

ინოვაციური ეკონომიკა და მართვა

INNOVATIVE ECONOMICS AND MANAGEMENT

ნანული ჭარბაძე,

ტექნიკურ მეცნიერებათა
კანდიდატი, ბათუმის სახელმწიფო
საზღვაო აკადემიის
ასოცირებული პროფესორი
n.charbadze@bsma.edu.ge
orcid.org/0000-0003-4848-5732

ნატალია ჯიჯავაძე,

ბიზნესის ადმინისტრირების
დოქტორი, ბათუმის სახელმწიფო
საზღვაო აკადემიის მონვეული
მასწავლებელი
orcid.org/0000-0003-1904-3302
n.jijavadze@bsma.edu.ge

*შემოსულია რედაქციაში:
დეკემბერი 2019
რეცენზირებულია:
დეკემბერი 2019*

NANULI TCHARBADZE,
Candidate Techniques of Science
Associate professor at Batumi
State Maritime Academy
orcid.org/0000-0003-4848-5732
n.charbadze@bsma.edu.ge

NATALIA JIJAVADZE
PHD in business administration
invited teacher at Batumi
State Maritime Academy
orcid.org/0000-0003-1904-3302
n.jijavadze@bsma.edu.ge

*Received: December 2019
Accepted: December, 2019*

JEL CLASSIFICATION: O22, O250

საზღვაო ტრანსპორტის ეფექტური განვითარების მიმართულებები

DIRECTIONS OF EFFECTIVE DEVELOPMENT OF MARINE TRANSPORT

ანოტაცია. ნებისმიერი ეკონომიკური სტრუქტურის ეფექტიანობის მართვის ცენტრალურ პრობლემას წარმოადგენს მწარმოებლური პოტენციალის ოპტიმიზაცია. გლობალური ეკონომიკური ურთიერთობებისა და პორტისა და ფლოტის ურთიერთკავშირის სისტემაში საზღვაო ვაჭრობა დაფუძნებულია ინვესტიციური საქმიანობის შედეგების ოპტიმიზაციაზე. რაც წინასწარ განსაზღვრავს სხვადასხვა ბაზრზე მოთხოვნისა და მიწოდების წონასწორობის ფორმირების ეკონომიკური პრინციპების უფრო სრულ გამოვლინებას. აღნიშნულ პროცესში განსაკუთრებული ადგილი უჭირავს მსოფლიო საფრახტო ბაზრის ოლიგოპოლიურ სტრუქტურებს შორის სამეწარმეო ურთიერთობების სირთულეს. გარდა ამისა იზრდება რესურსების დეფიციტი და ყურადღების კონცენტრირების აუცილებლობა ფლოტებისა და ტერმინალების ტექნიკურ-ეკონომიკურ დონეზე.

საკვანძო სიტყვები: ეფექტურობა, სატრანსპორტო ინდუსტრია, საინვესტიციო საქმიანობა, გლობალური ბაზარი, რესურსების ალოკაცია.

ABSTRACT. The central problem of managing the efficiency of any economic structure is the optimization of productive potential. Global economic relations and marine trade in the port and fleet interconnection system are based on the optimization of investment activities. Which preliminarily determines more complete manifestation of the economic principles of formation of demand and supply equilibrium in different markets? In this process it holds special place in the complexity of entrepreneurial relations between the oligopolistic structures of the world market. Additionally, increases deficit of resources and the need to focus attention on the technical and economic level of fleet and terminals.

Key words: Effectiveness, transport industry, investment activity, global market, investment activities.

ნებისმიერი ეკონომიკური სტრუქტურის ეფექტიანობის მართვის ცენტრალურ პრობლემას წარმოადგენს მწარმოებლური პოტენციალის ოპტიმიზაცია. გლობალური ეკონომიკური ურთიერთობებისა და პორტისა და ფლოტის ურთიერთკავშირის სისტემაში საზღვაო ვაჭრობა დაფუძნებულია ინვესტიციური საქმიანობის შედეგების ოპტიმიზაციაზე. რაც წინასწარ განსაზღვრავს სხვადასხვა ბაზრზე მოთხოვნისა და მიწოდების წონასწორობის ფორმირების ეკონომიკური პრინციპების უფრო სრულ გამოვლინებას. აღნიშნულ პროცესში [1] განსაკუთრებული ადგილი უჭირავს მსოფლიო საფრახტო ბაზრის ოლიგოპოლიურ სტრუქტურებს შორის სამეწარმეო

ურთიერთობების სირთულეს. გარდა ამისა იზრდება რესურსების დეფიციტი და ყურადღების კონცენტრირების აუცილებლობა ფლოტებისა და ტერმინალების ტექნიკურ-ეკონომიკურ დონეზე.

რიგ სამეცნიერო მოსაზრებებში, საერთაშორისო ორგანიზაციების დოკუმენტაციებში შრომის საერთაშორისო დანაწილების განვითარების ისტორიული ეტაპების გათვალისწინებით, მკაცრად განიხილება რესურსების რაციონალური გამოყენება და შედეგების ოპტიმიზაცია. აღნიშნულ ასპექტში ფორმირდება გადაამზიდავი კომპანიების განვითარების სტრატეგია, რომლებიც აყალიბებენ საერთაშორისო ვაჭრობაში საქონლის მიწოდების [5] გლობალურ სისტემას. თანდათან ყურადღების კონცენტრირება ხდება მიწოდების ვადებისა და რესურსების მინიმიზაციაზე ლოჯისტიკური კომპლექსის ფორმირებაში. ეს მიდგომა ერთდროულად განსაზღვრავს კომერციული ეფექტიანობის ამაღლებას ფლოტის, პორტებისა და სხვა მომსახურე საწარმოების ერთიანობაში.

ფლოტისა და სავაჭრო ნავსადგურების ფუნქციური და ინვესტიციური საქმიანობის სრულყოფის შედეგების მართვის მეთოდების აქტუალობა მდგომარეობს ინესტიციების ანაზღაურებაში ნორმალ-იზებული სასიცოცხლო ციკლის განმავლობაში, საზღვაო ვაჭრობის ბაზრის განვითარების არასტაბილური პირობების მიუხედავად. ეკონომიკური ურთიერთობის გლობალიზაცია და ფლოტის ფუნქციონალური საქმიანობის საერთაშორისო რეგულირება, ეკოლოგიური ფაქტორები და უსაფრთხო ნავიგაცია განსაზღვრავენ საზღვაო ტრანსპორტის საწარმოთა მიმდინარე ფინანსური მდგომარეობის მართვის ამოცანებს. ამავდროულად, მიუხედავად საიმედო და ცნობილი საინვესტიციო გადაწყვეტილების მიღების მეთოდების არსებობისა, გემთმფლობელი და საპორტო კომპლექსების მდგრადი პოზიციონირების რიგი საკითხები ჯერაც ამოუხსნელია [6].

საზღვაო ვაჭრობის გლობალური ბაზრის შემადგენლობის განვითარება, რომელიც განისაზღვრება მიმდინარე პირობებითა და მსოფლიო ეკონომიკური კავშირების პერსპექტიული მიზნებით, უნდა ეფუძნებოდეს საერთაშორისო მეურნეობის სატრანსპორტო მომსახურების მსოფლიო ბაზრზე წონასწორული ურთიერთობის პრინციპებს. ამასთან ერთად გასათვალისწინებელია, რომ სოციალური და ეკონომიკური შედეგები ფორმირდება ეკონომიკურად დამოუკიდებელი ორგანიზაციების მიერ. აღნიშნულ პირობებში პრობლემას წარმოადგენს სამეურნეო კავშირების სტაბილურობისა და დროებითი პარამეტრების ოპტიმიზაცია.

შრომის საერთაშორისო დანაწილების ყოველი მონაწილის მიერ მაქსიმალური შედეგის მიღწევა, შეზღუდული რესურსების რაციონალურად გამოყენებისა და საფასო ზენოლის გაძლიერების პირობებში, უნდა ეყრდნობოდეს სამენარმო ამოცანებისკენ მიმართულ საბაზრო მექანიზმების შერჩევას. შეზღუდვის სახით გვევლინება საერთო სისტემური წესები. შედეგების ფორმირების პრინციპი, დაფუძნებული საწარმოო პოტენციალის ოპტიმალურ გამოყენებაზე, მოიცავს დანახარჯების ოპტიმიზაციის მასტიმულირებელი ინსტრუმენტების არსებობას [3].

რესურსების ალოკაციის პირობები გლობალური ეკონომიკური ურთიერთობების სისტემაში, განსაზღვრავენ ინოვაციური ტექნოლოგიების პრიორიტეტებს და ნავსადგურებისა და ფლოტების ტექნიკურ-ეკონომიკური დონის ამაღლებას. საზღვაო ტრანსპორტის ინდუსტრიის ეფექტური ფუნქციონირებისა და ეკონომიკური ურთიერთობების მხარდაჭერის ამოცანები ცვალებად პირობებში მოიცავს თეორიული საფუძვლებისა და ფლოტისა და ნავსადგურების განვითარების შედეგების მართვის მეთოდოლოგიის დაზუსტების აუცილებლობას.

სოციალურ ეკონომიკური ფაქტორების მუდმივი ტრანსფორმაციის და საერთაშორისო საზღვაო ბაზრებზე სანაოსნო კომპანიებისა და ნავსადგურების ფუნქციონალური სირთულეების კვალდაკვალ, იზრდება მოთხოვნა მმართველობითი და ინოვაციური გადაწყვეტილებების საფუძვლიანობაზე. თუმცა მიზნად რჩება შედეგის მაქსიმიზაცია საწარმოო ფაქტორების ნორმალ-იზებული მდგომარეობის დროს. ამიტომ, ხშირად წამოიჭრება პრობლემები ეკონომიკური, ორგანიზაციული და ტექნიკური ასპექტების, რომლებიც მოითხოვს მენეჯმენტის სრულყოფას, რესურსებისა და შედეგების წონასწორობის შეფასებასა და კონკურენტუნარიანობის მართვას.

საერთაშორისო ეკონომიკური ურთიერთობების განვითარების დინამიურობა და მასშტაბურობა, სატრანსპორტო ეკონომიკური კავშირების სირთულე, ამალღებს სტრუქტურული ბიძგების ინტეგრაციისა და ინტენსიფიკაციის როლს საერთაშორისო ეკონომიკურ ურთიერთობებში. შედეგებისა და დანახარჯების ურთიერთკავშირის რაციონალურობა უკავშირდება განვითარების ხარისხობრივ ფაქტორებს. ამიტომ ეროვნული მეურნეობის ეფექტიანობის მართვის სტრატეგიული მიდგომები, გამომდინარე კონკურენტული დამოკიდებულებიდან წარმოების ფაქტორთა, მომსახურებისა და პროდუქციის მსოფლიო ბაზარზე მოითხოვს გადაწყვეტილებების ოპტიმიზაციას. ამავდროულად, ყურადღების კონცენტრირება საჭიროა საზღვაო გადაზიდვების ბაზრის პარამეტრებსა და ყოველი საზღვაო ტრანსპორტის სანარმოს მიერ გამოყენებულ პოტენციალს შორის ადეკვატურობის პრობლემაზე [2].

საზღვაო ტრანსპორტის რესურსების გამოყენების ეფექტურობისა და წონასწორობის ოპტიმიზაციის ამოცანები განმპირობებულია ინტეგრაციული პროცესებით, მეგაეკონომიკაში მიმდინარე სტრუქტურული რყევებით და შრომის საერთაშორისო დანაწილებით, გარე ფაქტორებისა და სანარმოს შედეგების ურთიერთქმედებით და ასაბუთებს ეფექტური გადაწყვეტილების მიღების მუდმივ დაზუსტებას. აღნიშნული გარემოებები ასაბუთებენ ერთობლივი შედეგების გამოკვლევის მიმართულებას. მნიშვნელოვან როლს სანარმოს ინფრასტრუქტურის ქვედანაყოფების ურთიერთქმედების ურთიერთობაში თამაშობენ საზღვაო ნავსადგურები. როგორც სხვადასხვა სახის ტრანსპორტის გამაერთიანებელს ნავსადგურებს უნდა გააჩნდეთ მაღალი ტექნიკურ-ეკონომიკური დონე და რეზერვების დინამიური სისტემა. ეკონომიკური რესურსების დეფიციტურობა და საერთო სისტემური გადაწყვეტილების მიღების დისკრეტულობა განპირობებულია რეგიონალური სატრანსპორტო სისტემის რგოლებისა და ტვირთწარმოქმნი სანარმოების არაბალანსირებული სიმძლავრეები. საზღვაო ტრანსპორტის ადეკვატური განვითარების რიგი გადაუჭრელი ეკონომიკური პრობლემებისა ამალღებს მეთოდოლოგიური ასპექტების სრულყოფის აქტუალობას მულტიმოდალური სატრანსპორტო ტექნოლოგიების გაფართოებისა და საზღვაო ვაჭრობის გლობალურ ბაზარზე საბოლოო ეკონომიკური შედეგების მართვის ორგანიზებაში.

ფუნქციონალური საქმიანობისა და ინვესტიციური პროცესების მართვის მექანიზმის სრულყოფა ვარაუდობს თეორიული მდგომარეობის გაღრმავებასა და ამოცანების კონკრეტიზაციას ეროვნულ ინტერესებსა და საერთაშორისო ეკონომიკაში [6]. ჯერ კიდევ დაუსრულებელია ფლოტებისა და ნავსადგურების კონკურენტული განვითარების ეფექტურობის საკითხის შემუშავება მეთოდოლოგიურ და ოპტიმიზაციულ ასპექტში. მიუღწეველია ბაზრის რეგიონალური სექტორების წონასწორობა სატრანსპორტო მომსახურებაში, სამეურნეო საქმიანობის და სიმძლავრეების დანერგვაში ადეკვატურობის, ხარისხობრივი პარამეტრების და სისტემის საიმედო მუშაობის კრიტერიუმის მიხედვით.

კარდინალურ პრობლემად ხანგრძლივი დროის განმავლობაში რჩება მულტიმოდალური სატრანსპორტო ტექნოლოგიების შედეგების მართვის მექანიზმის სტრუქტურისა და შემადგენლობის ოპტიმიზაცია. ასეთი მექანიზმი უნდა გამოხატავდეს როგორც ტერიტორიულ ასევე დარგობრივ კანონზმიერებას სატრანსპორტო კვანძების განვითარებისა, რომელიც აერთიანებს საქონლის წარმოებასა და ტრანსპორტირებას უნიფიცირებული სახით.

სატრანსპორტო მომსახურების ინტენსიფიკაცია საერთაშორისო ეკონომიკურ ურთიერთობებში მოითხოვს თეორიულ და მეთოდოლოგიურ უზრუნველყოფასა და საიმედო მეთოდების შემუშავებას სამეურნეო გადაწყვეტილებების დასაბუთების შესახებ. ამიტომაც აუცილებელია ყურადღების კონცენტრირება შედეგიანობის მართვის მექანიზმის თავისებურების კვლევაზე.

ამ პირობებში აუცილებელია შედეგიანობის მაჩვენებლების გამოყენება, რომლებიც მეტწილად სრულად ხსნიან მოვლენათა არსს და დანახარჯების ურთიერთკავშირის განსაკუთრებულობას. შეფასების სისტემა მიმართულია ძირითადი ასპექტებისა და განვითარების შედეგების და ფუნქციონირების გამოვლენაზე, ასევე განსაკუთრებული მენეჯერული მიდგომის გამოყენებაზე სტიმულირების სისტემაში.

საბოლოო შედეგების მაქსიმუმის მიღწევაში ცენტრალური ადგილი უჭირავს ფლოტის განვითარების ბალანსირებულობას სატრანსპორტო ობიექტების ტექნიკური სრულყოფის თვალსაზრისით.

საზღვაო ტრანსპორტის ფუნქციონირების ეფექტურობის აქტუალურ პრობლემად ითვლება სანარმომო განვითარების ვარიანტების განსაზღვრა. ეს თავის მხრივ ასაბუთებს ეკონომიკური და სამეურნეო გადანყვეტილებებს. უპირველეს ყოვლისა, ეფექტურობის ეკონომიკური კრიტერიუმებისა და მაჩვენებლების შემადგენლობის დაზუსტება, რომელიც მეტწილად გამოხატავს პერმანენტულ ცვლილებებს გლობალურ საფრახტო ბაზარზე.

განსაკუთრებულ როლს რესურსების ოპტიმალურ გამოყენებასა და შედეგების მაქსიმიზაციაში თამაშობს საზღვაო პრაქტიკის ჩვეულებები. ამიტომ აუცილებელია საზღვაო ტრანსპორტის სანარმომოთა მნიშვნელოვანი მიმართულებებისა და მწარმოებლურობის ამალღების პრობლემების გათვალისწინება.

ამრიგად საზღვაო ტრანსპორტის ინდუსტრიის განვითარების პრობლემებთან დაკავშირებული ძირითადი ამოცანები მოიცავენ:

- საზღვაო ტრანსპორტის ცალკეულ სანარმომოთა ურთიერთქმედებისა და ეკონომიკური განვითარების შედეგების შეფასების მეთოდებს;
- ინტეგრაციული პროცესების ეფექტიანობის მაჩვენებელთა კლასიფიკაციას სატრანსპორტო მომსახურების საზღვაო ბაზრის სისტემაში;
- საფრახტო ბაზრის ცალკეული სექტორების ეფექტიანობისა და ნონასწორობის პარამეტრების აღრიცხვის მეთოდებს;
- საზღვაო ტრანსპორტის სრულმასშტაბიანი და მყარი პოზიციონირების ეფექტურობის სისტემური მაჩვენებლის დასაბუთებას საზღვაო ვაჭრობის გლობალური ბაზრის სისტემაში;
- სანარმომო ფაქტორების გამოყენების ეფექტიანობის განსაზღვრის პრინციპებს ხარისხობრივი პარამეტრების მიხედვით;
- ფუნქციონალური საქმიანობის ეფექტიანობის მართვის მექანიზმს, რომელიც მიმართულია კომპანიის სასიცოცხლო ციკლის პარამეტრების ნორმალიზებაზე;
- საზღვაო ტრანსპორტის სანარმომობისა და სხვა სანარმომო ინფრასტრუქტურის დანაყოფების ეკონომიკური ურთიერთქმედების გაძლიერებას;

ლიტერატურა/ REFERENCES

- [1] **Бабицкий А. Ф.** Социал. Законы и теория экономических процессов настоящего и будущего. –К: МАУП 2005–496 с.
- [2]. **Бочарев В.В.** Финансовый инжиниринг. – СПб.: Питер, 2004 – 400с
- [3]. **Валдайцев С.В.** Оценка бизнеса. – М.: ТК 2003
- [4]. **Винников В.В.** Проблемы комплексного развития морского транспорта Одесса: Феникс, 2005. – 299с
- [5]. **Грибовский С.В.** Оценка доходной недвижимости – Санкт Петербург 2001 г.
- [6]. **Дайле А.** Практика контролинга. – М. финансы и статистика 2003. 331с.
- [7]. **Джоббер Д.** Принципы и практика маркетинга. – М: «Вильямс» 2000. – 688 с.
- [8]. Долан Р. ДЖ., Саймон Г Эффеktivное ценообразование – М.: Экзамен, 2005, - 416 с