკურენტ ქვეყნებს საკონტინენტო გადაზიდვების ნაწილში, ვინაიდან ორივე მათგანს აქვს გასასვლელი ზღვაზე და ასევე გააჩნიათ ღრმაწყლოვანი საზღვაო პორტები. გამომდინარე იქიდან, რომ დიდი ალბათობით მოცემულ ქვეყნებს აღნიშნული სანქციები მოკლევადიან

პერსპექტივებში არ მოეხსნებათ, საქართველოს უზნდება ხელსაყრელი პირობა და გარემოება იმისათვის, რომ მაქსიმალურად სწრაფად განავითაროს თავისი შიდა სახმელეთო ინფრასტრუქტურა იმისათვის, რომ იმ დროისათვის, როდესაც აღნიშნულ ქვეყნებზე მოხდება სანქციების მოხსნა საქართველოს უკვე ჰქონდეს მაქსიმალურად თანამედროვე და განვითარებული შიდა ინფრასტრუქტურა.

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

აღნიშნულ მიმართულებას არ დაუკარგავს მისი პოტენციალი და რომ ახალი ძალებით, შესაძლებელია მისი საკმაოდ მიმზიდველ მარშრუტად ქცევა. ამისათვის მხარეებმა უწყვეტ რეჟიმში უნდა ანვითარონ და გააღრმავონ თანამშრომლობა კანონმდებლობისა და საბაჟო პროცედურების მაქსიმალურად გამარტივებისა და ერთმანეთთან ჰარმონიზაციის მიმართულებით და ასევე უნდა შექმნან ერთიანი ინფორმაციულ-ტექნოლოგიური პლატფორმა, რომელიც მხარეებს დაეხმარებათ ინფორმაციის დროულად და სწრაფად გაცვლაში, რაც უზრუნველყოფს მოცდენის დროის შემცირებას, რომელიც დაკავშირებულია დოკუმენტბრუნვის ფორმალობებთან.

- სასურველია საგანმანათლებლო დაწესებულებებში დაინერგოს ახალი მიმართულება პროფესიული კუთხით, სადაც მოხდება ახალგაზრდების მომზადება-გადამზადება საკონტინენტო ტერმინალების საქმიანობის მთლიანი პროცესების შესახებ კვალიფიციური ცოდნის მიცემით, რითაც თავის მხრივ მოხდება დასაქმების ხელშეწყობა და ასევე საპორტო ქალაქებიდან მოსახლეობის არ გადინება სხვა რეგიონებსა და ქალაქებში.

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

სადისერტაციო ნაშრომის ძირითადი დებულებები ასახულია ჩვენს მიერ გამოქვეყნებულ ნაშრომებში:

- [1] Gechbaia B., Tsilosani A. (2020). "Steps, Challenges and Perspectives for the Development of the "European-Caucasus-Asia Transport Corridor" (TRACECA)," *Innovative Economics and Management*, vol. 7, no. 2, pp. 106-113, 2020.  
[https://www.researchgate.net/publication/343686839\\_evropa-kavkazia-aziis\\_satransporto\\_derepnisTRACECA\\_ganvitarebisatvis\\_gadadgmuli\\_nabijebi\\_ga\\_motsvevebi\\_da\\_perspektivebi](https://www.researchgate.net/publication/343686839_evropa-kavkazia-aziis_satransporto_derepnisTRACECA_ganvitarebisatvis_gadadgmuli_nabijebi_ga_motsvevebi_da_perspektivebi)
- [2] Gechbaia B., Tsilosani A. (2020). "Overview of the Eurasian Transport Corridors, Initiatives of Global Development Strategies and Economic Associations," *Innovative Economics and Management*, vol. 7, no. 2, pp. 95-103, 2020.  
[https://www.researchgate.net/publication/343686696\\_evraziis\\_regionis\\_satranspor\\_to\\_derepnebis\\_globaluri\\_ganvitarebis\\_strategiebis\\_initsiativebisa\\_da\\_ekonomikuri\\_gaertianebebis\\_mimokhilva](https://www.researchgate.net/publication/343686696_evraziis_regionis_satranspor_to_derepnebis_globaluri_ganvitarebis_strategiebis_initsiativebisa_da_ekonomikuri_gaertianebebis_mimokhilva)
- [3] Gechbaia B., Mushkudiani Z., Tsilosani A. (2021). "Problems Caused by the Impact of COVID-19 on Small and Medium Enterprises Management and its Solutions," in International Scientific and Practical Conference "Sustainable Development in the Post-Pandemic Period" (SDPPP-2021), web-conference, 2021.  
[https://www.shs-conferences.org/articles/shsconf/abs/2021/37/shsconf\\_sdppp2021\\_05001/shsconf\\_sdppp2021\\_05001.html](https://www.shs-conferences.org/articles/shsconf/abs/2021/37/shsconf_sdppp2021_05001/shsconf_sdppp2021_05001.html)
- [4] Gechbaia B., Tsilosani A. (2022). "Prospects For Intermodal And Container Transportation For Georgia'S Integration Into The Global Transport Market", *ACCESS Journal, Access to Science, Business, Innovation in Digital Economy*, 2023, 4(1), 85-101  
[https://journal.access-bg.org/issue-4-1-2023/prospects\\_for\\_intermodal\\_and\\_container\\_transportation\\_for\\_georgias\\_integration](https://journal.access-bg.org/issue-4-1-2023/prospects_for_intermodal_and_container_transportation_for_georgias_integration)

LEPL Batumi Shota Rustaveli State University



*Amiran Tsilosani*

Faculty of Economics and Business

Department of Business Administration, Management and Marketing

**Competitive strategies in Georgian container shipping and prospects  
of integration in the global transport market**

Dissertation submitted for the degree of Doctor of Business Administration

**A N N O T A T I O N**

**Batumi – 2023**

The dissertation is being completed at Batumi Shota Rustaveli State University's Department of Business Administration, Management and Marketing, Faculty of Economics and Business.

**Scientific supervisor:**        **Badri Gechbaia**  
Doctor of Economics  
Associate Professor of Batumi Shota Rustaveli  
State University

**Foreign Appraiser:**        **Nataliia Vdovenko**  
Doctor of Economics Sciences  
Professor of the National University of Life and  
Environmental Sciences of Ukraine

**Evaluators:**                **Gela Mamuladze**  
Doctor of Economics  
Professor of Batumi Shota Rustaveli State University  
**Nino Pharesashvili**  
Doctor of Economics  
Associate Professor of Ivane Javakhishvili  
Tbilisi State University  
**Ketevan Goletiani**  
Doctor of Business Administration  
Professor of Batumi Navigation Teaching University

**The Dissertation will be defended in public on April 28<sup>th</sup> of 2023, at 12:00** during a session of the dissertation commission constituted by the Dissertation Board of the Faculty of Economics and Business at Batumi Shota Rustaveli State University. Address: Batumi, Ninoshvili street #35/Rustaveli street #32, Room #423.

Secretary of the Dissertation Board:  
Leila Tsetskhladze  
Doctor of Business, Management Assistant Professor of  
Batumi Shota Rustaveli State University

The dissertation is available in the library of Ilia Chavchavadze of Batumi Shota Rustaveli State University (Batumi, #35 Ninoshvili Street), and its annotation is available on the website of the same institution ([www.bsu.edu.ge](http://www.bsu.edu.ge)).



## I. General description of the paper

**Relevance of the paper.** Globalization processes in the world economy lead to changes in the requirements for the qualitative and quantitative characteristics of goods and cargo distribution, which contribute to changes in the types and methods of competition in different sectors of the transport market, including the container shipping market, which holds an important place in both global and domestic integrated processes of transport logistics systems. Container shipping, in recent decades, has become one of the main factors in increasing the efficiency of the transportation process, as evidenced by the ever-increasing trend and pace of cargo transportation by containers.

Nowadays, the sea container transshipment market is actively developing, the basis of which is the container terminal operators. Although there are many container terminals around the world, the increase in capacity and modernization of which is carried out periodically, in separate cases, this is not enough to prevent container terminals from being overloaded, which in many cases leads to congestion and paralyzation of operational activities, and as a result, it causes major problems in the supply chain.

**Goals and objectives of the research.** The purpose of the research is the determination of competitive strategies in Georgian container shipping and integration prospects in the global transport market. To achieve the mentioned goal, the following tasks of the research were set:

- An analysis of the current situation of the service market related to container shipping in Georgia and abroad;
- Identify the factors affecting the competitiveness of container shipping;
- Determine and Analyse the indicators of competitiveness of services related to container shipments;
- Develop a complex evaluation method of the competitiveness of container terminals;
- Evaluate the level of competitiveness in the domestic and foreign markets.

The theoretical and methodological basis of the research is the research used by local and foreign authors in the field of marketing, evaluation, and competitiveness, logistics. The research is based on the application of different theories, namely competition, economic analysis, and complex systems. Different

methodological tools were also used, such as system-structural analysis, expert evaluations, and information-gathering methods.

The information presented in the study includes the data published by statistics services, various publications, and container terminal operators.

**The theoretical and practical significance of the work.** This study has both theoretical and practical value. Including of it in bachelor's and master's programs will improve the quality of teaching, and give students the opportunity to realize the existence of a local and foreign experience, its potential, and its effective use.

The analysis, evaluations, and conclusions presented in the paper will be important information for relevant state bodies and industry leaders at the regional level, as well as for business companies and entrepreneurs in determining strategies for the optimal use of the potential of container shipping.

The practical significance of the paper is as follows:

- Development of competitive strategies can be used by companies involved in the container shipping service chain, allowing them to analyze and determine their competitiveness and develop marketing and production management strategies.
- The methodology for determining the competitiveness of external factors in the activities of transport and logistics enterprises in the Georgian and global transport market will allow state bodies to identify the impact of external factors that have a negative impact on container shipping and integration prospects, allow them to make appropriate decisions that will improve work processes, operations, and capacity throughput.

**The subject of the research.** Evaluation of competitive strategies of container shipping in domestic and foreign competitive markets.

**The object of the research.** Container shipments of Georgia and the prospects of integration into the international transport market.

**State of the problem study.** The competitive strategies of Georgia in such an important transportation field such as container shipping and the prospects of integration of these shipments in the global transport market have been deficiently studied by Georgian researchers. At the country level, the logistics capabilities are insufficiently studied, there is a lack of statistical data on container shipping, and there are few publications that will create a clear picture of the state of container shipping in the country and provide comprehensive information on each link of this

transportation and related services. It is also important that there is no appropriate methodology for identifying the factors that will contribute to the development of competitive strategies for the development of a given direction.

It is the analysis of current and problematic issues of container shipping and the development of optimal options for its development strategies that determined the goals and objectives of the research topic.

**Theoretical and methodological foundations of research.** Empirical and theoretical research methods were used to complete the work. In order to study container shipping, we were able to study the current situation and dynamics of container shipping in Georgia, as well as to study and investigate the problems in this field, based on data processed and published in Georgian and foreign publications and scientific works. Analyzing the data provided by many information sources - the National Statistical Service of the countries, shipping companies, terminal operators, and state bodies, helped us to see the increase in the importance of container shipping in recent years; Using the recommendations developed as a result of historical experience and practical research (regarding transport costs, customs regimes and geopolitical situation), we were able to analyze all possible and already implemented approaches that will allow companies to develop competitive strategies in Georgian container shipping and at the same time plan the future development of integration perspectives in the global transport market.

**Scientific news.** The innovations presented in this paper are in the development of existing container shipping strategies in Georgia and their harmonization and integration with the global transport market. The following are noteworthy:

- Stages of development of container shipping in Georgia and their main features are established;
- Advantages of container shipping as one of most growing modes of transportation in the world are highlighted;
- internal and external factors affecting container shipments are represented;
- competitive environment in container shipping is characterized;
- Optimistic and pessimistic scenarios of the development of existing container shipping in Georgia are presented;
- Factors hindering the full use of Georgia's capabilities as a container transportation country are represented;

- The role of the state in container shipping and opportunities to fully use the existing potential;
- Prospects of container shipping for the integration of Georgia in the global transport market are represented.

**Based on the aim and objectives of the research, the research has the following structure:**

**Chapter I. Theoretical-methodological approaches and models of research on competitive strategies**

- 1.1 Analysis of the development of competitive strategies and evaluation of studies
- 1.2 Current containerization trends and competitive strategic models worldwide
- 1.3 Georgia's potential as a transit region in container shipping
- 1.4 Methodology and models for the development of competitive strategies in container shipping

**Chapter II. The importance of container shipping in the development of the Georgian economy and the growth of the competitiveness of the Caucasus Corridor**

- 2.1 Advantages of container shipping and its role in developing modern competitive strategies
- 2.2 Factors affecting container shipping and the potential of Georgia's economy development
- 2.3 Competition in container shipping and strategies for increasing shipping competitiveness

**Chapter III. Models of competitive strategies in container shipping and the effectiveness of intermodal services**

- 3.1 Strategic determinants of competitive behavior in container shipping
- 3.2 Intermodal services and strategic directions for container shipping
- 3.3 Prospects of container shipping for the integration of Georgia in the global transport market

**Conclusions and Recommendations**

**Used Literature**

**Annexes**

## II. The main content of the paper

In the introduction of the paper, the urgency of the research topic is established, goals and objectives are set, the subject and object of the research are defined, the theoretical-methodological bases of the research are given, the state of the problem is studied, scientific news of the paper, theoretical and practical significance of the paper is presented.

In the first chapter **“Theoretical-methodological approaches and models of research on competitive strategies”** the first subchapter *“Analysis of methodology for the development of competitive strategies and evaluation of studies”* it is represented what competitive strategy analysis is based on, what is its main goal, what are its important targets and what features can be present when studying the basics of the methodology. as well as theoretical and practical issues of competitiveness of seaports and container terminals as an important part of the supply chain.

Competitive strategy analysis is based on the general methodology of management analysis and marketing research techniques, and its most important methodological issues can be attributed to:

- determination of goals and methodological principles of analysis;
- Identifying the subject and object of competitive analysis study;
- search for forms, methods and sources of obtaining primary information;
- determination of the complex of analysis methods;
- Development of analytical system of indicators;
- Determining directions for using analytical results.

The main goal of competitive strategy analysis is to swiftly and effectively use and define one's advantages. All efforts in production, sales, and management should be directed toward the development of those features and qualities that significantly differentiate it from potential or actual competitors.

The important targets for developing a competitive strategy are as follows:

- Determination of future strategies and plans of competitors;
- Foresee the likelihood of actions of competitors on strategic initiatives;
- determination of the extent to which competitors' strategies correspond to their capabilities and resources;

- Using one's real capabilities and revealing the weaknesses of competitors.

In a time of determining the foundations of the methodology of competitive strategy analysis, there may be certain peculiarities. Methodological bases of similar type can be attributed to:

- objectivity, which ensures high reliability of competitive analysis results;
- Targeting, which will make it possible accurately define and evaluate advantages in changed competitive conditions;
- Consistency, which ensures the implementation of a competitive strategy in a competitive environment with the established unified system and the latter's component subsystems, which are closely interconnected;
- Hierarchy, which implies a multi-level consideration of the changes and state of the competitive environment in the conditions of a changing economy;
- dynamics, which consists in rapidly developing changes between competitive forces in the field, region, or globally, the interaction between which is determined by constant movement, interdependence, and mutual subordination.
- Uncertainty, during which it is impossible to determine the risk that may occur as a result of conducting competitive strategy analysis and conducting management actions.

To increase the competitiveness of seaports, as one of the important components of the supply chain, it is important to analyze the issues of the formation of the system of port fees, which will contribute to the competitiveness of the country's ports, since the issue of port fees is one of the levers through which one or another seaport can significantly impact on competitors, as competitive port charges allow shippers to lower their costs per unit.

Non-less important to analyze the statistical data related to the waiting time of ships to be unloaded and the dwell time of wagons. The dwell time factor and indicator is one of the most important for the field of logistics, especially for the proper functioning of the container terminal, since it is the dwell time of the containers that determines the capacity of the container terminal, smooth operation, congestion, and paralysis. Ignoring the mentioned indicator may lead to several times reductions in the established capacity and throughput of the terminal, which has a negative impact on both the financial and reputational results of the company.

In the second subchapter *“Current containerization trends and competitive strategic models worldwide”* it is discussed what trends are observed in container shipping, what challenges are faced by shipping lines and container terminals, and what criteria are used to select a seaport by carriers.

Due to the fact that international trade tends to grow and supply chains become more global, this trend has contributed to the rapid development of maritime transport, including container shipping.

World globalization has led to a trend of rapid growth in container shipping. The constantly growing trend and pace of containerized cargo transportation is also indicated by the fact that the volume of cargo transported by containers increased by 1794% from 1980 to 2017, namely from 102 million metric tons to 1.83 billion tons. Increased handling volumes in many major seaports, which is largely due to the increase in the size of container ships and by preferring to use the “hub-and-spoke” system of shipping. The above-mentioned type of system determines and is an important factor for these ports to maintain competitiveness in the global shipping market.

Transshipment operations have significantly increased, the share of which in total container shipments has increased from 18% to 31% from 1990 to 2011. This type of shipping is largely focused on ship-to-ship delivery services. Along with the significant growth of transshipment, the development of the global container shipping chain will significantly depend on the leading container terminals. To develop the business and activities of these and other newly established container terminals, various KPIs (Key Performance Indicators) have been developed and used to evaluate and measure the effectiveness of their activities, which are largely related to port activities on the berth, land-side, and storage operations.

There are various trends observed in container shipping, however, the mainb are as follows:

1. Increase in the size of ships - when shipping lines try to reduce costs per unit, the so-called economy scale. This trend has been observed in recent decades, from 1970 to the present, the volume of container ships has increased from 2,500 TEU (Twenty Foot Equivalent) to 21,000 TEU. In the near future, more and more containers will be transported by large ships, and this trend will continue, which forces seaports to carry out the continuous development and improvement of their port and terminal infrastructure since the handling of such types of ships

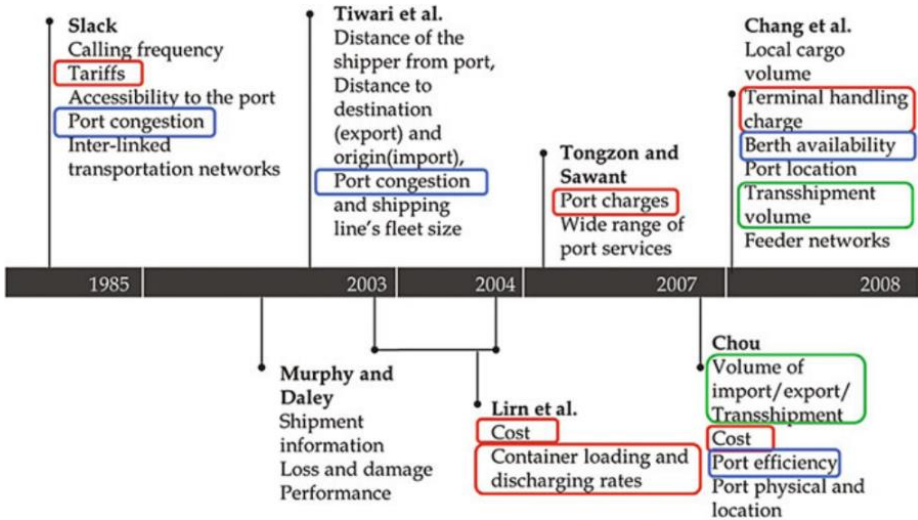


requires the equipping of ports and terminals with modern transport equipment and techniques. The increase in the size of container ships, on the one hand, increases the pressure on seaports and container terminals, and on the other hand, motivates them to develop, otherwise, they cannot ensure the handling of similar types of ships, maintaining operational indicators and efficiency, and maintaining and increasing the share in the competitive market.

2. Increasing transshipment/shipping activities - The efficiency of port operations serves to determine the economic development of a country and globally, more than 85% of international trade is transported through seaports. The total capacity of leading container terminals has increased significantly over the past few decades. With the growth of transshipment operations, more attention should be paid to the efficient and optimal management of the terminal related to storage. To achieve this, many leading container terminals are already fully automated.
3. Intense competition between ports - As already mentioned above, the operation of larger and larger vessels by shipping lines significantly increases the pressure on seaports and container terminals. Competition between major container ports is becoming more and more intense, especially in the Asian region. To be able to increase or at least maintain the efficiency and productivity of their activities in such a tense and competitive environment, container terminals must determine their strengths and weaknesses, potential threats, and opportunities.

It is also interesting to determine the factors that determine the choice of a seaport. Many of the studies that have been conducted (Slack, B., Chou, C., Chang, Y., Lirn, T. at al.) to investigate these issues have aimed to identify the main factors that influence the decision to choose a seaport, however before these factors can be determined it must be clarified who is the decision maker, the shippers or the shipping lines. A summary of seaport selection criteria cited in various literature and studies can be made from the chart in Scheme N1, where the main factors in making a given choice, which has been identified in the studies, are more clearly visible.

**Scheme N1 – The identified factors that determine the decision to choose a seaport according to research conducted by various authors**



Source: Handbook of Ocean Container Transport Logistics

In the third subchapter, “*Georgia's potential as a transit region in container shipping*” transport and competing corridors passing through Georgia are discussed, and a general overview of the strengths and weaknesses of these corridors are presented. Been analyzed the existing capacity of Georgian Railways, capabilities, the capacity of container cargoes, their correlation with container shipments carried out by sea freight, and SWOT analysis.

Georgia's geographical and economic opportunities are considered in consideration of the changing dynamics of the Eurasian region, where major players such as the European Union, Russia, and the United States have had a significant impact on the post-Soviet area. The growing influence of China and Iran (after the lifting of sanctions on the latter) on the region is taken into consideration when assessing this dynamic.

Today, there are many international transport corridors, economic associations, and routes on the Eurasian continent, which aim to promote transport corridors and economic development at the same time, however, from the above-mentioned associations and routes, below are listed following major ones:

- The BRI ("Belt and Road Initiative") is a global development strategy initiated by China, previously known as OBOR – One Belt One Road;

- EAUE - Eurasian Economic Union;
- INSTC – The International North-South Transport Corridor;
- TRACECA - Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia, a component of which is the "Trans-Caspian International Transport Route" (TITR), also known as the "Middle Corridor" and which is a continuation of TRACECA, which Refers to an attempt to mutually agree on tariffs, within the framework of TITR, between the railway and port representatives of Georgia, Azerbaijan and Kazakhstan.

“Belt and Road Initiative” (BRI) - The global development strategy initiated by China initially included several economic corridors, in particular six routes: New Eurasian land bridge, China-Mongolia-Russia, China-Central-West Asia, China-Indochina Peninsula, China-Pakistan and Bangladesh-China-India-Myanmar economic corridors. None of the initially presented economic corridors and routes cross the Caucasus route, which did not hinder the future economic cooperation between Georgia and China.

“Eurasian Economic Union” (EAUE) – As a counterweight to the “Belt and Road Initiative”, in 2016, Russia put the “Greater Eurasian Cooperation” initiative on the agenda, which represented a larger and larger connection of the Russian-Kazakh project – “Eurasian Economic Union” that has been operating since 2015, which today unites Eastern Europe, Central Asia and Five countries of West Asia, namely Belarus, Armenia, Kazakhstan, Kyrgyzstan, and Russia. Among the international transport corridors passing through the territory of the “Eurasian Economic Union”, there is the “International North-South Transport Corridor” (INSTC), which envisages the connection of cargo coming from India to the EU countries via Iran, Azerbaijan, Russia, and the “East-West Corridor”, which includes “Trans-Siberian Railway” (which stretches 11,000 km from St. Petersburg to Vladivostok). The railway has access to the railways of Kazakhstan, China, Mongolia, and the Democratic People's Republic of Korea in the east.

“International North-South Transport Corridor” (INSTC), the foundation of which was laid in 2002 based on a tripartite agreement signed between the Russian Federation, India, and Iran. Turkey, Azerbaijan, Armenia, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan, Belarus, Ukraine, Oman, and Syria also joined in later periods. The length of this corridor reaches about 7,000 km and stretches from St. Petersburg to the Indian port of Mumbai and will connect Russia, Azerbaijan, Iran, and India. The corridor allows cargo to move across the Indian Ocean to the Iranian seaport of

Bandar Abbas in the Persian Gulf (which accounts for 85% of Iran's maritime traffic), then transshipped by various modes of transport to the Baltic Sea port of St. Petersburg, from where cargo can finally be sent by sea to EU countries. However, this transport corridor has faced a significant problem since the US imposed a near-total economic embargo on Iran, which also includes sanctions on companies that do business in Iran. This significantly hindered the development of the transport corridor.

“Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia” (TRACECA) - this program was founded back in 1993 and aimed to establish a transport corridor using EU resources. The project meant supporting the political and economic independence of the countries of Central Asia and the Caucasus, bypassing Russia by allowing them access to European and world markets and using alternative routes. Currently, TRACECA member countries are Georgia, Azerbaijan, Ukraine, Turkey, Armenia, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Uzbekistan, Tajikistan, Turkmenistan, Iran, Moldova, and 27 EU countries. Unfortunately, this corridor does not operate at full capacity due to a number of reasons, namely:

- the unstable political regime of some member countries;
- a large number of multimodal operations (including the most problematic, ferry ships used for transshipment in the Caspian Sea section);
- Crossing the borders of up to 12 member countries, which have different transport infrastructure, customs, and transportation regulations;

In order for Georgia, as a country through which TRACECA passes, the corridors of the “Middle Corridor” and the “Trans-Caspian International Transport Route” to become attractive for the participating countries, within the framework of this program, it is necessary to reach an agreement between the member countries regarding the harmonization of customs legislation, which significantly will reduce the delays related to customs inspection as well as document inspection and control procedures. It is also important to modernize the aging infrastructure, especially the railways, which are of the Soviet standard, which is reflected in the gauges of 1520 mm (only found in post-Soviet countries and Finland), which is not compatible with the Chinese and European standards, where the gauge is determined by 1435 mm. Due to the mentioned differences between the gauges until now, within the framework of the Baku-Tbilisi-Kars project, loads are being transferred from one

train to another in Akhalkalaki, in order to further transport the cargo to Turkey, which also significantly reduces the efficiency of transportation and at the same time increases costs and dwell time.

Within the framework of this study, we also tried to determine the volume of containerized cargo turnover, which was carried out by the Georgian railways in 2019-2022, in order to determine the correlation between seaports and railways in terms of transportation of containerized cargo. Based on the data provided by JSC “Georgian Railways” and the data published by the Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia, it was possible to determine the correlation index (Table N1).

***Table N1 - Determining the correlation index between the number of containers handled by Georgian seaports and railways in TEU units***

<b>Period</b>	<b>Number of containers processed in seaports of Georgia (in TEU/units)</b>	<b>Number of containers processed by Georgian Railways (in TEU/units)</b>	<b>Correlation Index</b>
<b>2020</b>	490,370	81,047	0.30
<b>2021</b>	401,255	73,395	
<b>2022</b>	424,765	87,456	

Source: The table was compiled by the author based on the data provided by the Ministry of Economy and the Georgian Railways

As can be seen from the table above, the correlation between sea and rail freights is quite low. Also, based on the reasoning given in the study, we came to the conclusion that the development of railways is associated with many challenges, such as difficult terrain, the unstable political situation in some of the regions, and that the development of railway is more to be discussed in terms of intermodal cargo and less in terms of competition against sea freight. In order to make more visible the strengths and weaknesses of sea and rail transportation, as well as the opportunities and threats of these types of transportation, a SWOT analysis was conducted between these two types of transportation (Scheme N2).

## *Scheme N2 - SWOT analysis of shipping containers by sea and rail*

Strengths		Weaknesses	
Maritime Shipping	Railway shipping	Maritime Shipping	Railway shipping
1) Big volume of transportation at once	1) Fast delivery	1) Long period of transportation	1) High cost of transportation
2) Low cost of transportation	2) Direct transportation ability	2) Need to use rail or road transport in addition	2) Need to re-arrange the composition of blocktrain due to the difference in railway gauges
3) High throughput capacity	3) Low transportation cost on electrified sections of the routes	3) Long shipping routes	3) Delivery in small batches
Opportunities		Threats	
Maritime Shipping	Railway shipping	Maritime Shipping	Railway shipping
1) Ability to use various seaports	1) Dislocation of production/manufacturing inland	1) Narrow/low draught shipping channel in the seaport	1) Transportation on competing rail routes when fewer transit countries are involved
2) Use of "smart containers" and control over their movement	2) Electrification of railways in transit countries	2) Congestion, waiting in ports of high intensity	
3) Reduction of emissions after full implementation of IMO 2020	3) Increase the frequency of Blocktrains 4) Development of the Silk Road	3) Adverse weather conditions 4) Piracy/terrorism	2) Robbery of containers during transportation and transshipment

Source: Compiled by the author

The above SWOT analysis has shown that sea shipping has a stronger position in terms of shipping volume, cost, throughput and delivery area than railway shipping.

The fourth subchapter *“Methodology and models for the development of competitive strategies in container shipping in Georgia”* is dedicated to practical aspects of competition: competitive strategies, types, and methods of competition.

From the generally recognized classic market models, let's consider the features of competition in transport markets. Perfect and imperfect competition are distinguished according to the degree of market monopolization.

Perfect competition is a type of unlimited competition. It is used in a market where there are many sellers and buyers of similar transportation services. In maritime shipping, this type of market can be conventionally attributed to the domestic port market of agencies and transport-forwarding services. There is no such competition in the seaport and container terminal services market.

Perfect competition is counterbalanced by imperfect competition. In imperfect competition, the following types are distinguished: monopoly, oligopoly, and pure monopoly. Unlike perfectly competitive markets, in imperfectly

competitive markets, individual sellers can influence the price of their products. The main differentiator between these markets is their degree of monopolization.

The monopoly is not typical for the market of seaports and container terminal services since usually more than one seaport operates in maritime countries, and more than one container terminal can operate in the port itself.

Oligopoly takes place in conditions where a relatively small number of sellers (but not one) operate in the sector market, who have the opportunity to coordinate their market policies. It should be noted that oligopoly is the most common form of competition in the transport market, due to the large number of consumers and the limited number of transport organizations. Oligopoly is the main form of competition for the port terminal services market.

Based on the level of development and distribution, they distinguish intra-industry, inter-industry, internal (local), and international competition. Intra-industry competition is most developed in countries with a high level of production and in developing countries that have reached a significant industrial level. Despite the existence of several modes of transport, intra-industry competition arises among them, since all modes of transport satisfy the same need for movement.

The assessment of the competitiveness of operators of marine container terminals is carried out in the international segment of this market, where the external environment is different for companies located in different regions and countries. Based on the analysis of the characteristics of the sea container shipping market, a set of external factors affecting the competitiveness of container terminal operators was identified, which are:

1. Geographical location. The influence of the geographical location on the competitiveness of the terminal is determined by its proximity to the main transport routes of the world, which makes it convenient and appropriate to use the terminal complexes of this country.
2. Political and economic system stability. This factor is characterized, first of all, by the regulations and normative acts adopted by state bodies, and the level of control exercised by the state over the protection of the latter, as well as by various types of public organizations and associations.
3. customs system. The impact of the customs system on the competitiveness of the transport sector is determined by the amount of customs fees, the regulation of customs procedures, the level of transparency, and simplicity.

4. Tax policy and quality of legislation. These factors directly determine the pricing component of competitiveness. The economic activity of companies takes place in a legal context, the “rules of the game” are created by the state and by which rules all participants of the local market must “play”.
5. The level of information technology development in the country. The development of telecommunications and information technologies makes it possible to quickly obtain information about the current situation in the local and foreign markets, and to analyze the given information in order to make appropriate decisions.
6. Level of integration into the global transport network. The level of integration into the global transport network is determined by the availability of national transport systems for international shipments.
7. General development of the country's transport infrastructure. In the competitive struggle for sustainable cargo flows, only the high quality of service of port container complexes and terminals is not enough, because the seaport is only a separate link in the transport chain.
8. Amount of port fees. Port fees are one of the essential indicators of the competitiveness of seaports. Cargo owners and shipping lines, given alternative options, choose a port where they can get the high-quality service they need at the lowest cost.

In the second chapter **“The importance of container shipping in the development of the Georgian economy and the growth of the competitiveness of the Caucasus Corridor”** the first subchapter *“Advantages of container shipping and its role in developing modern competitive strategies”* a brief historical overview of how this type of shipping was established is given. Also are discussed today's most common container types and their advantages, dangerous container cargo classifiers, and container terminal insurance issues.

The beginning of cargo transportation by containers gave a significant impetus to the development of intermodal transshipment and also gradually to the development of special vehicles, equipment, and infrastructure that would allow carriers to handle sea containers.

The popularity of container shipping, which practically revolutionized the transportation industry, was and still is due to many factors, namely:



- it became possible to move cargo quickly and reliably at any distance;
- it became possible to standardize the production of containers and their spare parts necessary for cargo transportation;
- Shipments have become safer since losses that are no longer related to the volume of shipments have been reduced.
- Transportation of containers, thanks to its unified and standardized structure and fasteners, is easily possible both by ship and by trucks and railways.
- The reduction of costs and time related to shipping has led to the popularity of this type of shipping and the growing interest in it.

Container shipping is still actively developing. This is evidenced by the fact that after the original container box, many other types of containers were created for different types of cargo. Today, the most common types of containers are the following:

- *Dry storage container*
- *Flat rack container*
- *Open top container*
- *Open-side storage container*
- *Refrigerated ISO containers*
- *Half height containers*
- *Rotainer*

When transporting cargo with containers, it is no less important to provide information about the transported cargo to the cargo carrier and handlers, especially for dangerous and hazardous cargo. Dangerous goods (so-called "DG cargo"), are those types of cargo that can pose a threat to human health, safety, property, and the environment if handled incorrectly.

There are 9 types of dangerous goods which are grouped according to the level of danger and hazardous materials involved and these classifications are as follows:

1. Explosives
2. Gases
3. Flammable liquids
4. Flammable solids

5. Oxidising substances & organic peroxides
6. Toxins and infectious substances
7. Radioactive material
8. Corrosives
9. Miscellaneous dangerous goods

Regulations and rules for the handling of dangerous goods are defined for the safe and efficient transportation of goods based on different modes of transport. They are issued by international associations and local authorities on the basis of UN recommendations.

The obligation to insure the handling and related risks of the above-mentioned container cargoes, including dangerous cargoes, rests with the container terminal. This obligation to container terminals was determined by the UN Convention relating to the liability of transport terminal operators in international trade and this type of insurance is called "Terminal Operator's Liability" (TOL). It should be noted that this insurance is not limited to cargo insurance and is possible and in some cases, it is even mandatory to include container terminal berth, infrastructure, port equipment, building construction, liability to third parties, professional liability, and other types of insurances.

In the second subchapter *"Factors affecting container shipping and the potential of Georgia's economy development"* the factors that have an impact on shipping and perspectives that can positively affect the development of the economy of Georgia are reviewed.

Shipping in general, including container shipping, can be affected by many different factors, although it is possible to divide these factors into external and internal impacting factors.

External factors can be attributed to factors that can be caused by reasons independent of the subjects involved in shipping, such as local or global economic crises, pandemics, local or world political situations, regulations, war, and others.

The internal factors can be attributed to the factors existing within the units of the shipping entities themselves, such as: investments, infrastructure, organizational management, modern enterprises and information technologies, and others.

The economic crisis of 2007-2010 significantly affected the global economy. The recession also affected global trade, with trade volume in 2009 down 25%

compared to 2008, which in turn also affected the container shipping industry. However, the mentioned drop was soon recovered and the annual throughput was already increased in 2011.

The Covid pandemic has changed not only the lives of many people but also the situation in global and local markets. The long-established and experienced connections and routes between producers and consumers were broken, which led to significant changes in the sphere of logistics. It should be noted that the sphere of maritime transport also withstood this challenge, and although the volume of shipments did not fall as sharply as expected at the beginning of 2020, towards the end of the same year it started to grow again, which laid the foundation for the transformation of global production and sales chains and the emergence of new models of maritime transport.

In the last few years, the world has witnessed significant challenges, however, starting from February 2022, another one, particularly, the Russian-Ukrainian war added on top of that, which causes great uncertainty among importers and exporters, since no one knows how the war in Ukraine will affect international cargo shipments. It is clear that under the current war, the economy of Ukraine will be significantly reduced. Exports of goods will also decrease significantly due to reduced demand for luxury goods. Due to the invasion of Ukraine and the implementation of large-scale military operations, the countries of the world have imposed unprecedented sanctions against Russia. Also, many large international companies, in terms of solidarity and on the basis of a personal decision, stopped their activities in Russia. The continuation of trade relations with Russia is associated with significant economic risks.

The factors affecting container shipping described above were included in this paper in order to determine how resilient container shipping is to such challenges, how quickly it can adapt to new circumstances, and how long it takes to recover lost capacity. In all of the examples described above, container shipping quickly recovered to pre-crisis levels.

In addition to the above, as international shipping has already been significantly strained by the problems caused by the Covid pandemic and has not had enough time to fully regain its flexibility, the said war may further exacerbate the issues related to international shipping, as any changes in transport routes and further pressure on transport logistics will affect prices. We can assume that the

transport routes changed as a result of the Russia-Ukraine war are the reason why the transit indicators of the Georgian railways have significantly increased in 2022, compared to previous years, while the import and export indicators have unfortunately been decreasing over the last three years (Table N2).

**Table N2 - Statistics of container shipments by JSC “Georgian Railways”**

Transportation Type	number of containers in TEUs				
	2020	2021	%	2022	%
Export	8,582	7,413	-14% ▼	6,768	-9% ▼
Import	7,429	7,011	-6% ▼	5,891	-16% ▼
Transit	65,036	58,971	-9% ▼	74,797	27% ▲
TOTAL	81,047	73,395	-9% ▼	87,456	19% ▲

Source: The table was compiled by the author based on the data provided by the Georgian Railways

The above paragraphs described the external factors that affect the transportation sector, including container shipping, and below we will review the internal factors that affect the given sector.

The challenges facing shipping/transshipment seaports and container terminals are many, but three main ones can be distinguished: 1) pressure on operational activities in the seaport/container terminal area due to ship arrivals and berth clearances, 2) existing congested operations in the terminal area, and 3) Scarcity of territory.

Pressure on operational activities in the seaport/container terminal area - performance of berth operations can be assessed by berth availability during ship arrivals (assuming minimum delay). This includes the ability for ships to dock within 2 hours of entering the seaport.

Congested Terminal Area Operations - Typically, shipping hub ports handle large volumes of containers, many of which have been unloaded from a ship to be loaded onto another ship.

Scarcity of territory - With the growing trend of container shipping, it becomes necessary to store and stack more and more containers in seaports and container terminals. The expansion of seaports and container terminals is often faced with the simple problem and reason of lack of space and available free land, especially in seaports located in or near populated areas.

Taking into account the factors described above and the challenges faced by the world, including Georgia, it is possible to draw conclusions that will have a positive impact on Georgia as a transit country in the future. Georgia, as a country with seaports, which connects landlocked countries with world sea shipping, has a great potential to significantly increase its economic potential in the direction of transportation and, in particular, container shipping, since the latter is the most optimal form of the complex intermodal on the section that Georgia has with the above-mentioned countries, in particular with the countries of Central Asia, Azerbaijan, and Armenia.

In the third subchapter "*Competition in container shipping and strategies for increasing shipping competitiveness*", the types of inter-port competition, the development of shipping lines, and alliances that increase their trading power and thereby influence seaports and container terminals are discussed.

Since the 60s of the 20th century, after the active containerization of cargo and the activation of intermodal shipments, this trend has been growing until now, and in these conditions, container ports and terminals have a particularly important role, since they have become key function performers in the supply chain. Recently, shipping lines often resort to consolidation, through vertical and horizontal integration, which is manifested in the merger of companies, the acquisition of shares of other shipping lines and the formation of joint alliances, which allow them to reduce competition, strengthen their existing positions in the market through mutual support and avoid bankruptcy danger.

In addition to the above, the growing trend observed in alliances between shipping lines, mergers, and other such activities that significantly increase the shipping line, leads to an increase in the concentration of shipping, which helps them to increase their trading power, which manifested in the setting of favorable terms for them, during negotiations related to services at seaports and container terminals.

Competition between seaports can be divided into three main categories: inter-port competition, intra-port competition and inter-port competition at the port administration level.

Inter-port competition can be defined as competition between different ports. In turn, inter-port competition can be divided into three subcategories. The first is the competition between the entire port area and the coastline; the second

type - is competition between seaports of different countries; The third type is competition at the national level when the competition takes place between ports within a single country since the seaports serve the same hinterland that overlaps;

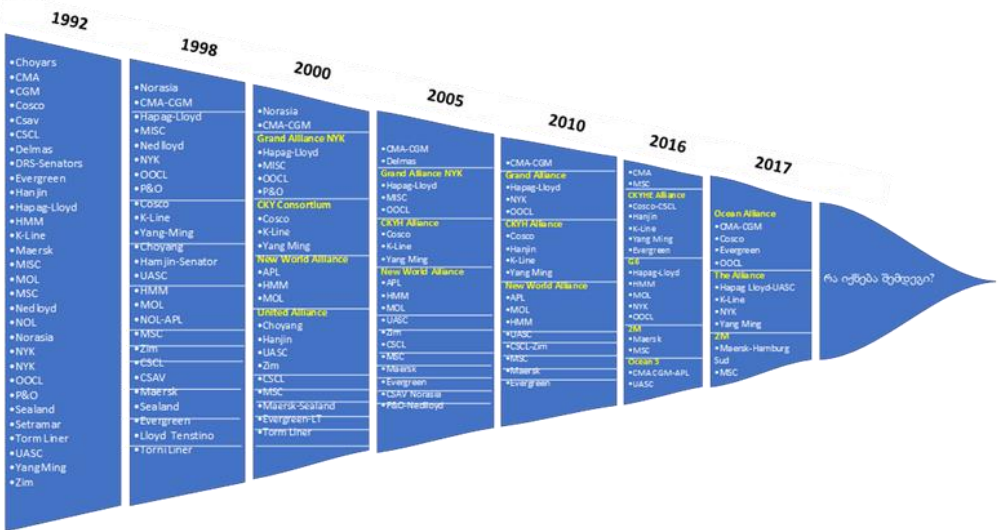
The second type of seaport competition, Intra-port competition, is mainly related to container terminal operators, owners, and port administrations. This type of competition can have two forms: first - direct competition between terminals operating in one port; Second - when operators operating inside one terminal compete with each other. The level of competition is directly determined by the flexibility of terminal operators - the lower the level of competition within the port, the higher the flexibility of the port, especially in relation to pricing policy.

The third type of competition between seaports - is inter-port competition at the level of port administration. This type of competition exists between port administrations at the national, local, regional, or international levels. It is possible to clearly identify when competing ports share the same market and handle the same type of cargo.

In recent times, the competition between shipping lines and the desire to increase supply to the market has led to the creation of giant mega-ships, which has led most of them to a negative balance. Because of this, they began to rapidly form alliances and acquisitions in order to survive and also strengthen their position in port operations to reduce costs and gain control.

The policy of horizontal integration of shipping lines and their support through the creation of alliances is not groundbreaking, however, the recent pace of consolidation may be due not only to overcoming their financial difficulties but also to geopolitical reasons. Scheme N3 shows the consolidations and partnerships that have taken place from the late 90s to the present. In 2014, the market share of alliances alone reached 50%. In the same context, in 2017, only 3 alliances controlled almost three-quarters of the entire market.

## *Scheme N3 – Evolution of Shipping Line Alliances*



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

The importance of current alliances lies in changing the policies of market leaders, such as Maersk and MSC, from just acting to engaging in alliances and forming the 2M alliance, which controls almost a third of the market share. Even this example alone significantly increases market concentration and strengthens the bargaining power of shipping lines when negotiating with container ports.

In the third chapter “**Models of competitive strategies in container shipping and the effectiveness of intermodal services**” the first subchapter “*Strategic determinants of competitive behavior in container shipping*” the results of the conducted research aimed at revealing the determinants that determine the efficiency and competitiveness of seaports and container terminals are discussed. The research was conducted by sending questionnaires to the 86 enterprises registered and operating in Georgia participating in shipping were defined as the target group, of which 20 answered (23% of respondents). We tried to include in the research companies that are involved in different types of cargo transportation in

order to better see which type of transportation they used most often, to find out their opinion about how well developed container transportation and related infrastructure are in Georgia, what they considering as a strong and weak parts in local container transportation, how much has containerized shipments increased or decreased over the last 3 years, what problems and challenges do they see in container shipments today, how has the covid-pandemic affected their activities, what types of goods do they import, what criteria do they prefer when choosing a container terminal, how important is Offering them a non-fixed tariff scheme, which shipping company's service they use and which container terminal operating in Georgia they prefer.

The most studied determinant of shipping costs is the geographic location of seaports and container terminals. Also an important determinant is the level of land infrastructure development, which largely determines transportation costs. We decided to investigate the determinants that determine the efficiency and competitiveness of seaports and container terminals, and to achieve this goal, a study based on empirical data collection with the help of a semi-structured questionnaire was used. The purpose of the research was to determine the determinants that determine the competitiveness of a container terminal and determine the choice of consumers and carriers. During the research, the respondents were asked to evaluate which of the following five indicators they preferred when choosing a container terminal, which would ultimately become decisive for handling cargo at a particular container terminal. These indicators are:

- Tariffs for loading and unloading containers
- Terminal location, seaport connectivity, and accessibility
- Wide range and quality of terminal services
- Berth availability for fast processing of incoming ships
- Efficiency of the container terminal

The table below presents the results, showing the weighted average and standard deviation of the survey results (Table N3)



**Table N3 – Determinants of choosing a container terminal based on a survey**

Criteria	Weighted Average	Standard Deviation
Tariffs for loading and unloading containers	4.95	0.22
Terminal location, seaport connectivity, and accessibility	3.65	0.75
Wide range and quality of terminal services	2.35	0.93
Berth availability for fast processing of incoming ships	1.95	1.19
Efficiency of the container terminal	2.10	0.85

Source: The data was compiled by the author based on a survey of respondents

From the indicators presented in the table above, it is clear that the main and prominent determinants in choosing a container terminal are the tariffs, i.e. the cost savings related to transportation and the location of the container terminal.

Also, as a result of the survey, it was revealed that the majority of carriers, namely 65%, use sea transportation. It was also revealed that out of the various shipping methods implemented by companies, marine shipping is leading again with 62% and it is followed by road transportation with 24%. Respondents' assessment of the development of container shipping and related infrastructure was split evenly between "average" and "good". The majority of respondents 45% stated that cargo turnover has increased over the last 3 years, while 20% said that it increased significantly and 20% said that it decreased. Companies' assessments of the need for intermodal shipments were evenly split between "less important" and "important" at 40-40% and between "not important" and "very important" at 10-10%. 55% of respondents do not use intermediate service providers in logistics. For 40% of the respondents, the offered non-fixed/flexible tariff can be interesting, and for 30% - it is acceptable. As a result of the survey of the respondents, the top three shipping companies that they prefer and use their services were identified as "MSC", "MAERSK" and "COSCO". About 40% of the respondents prefer the container terminal of "APM Terminals Poti", 35% the "Batumi International Container Terminal", and 25% do not have special preferences in which terminal their cargo will be processed. More details regarding the above results are given in Scheme N4

***Scheme N4 – Survey results in percentages***

The most frequently used mode of transport	Automobile 20%	Railway 15%	Airway 0%	Maritime 65%
Percentage share of use of different modes of transportation by types of transportation	Automobile 24%	Railway 13%	Airway 1%	Maritime 62%
How well developed is container shipping and related infrastructure	Bad 0%	Average 50%	Good 50%	Very Good 0%
How container shipments have increased or decreased over the past 3 years	Decreased 20%	Same 15%	Increased 45%	Significantly Increased 20%
How important is intermodal shipping service	Not Important 10%	Less Important 40%	Important 40%	Very Important 10%
Frequency of using the intermediate service providers in logistics	Not Using 20%	Rarely 55%	Frequently 25%	Always 0%
Offering a flexible tariff scheme for terminal services instead of fixed tariffs	Not Acceptable 25%	May be 40%	Acceptable 30%	Necessary 5%
The container terminal in which you prefer to be served	Batumi International Container Terminal 35%	Not Essential 25%	APM Terminals Poti 40%	

Source: compiled by the author based on a survey of respondents

Noteworthy that the emergence of new determinants, which determine the priority of increasing the competitiveness of any activity, including container shipping, is a feature of the formation of the modern technical-economic paradigm, which historically is the basis of the stability of the national economy. The 21st century is a century of rapid industrialization, in which one of the powerful factors in developing competition and raising the reputation of container shipping companies is its Corporate Social Responsibility (CSR). The activities of companies involved in container shipping are often associated with a number of social and environmental risks, the overcoming of which will allow them to take a higher competitive position, both in the local and international markets. Therefore, more and more attention is paid to the issues of social responsibility, since the mentioned issue appears more frequently as one of the tools of the competitive struggle in the new economic conditions, and it is corporate social responsibility that has become a new determinant in container shipping and the competitive environment in it, since, as is known, the determinant is the reason, an antecedent condition that leads to a certain outcome.

Corporate social responsibility, as an element of strategic management, involves obtaining economic, social, and environmental results as part of corporate sustainability, which ensures compliance with ethical standards of corporate behavior and involves business participation in the development of the company,

industry, sector, and society. Today, the tools for financing socially responsible activities are already well known, however, obtaining a quantitatively measurable socially significant result, which expands the factors of ensuring the company's competitiveness in the existing nomenclature, remains an insufficiently studied and unprocessed aspect.

Today, economic efficiency within the framework of competitiveness growth is not limited to high profits and the potential for innovative and technological growth. The company's reputation is of particular importance, which in turn depends on the policy of corporate social responsibility.

It is possible to make a reasonable conclusion that the effective activity of the company in the field of social responsibility activities contributes to the growth of the company's value, expands the possibilities of fundraising, and makes it possible to increase the financial indicators by concluding a more profitable contract. Accordingly, the competitiveness of the company's products and services in the capital raising market increases, as does the competitiveness of both the employer and the counterparty.

In the second subchapter „*Intermodal services and strategic directions for container shipping*“ the issue of intermodality in seaports and container terminals is discussed.

In the global supply chain, seaports and container terminals play an important role in integrating countries into global trade. Accordingly, seaports and container terminals combine and involve many actors in the sphere of logistics, such as seaports, stevedoring companies, container terminals, carriers (using different modes of transport), shipping lines, customs brokers, surveyors, and freight forwarders. Meeting the growing demands of these latter causes more and more frequent mergers of logistics companies in alliances in order to provide complex services to the clients who send cargo. The logistics services industry is a broad structure characterized by the modal fragmentation of road, rail, sea, and air routes. In order to denote similar multimodal service companies engaged in different types of transportation services, we will use “IMS companies” (Inter-Modal Service Companies), which combine and include different types of complex transportation services.

The intermodality of seaports is becoming one of the important parameters in terms of expanding the range of services in order to create additional value for

cargo shippers. The intermodality of seaports and container terminals makes it easier for cargo to transit by building optimal routes to gain time and cost advantages. However, in order to improve intermodality, it is often necessary for several “IMS companies” to create supply chain services in order to be able to offer a complex service to shippers. The mentioned underlines the fact that in order to provide additional new services in the supply chain, it is necessary to manage materials, resources, and processes through inter-company management. In this sense, the supply chain services in seaport logistics can be managed under the leadership of a larger unit that will unite several “IMS companies” and that will ensure cooperation and coordination among several “IMS companies” in order to enable the creation and offering of additional new services to shippers.

Achieving intermodality in seaport logistics is a prerequisite for competitive advantage, whereby “IMS companies” can reduce costs and deliver value to customers in terms of the variety and quality of service offerings.

Intermodality has the potential to redefine the schedule of value creation between “IMS companies”, where it is important that any “IMS company” be able to offer a shipper direct or indirect intermodal transport services.

Intermodal transportation services play a key role in forming the overall value proposition for shippers. With intermodality in mind, “IMS companies” can offer better-added value to shippers by offering diversified transport modes and routes. This further implies that all the attention paid to service and put in intermodality can help “IMS companies” better develop their service capabilities to meet customer specifications. In addition, the expansion of intermodal services can help the "IMS companies" in their turn to develop the capabilities of transporting different types of cargo.

In the third subchapter *“Prospects of container shipping for the integration of Georgia in the global transport market”* The geographical features of the Black Sea, the terminals operating in the Black Sea basin, the capabilities of existing and future container terminals of Georgia, and cargo turnover data by terminals and countries are discussed.

In terms to consider what prospects Georgia has in terms of integration of container shipping into the global transport market, we must review which countries operate in the Black Sea and what are the characteristics of the Black Sea.

The Black Sea is accessed by ships through the Bosphorus Strait, with an increasing number of ships passing through it, making it one of the busiest sea passages in the world. The Bosphorus Strait is crossed by 3 suspension bridges and two underground tunnels that pass under the Bosphorus Strait, one of which is a highway and the other is the railway. These bridges and tunnels connect the two continents. In addition to the aforementioned complexities, due to the congestion and intense traffic of the Bosphorus, the traffic jams at the entrance to the strait are high, as a kind of funnel effect is created when ships are piled up at the entrance to the strait waiting for their turn to cross the strait.

Based on the geographical features of the Bosphorus strait and the technical features of the infrastructure developed on it, certain restrictions have been imposed on the types of sea transport that do not meet certain requirements. These restrictions are detailed in the Montreux Convention and there is a separate list of requirements that a seagoing vessel must meet in order to cross the Bosphorus Strait, which is mainly related to the size of the vessel and the type of cargo to be carried.

Taking into account the features and limitations of the Bosphorus Strait described above, it can be said that the development of seaports and container terminals in the Black Sea is also limited, which comes out in the fact that none of them can handle the new class of mega-ships, such as New-Panamax, VLCS (Very Large Container Ship) and ULCS (Ultra Large Container Ship) type ships in their ports, for the simple reason that all the listed above ships cannot cross the Bosphorus Strait. A separate class of container ships known as “Bosphorus-Max” was created for the Black Sea, and they are close in their technical characteristics to the “Post-Panamax” class of container ships. The “Bosphorus-Max” class container ship is the largest ship that can enter the Black Sea from the Mediterranean Sea. From the above, we can assume that the maximum upper limit of infrastructure development of seaports and container terminals in the Black Sea can be determined by the possibility of receiving ships of a given class. It should be noted that none of the seaports and container terminals operating in Georgia meet the requirements that would make it possible to receive and handle ships of a similar class, although the seaport of Poti already applied and has a port development plan ready, as a result of which the berth depth will be 13.5 meters and will be able to receive container ships of up to 9,000 TEU, this will still not be enough for the port to be able to receive and handle Bosphorus-Max class container vessels. The latter type of vessel will be able

to be handled by the deep-water port of Anaklia, according to the announced project of which the berth of the port will have a depth of 16 meters, which will allow it to receive “Bosphorus-Max” and “Post-Panamax” type container vessels. The Anaklia deep-water port construction project was postponed several times due to certain reasons related to the duration of the project preparation and research and surveys, the complaint filed by the “Anaklia Development Consortium” and the private investor against the Georgian state in international arbitration, which stopped the construction of the given port for several years, although in 2022 In December, the Prime Minister of Georgia announced at the government meeting that Anaklia port will be built with the participation of the state, where the state will own 51%. There is no doubt that the appearance of a new seaport and an additional container terminal on the market will have a positive impact on the Georgian market, which will be expressed in the increase of throughput and competitive prices for consumers, however, the fact that after the completion of the Anaklia port, 3 seaports and their existing container terminals will operate on the market, one of which will be under state management and control, while the others will be represented as legal entities under private law, creating unequal conditions among market participants. It should also be taken into account that the above-mentioned legal entities of private law are usually represented as international companies and operators, which may file a lawsuit against the State of Georgia, as did the “Anaklia Development Consortium”, due to the fact that they find themselves in unequal competitive conditions.

Seven countries are involved in container shipping on the Black Sea, namely, Georgia, Romania, Ukraine, Bulgaria, Russia, Moldova, and Turkey. It should be noted that out of these seven countries, significant container cargo traffic is carried out only in 5 of them since Moldova is practically unable to handle container ships due to its difficult geographical location, while Turkey has its sea container ports and terminals significantly developed and located on the side of the Marmara and Aegean seas. Russia, Ukraine, and Romania are in the top three by the volumes of container cargo turnover, however, it should be noted that the container cargo turnover of Georgia with the compound annual growth rate (CAGR) in the period 2008-2020 is the highest among the given countries (see Table N5). As can be seen from the table, the compound annual growth rate of Georgia in the period of 2008-2020 was 7%, and the total growth rate of the Black Sea was 2%. As a note, we would

like to point out that Georgia volume increase in 2019 was due to the "Armenia" factor, and in this regard, the given year was anomalous in terms of cargo turnover, and therefore the compound annual growth rate in the case of 2008-2019 was at a double-digit 11% mark. The "Armenia" factor refers to Armenia's membership to the Eurasian Economic Union (EAEU), which required Armenia to increase customs duties and taxes on used cars, which led to a sharp increase in container traffic, as used cars were imported to Georgian ports in order for consumers to transport these cars to Armenia until 2020. From January 1 of the year, new customs clearance rates for used cars would come into force.

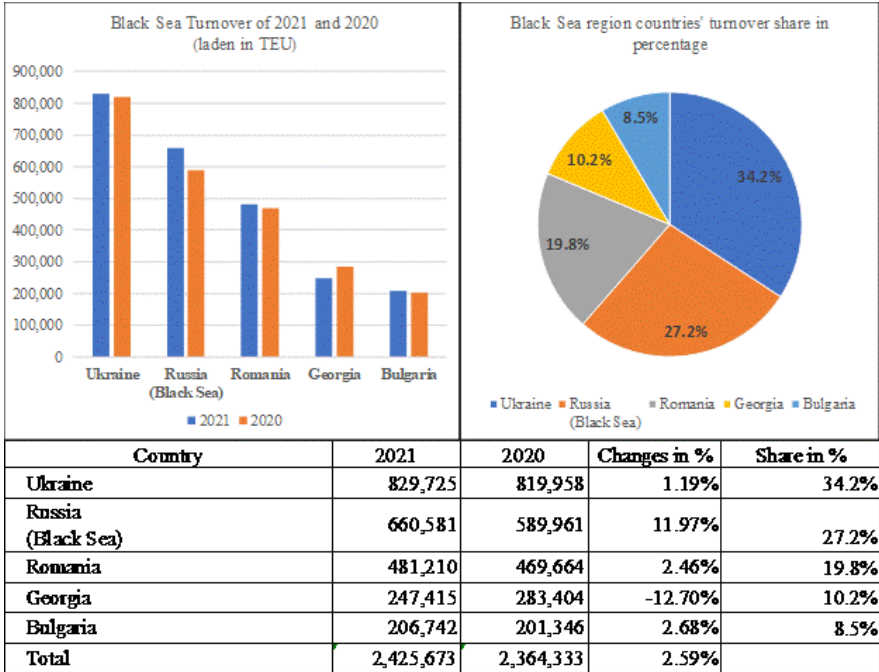
**Table N5 - Cargo handled by container terminals of the Black Sea region in TEUs (2008-2020)**

in Thousand TEUs	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	CAGR 2008-2019	CAGR 2008-2020
Georgia	210	179	226	299	358	403	447	380	329	395	454	645	490	11%	7%
Bulgaria	198	135	143	152	170	180	196	200	205	no data	no data	261	254	3%	2%
Romania	408	340	418	506	483	554	581	611	632	no data	no data	641	615	4%	3%
Ukraine	1,254	517	660	760	724	781	662	519	680	no data	no data	996	1,018	-2%	-2%
Russia (Black Sea)	485	318	448	663	674	740	734	584	613	no data	no data	770	787	4%	4%
Total	2,555	1,488	1,894	2,381	2,408	2,658	2,619	2,295	2,460	-	-	3,312	3,164	2%	2%

Source: The table was compiled by the author based on "Black Sea Container Summit" using the data from the Information and Analytical Center "BlackSeaTrans" (2008-2016), the Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia (2017-2018) and Informal Business Group (2019-2020 years)

Black Sea container terminals in Ukraine, Romania, Russia and Bulgaria handled a total of 3,099,168 TEUs in 2021, including empty containers and excluding shipments/transshipments. Figure N1 below presents the data for five countries in relation to full containers and compares 2021 to 2020. During the mentioned period, the overall increase was 2.59% and there was an increase in all countries except Georgia.

**Figure N1 – Cargo turnover of the Black Sea region in TEUs and share of countries in 2020-2021**



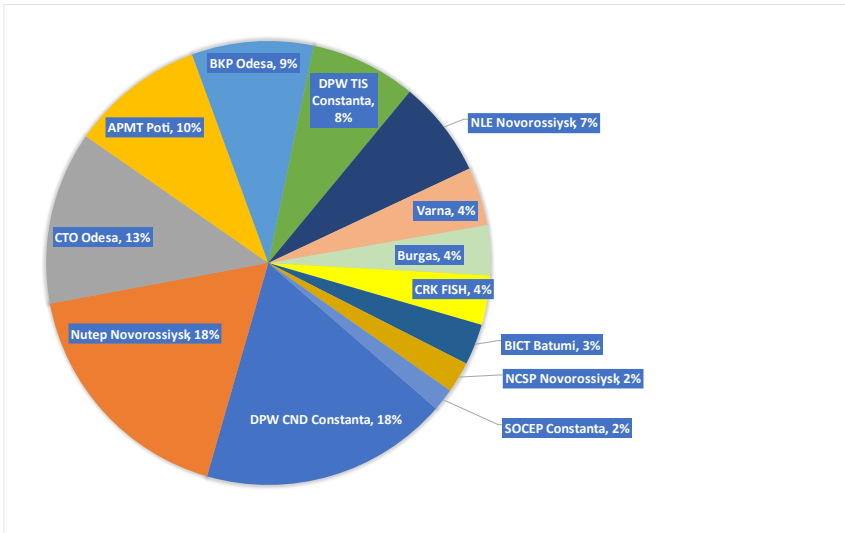
Source: compiled by author based on data from Container News (Black Sea Container Market Review 2021: 2M Alliance partners remain the leaders of the region - Container News (container-news.com))

In 2021, several changes happened in the top five container terminals in the region, in particular, the DP World Constanta container terminal in Port Constanta, Romania, retained its leadership in terms of the total volume handled, while the container terminal NUTEP in the port of Novorossiysk remained in second place. APM Terminals Poti (Georgia) moved to fourth place and gave third place to "CONTAINER TERMINAL ODESSA - CTO" (Odessa, Ukraine). "Brooklyn-Kiev Port" (BKP)" (Odessa, Ukraine) remained in fifth place (see Figure N2).

As for the leading shipping lines in the Black Sea region, the partners of the "2M" alliance remain the leaders of the region and the first five are "Maersk", "MSC", "COSCO", "CMA CGM" and "ZIM", on which comes 73,77% of the cargo turnover of the entire Black Sea region, and 46,79% only on members of the "2M" alliance, which is 0,65% less than in 2020 (see Figure N3).

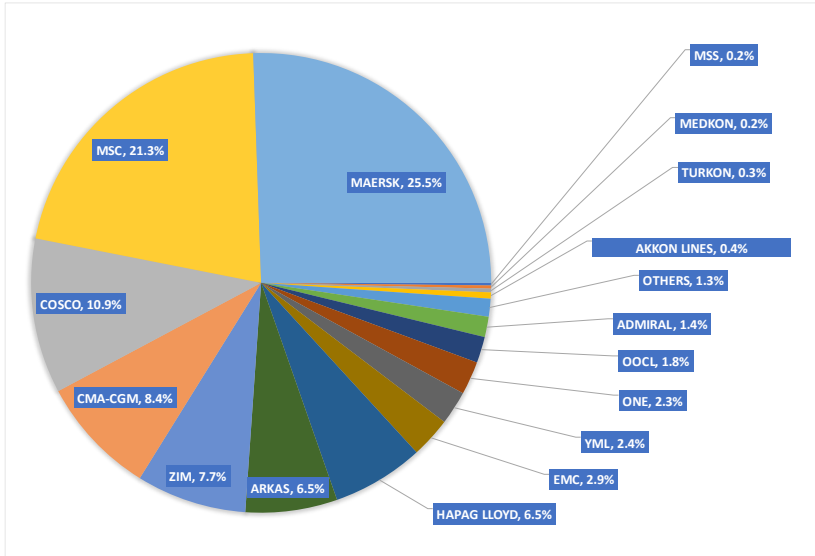


**Figure N2 – Shares of container terminals in the Black Sea region in 2021 by cargo turnover in TEUs**



Source: (Black Sea Container Market Review 2021: 2M Alliance partners remain the leaders of the region – Container News (container-news.com))

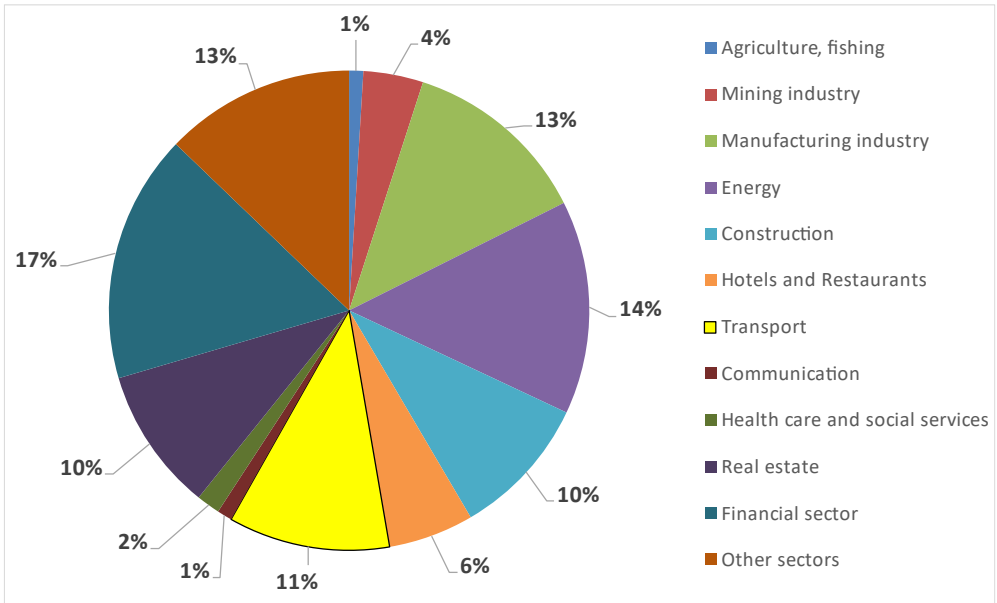
**Figure N3– 2021 Container Traffic Shares of Black Sea Shipping Lines by TEUs**



Source: (Black Sea Container Market Review 2021: 2M Alliance partners remain the leaders of the region – Container News (container-news.com))

It should be noted that direct foreign investments in the transport sector from 2007 to 2021 made up approximately 11% of total foreign direct investments (see Figure N4), which amounts to 1.94 billion dollars, which is not a favorable indicator for this sector in 14 years and is desirable, to attract more investors to invest in the transportation sector.

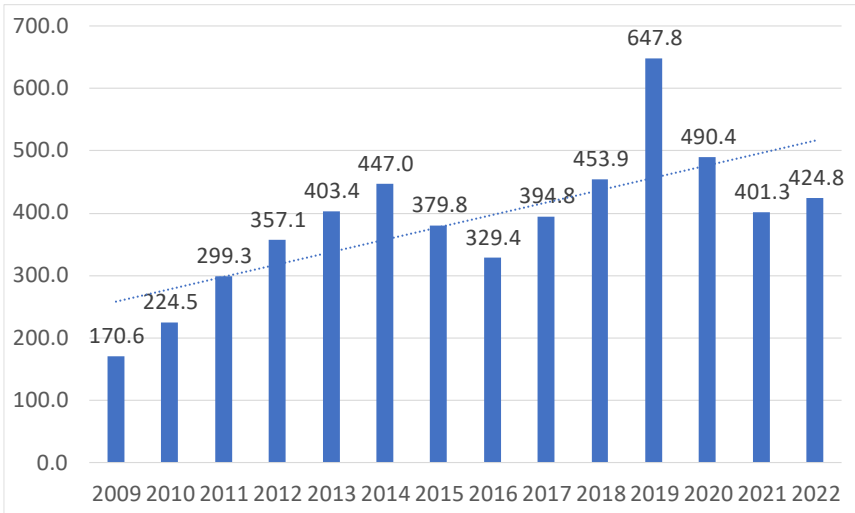
**Figure N4 - Foreign Direct Investments in Georgia by economic sectors (2007-2021)**



Source: Chart compiled by the author based on the National Statistics Office of Georgia

The growth rate of container shipping in Georgia is generally high, and as mentioned above, the average annual growth rate is about 7%, and in terms of TEUs, the mentioned data looks as follows (see Figure N5).

**Figure N5 - Cargo turnover of Georgian container shipments  
(full/empty/import/export) in '000 TEUs**



Source: compiled by the author based on the data of the Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia

Despite the positive dynamics, the future development and growth of cargo turnover will largely depend on the high involvement of neighboring countries, we are talking about those countries that do not have access to the sea, since only Georgia with its small population and distribution market cannot provide the indicators that can be achieved in the container shipping segment. For this, attention should be focused on factors that will contribute to the development of internal infrastructure, attracting additional investments for the development of said infrastructure, and simplifying the components of intermodal shipments as much as possible, which includes and implies the harmonization of customs procedures between the given countries and the introduction of interactive systems communications and connections to simplify border crossings as much as possible, clearance of goods and cargo at the time of crossing and to minimize the dwell time and bureaucratic difficulties related to the preparation of documents.

### III. Conclusions and suggestions

- Similar to the growing trend of world container shipping, the growth rates of the Black Sea region and especially the Georgian market in container shipping are increasing respectively, in particular, the compound annual growth rate of the Black Sea region was 2%, while the compound annual growth rate of Georgia in the same period - 7%.
- The study presents the calculation of the correlation index between sea and rail shipments of Georgia, based on the low index of 0.3, it was determined that the correlation between these two types of shipping is very low and can be concluded that there is no relationship between these two modes of transportation.
- Based on the analysis and calculations of the results of the survey carried out in the framework of the study, the two main determinants, namely “container unloading and loading rates” and “terminal location, seaport connectivity, and accessibility” were determined. Those two determinants had the highest weighted average and the lowest standard deviation.
- The study also shows the resilience of container shipping in relation to various impacting factors, in particular, the industry was able to successfully deal with the shocks caused by the world economic crisis in 2007-2010 and the Covid pandemic in 2020-2021, and quickly returned to pre-pandemic and pre-crisis indicators.
- The development of the port infrastructure of Georgia lags behind the modern requirements of world shipping, which is largely related to the reception and handling of large container vessels.
- Despite the underdevelopment of the port and container infrastructure of Georgia, should be mentioned that it is pointless to develop the mentioned infrastructure and make investments in order to receive “ULCV” type container carriers since it is physically impossible for such type of ships to enter the Black Sea, which is due to the characteristics of the Bosphorus Strait. Based on the mentioned features of the Black Sea and Bosphorus Strait, the upper limit of the infrastructure development of port and container terminals of Georgia can be determined by the “Bosphorus-Max” type of ships, which is close to the “Post-Panamax Plus” type of container carrier and for which Anaklia Deepwater has applied The port project, which implies the presence of a berth depth of 16 meters.

- The study presents the main factors identified by various researchers, considering which customers and shipping lines make their choice in favor of a particular seaport or container terminal. Several key factors have been identified from these studies, such as port fees, terminal service charges, seaport and container terminal efficiency and productivity, seaport congestion, and berth(s) availability. Taking into account the above-mentioned factors and the fact that, as a rule, shipping lines have significant trade power in container shipping services and the workload of seaports and container terminals largely depends on them, the seaports and container terminals of Georgia have the potential to become important key facilities in the Black Sea area if this will become financially attractive for shipping lines. The latter has been trying to reduce costs per unit for the last decades, as a result of which the construction of mega-vessels in container shipbuilding continues to this day. Based on the above, if the government of Georgia subsidizes the arrival of “Bosphorus-Max” type ships in Georgian seaports and the shipping lines will not have to pay port fees for the arrival of the mentioned type of ships, this will significantly increase the interest of shipping lines to bring the largest possible size ship into Georgian ports, since within the framework of the mentioned initiative and in addition to the fact that the costs per unit will be reduced (taking into account the economy of scale) in the conditions of the entry of larger vessels, they will additionally reduce the cost by not paying port fees. As noted in the study, shipping lines are the ones who will exert pressure on landside service providers, in our case seaports and container terminals. Within the framework of the government initiative, liner shipping lines are interested in large-sized ship arrivals in Georgian ports, which in itself means increased cargo turnover and additional revenues for terminal operators, the latter will consider making additional investments in the development of their own infrastructure, which in turn will increase direct foreign investments in Georgia. With the mentioned initiative, shipping lines can also turn Georgian ports into transshipment ports since they will no longer have a financial interest in entering the port of Georgia with two medium-sized ships, while they can ensure the full delivery of cargo with one large-sized ship call, for which they will no longer have to pay port fees, and also they will not be interested in making additional calls to other Black Sea ports with this large ship.

- As a result of the above-mentioned initiatives, the Liner shipping connectivity index, which reflects how well countries are connected to global shipping networks, will be significantly improved.
- In terms of attracting investments, it is important to have information about the container market of Georgia available, for which it is necessary to ensure the posting and constant updating of relevant information on the official websites of local and international statistics databases.
- Most of the world's container terminals, as well as in Georgia, usually offer a fixed type of tariff scheme to shipping lines, consignees and shippers. In order to make the parties interested in a more flexible tariff scheme, the operators of container terminals operating in Georgia can offer their clients variable tariffs, for example in the case of THC (Terminal Handling Charges, which combines several components of the service), shipping lines can set a variable tariff based on the size of the entered vessel, depending on the time of arrival within the day or night time, the types of containers on board, and the timely and correct delivery of the discharging plan.
- Since shipping lines are dictating the “rules of the game” in the container shipping market, it is important for the Government of Georgia, in particular the Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia, to engage and communicate with shipping lines to take into account their expectations and interests as much as possible to offer them more attractive terms and conditions to operate in Georgian seaports and container terminals.
- Substantiated that the issue of the favorable circumstances for Georgia, which are related to the sanctions imposed on the Russian Federation and the Islamic Republic of Iran, which are Georgia's main competitors in the container shipping sector, since both of them have access to the sea and also have deep-water seaports. Based on the fact that most probably the said sanctions will not be lifted in the short term, Georgia has favorable conditions and circumstances in order to develop its internal land infrastructure as quickly as possible so that by the time the sanctions on the said countries are lifted, Georgia will already have the most modern and developed internal infrastructure.
- Presented a proposal regarding the regulation of the railway infrastructure, in particular, the outdated Soviet standard railway, which is one of the obstacles in the intermodal transportation segment and is not compatible with the Chinese

and European standard railways due to the differences between the gauges. Due to the fact that the modernization of railways and bringing them in line with European standards, especially in the section of the Caucasus and Central Asian countries, will be a rather expensive and time-consuming process, as a solution to quickly resolve the mentioned issue, We believe that the participating countries of the “Middle Corridor” should purchase by direct purchase or under the lease several railway trains automatically adjusting to different gauges (the Spanish electric railway construction company “Talgo” has a big experience in the production of such types of railway trains), which will minimize the delay of container shipments, time and at the same time will significantly reduce the transportation costs associated with the rearrangement of railway trains and wagons of different standards and gauges.

- Presented an argued proposals, which will concern the customs system, tax policy and legislation, the level of development of information technology and the level of integration into the global transport network. It should be noted that Georgia, as a potential transit country, has carried out several successful intermodal shipments under the conditions of the Covid pandemic, as well as the renewed interest of the countries participating in the “Middle Corridor” in the given route, has made it clear that the mentioned direction has not lost its potential and that with new forces, It is possible to make it an attractive route. Parties should continuously develop and deepen cooperation in the direction of simplifying and harmonizing legislation and customs procedures as much as possible, and should also create a single information technology platform that will help the participants' interchange information in a timely and fast manner, which will ensure the reduction of the delay time associated with document formalities.
- It is desirable to introduce a new professional direction in educational institutions, where training and retraining of young people will be done by providing them with qualified knowledge about the entire processes of container terminal activity, which in turn will promote employment and also prevent population outflow from port cities to other regions and cities.

It can be said with confidence that nothing threatens container transportation and its development in the next few decades, since nowadays there is no other similar type of transportation that could be offered as an alternative to the

mentioned type of delivery and shipping. In addition, the existing system and supply chains, standardized and unified technologies, methods, and infrastructure used in container transportation cannot be replaced by another alternative mode of transportation in the near future (not in the short-term and even long-term), which indicates that the development of container transportation has a great future for the country and investments in this area and the promotion of the industry have a positive effect on the economic stability and development of the country.

The major points of the dissertation are reflected in the publications that we have published:

- [1] Gechbaia B., Tsilosani A. (2020). "Steps, Challenges and Perspectives for the Development of the "European-Caucasus-Asia Transport Corridor" (TRACECA)," Innovative Economics and Management, vol. 7, no. 2, pp. 106-113, 2020.  
[https://www.researchgate.net/publication/343686839\\_evropa-kavkasia-aziis\\_satransporto\\_derepnisTRACECA\\_ganvitarebisatvis\\_gadadgmuli\\_nabijebi\\_gamotsvevebi\\_da\\_perspektivebi](https://www.researchgate.net/publication/343686839_evropa-kavkasia-aziis_satransporto_derepnisTRACECA_ganvitarebisatvis_gadadgmuli_nabijebi_gamotsvevebi_da_perspektivebi)
- [2] Gechbaia B., Tsilosani A. (2020). "Overview of the Eurasian Transport Corridors, Initiatives of Global Development Strategies and Economic Associations," Innovative Economics and Management, vol. 7, no. 2, pp. 95-103, 2020.  
[https://www.researchgate.net/publication/343686696\\_evraziis\\_regionis\\_satransporto\\_derepnebis\\_globaluri\\_ganvitarebis\\_strategiebis\\_initsiativebisa\\_da\\_ekonomikuri\\_gaertianebebis\\_mimokhilva](https://www.researchgate.net/publication/343686696_evraziis_regionis_satransporto_derepnebis_globaluri_ganvitarebis_strategiebis_initsiativebisa_da_ekonomikuri_gaertianebebis_mimokhilva)
- [3] Gechbaia B., Mushkudiani Z., Tsilosani A. (2021). "Problems Caused by the Impact of COVID-19 on Small and Medium Enterprises Management and its Solutions," in International Scientific and Practical Conference "Sustainable Development in the Post-Pandemic Period" (SDPPP-2021), web-conference, 2021.  
[https://www.shs-conferences.org/articles/shsconf/abs/2021/37/shsconf\\_sdppp2021\\_05001/shsconf\\_sdppp2021\\_05001.html](https://www.shs-conferences.org/articles/shsconf/abs/2021/37/shsconf_sdppp2021_05001/shsconf_sdppp2021_05001.html)
- [4] Gechbaia B., Tsilosani A. (2022). "Prospects For Intermodal And Container Transportation For Georgia'S Integration Into The Global Transport Market", ACCESS Journal, Access to Science, Business, Innovation in Digital Economy, 2023, 4(1), 85-101  
[https://journal.access-bg.org/issue-4-1-2023/prospects\\_for\\_intermodal\\_and\\_container\\_transportation\\_for\\_georgias\\_integration](https://journal.access-bg.org/issue-4-1-2023/prospects_for_intermodal_and_container_transportation_for_georgias_integration)