ბათუმის ნავიგაციის სასწავლო უნივერსიტეტი
Batumi Navigation Teaching University

სამაგისტრო ნაშრომი

სამაგისტრო ნაშრომი	**საზღვაო გადაზიდვების როლი საერთაშორისო ვაჭრობაში**

მაგისტრანტი	ირაკლი ჩოგოვაძე

საგანმანათლებლო პროგრამა	სატრანსპორტო ლოგისტიკა		
უმაღლესი განათლების საფეხური	II (მაგისტრატურა)		
პროგრამის განმახორციელებელი ფაკულტეტი	ლოგისტიკის		
უმაღლესი საგანმანათლებლო დაწესებულება	შპს „ბათუმის ნავიგაციის სასწავლო უნივერსიტეტი“		
მისამართი	თამარ მეფის გამზირი №38, ბათუმი (6010), საქართველო		
საკონტაქტო ტელეფონი	+0422 29 25 25	E-mail	info@bntu.edu.ge
სამაგისტრო ნაშრომის ხელმძღვანელი	გიორგი გაბედავა		
თანამდებობა / დოქტორის აკადემიური ან მასთან გათანაბრებული სამეცნიერო ხარისხი	ასისტენტ-პროფესორი ბიზნესის ადმინისტრირების დოქტორი		
სამაგისტრო ნაშრომის თანახელმძღვანელი			
თანამდებობა / დოქტორის აკადემიური ან მასთან გათანაბრებული სამეცნიერო ხარისხი			
სამაგისტრო ნაშრომის რეცენზენტი	ბადრი გეჩბაია		
თანამდებობა / დოქტორის აკადემიური ან მასთან გათანაბრებული სამეცნიერო ხარისხი	ბათუმის შოთა რუსთაველის სახელობის სახელმწიფო უნივერსიტეტის ასოცირებული პროფესორი		
სამაგისტრო ნაშრომის რეცენზენტი			
თანამდებობა / დოქტორის აკადემიური ან მასთან გათანაბრებული სამეცნიერო ხარისხი			

ბათუმი

2019 წელი

ანოტაცია

წარმოდგენილ ნაშრომში შესწავლილ და გაანალიზებულ იქნა საზღვაო გადაზიდვების როლი საერთაშორისო ვაჭრობაში. საზღვაო გადაზიდვები ყოველთვის მნიშვნელოვანი იყო, ეკონომიკური განვითარების ადრეულ ეტაპებზეც კი, მე-18 საუკუნეში ადამ სმიტმა ხაზი გაუსვა საზღვაო გადაზიდვების როლს თავის წიგნში „ ერების სიმდიდრე“ . განსახილველ თემად შეირჩა მზარდი მსოფლიო საზღვაო ვაჭრობა, რომელიც განვითარებადი სამყაროს მილიარდობით ადამიანის სამუშაო ადგილების და საარსებო პირობების, ინდუსტრიული და განვითარებული სამყაროს ცხოვრების სტანდარტების უმნიშვნელოვანესი ფაქტორია. ნაშრომში შესწავლილი და გამოკვლეულია გლობალური გადაზიდვები და ახალი გამოწვევები. ათასწლეულების მანძილზე, საზღვაო ინდუსტრია შეიცვალა მრავალი მიმართულებით, მომხდარმა ტექნოლოგიურმა ცვლილებებმა და ინოვაციებმა, ეს ინდუსტრია სტრუქტურულად შეცვალეს, აგრეთვე მოხდა ცვლილებები გეოგრაფიული თვალსაზრისითაც. ბოლო რამდენიმე საუკუნეში საერთაშორისო ვაჭრობა მნიშვნელოვნად გაიზარდა, რამაც რადიკალურად შეცვალა ჩვენი მსოფლიო. წარმოდგენილ ნაშრომში ასევე განხილულია კონტეინერით გადაზიდვა, ფაქტები და სტატისტიკა.

საზღვაო გადაზიდვები გვაძლევს საშუალებას ვაჭრობისგან მიღებული სარგებელი იყოს სამართლიანად განაწილებული. არც ერთ ქვეყანას არ აქვს საკმარისი რესურსი ქვეყნის შიგნით ამიტომ ყველა ეყრდნობა საზღვაო გადაზიდვებს, რათა გაყიდოს რაც აქვს და შეიძინოს რაც ჭირდება. ჩვენი ყოველდღიური მოხმარების ნივთების უმეტესობა სწორედ საზღვაო გადაზიდვებით მოვიდა ჩვენამდე, ნედლეულის ან საბოლოო პროდუქტის ფორმაში. როგორც უკვე აღვნიშნეთ საზღვაო ტრანსპორტი გახლავთ გლობალური ვაჭრობისა და გლობალური ეკონომიკის ხერხემალი.

Abstract

The role of maritime shipping in international trade was studied and analyzed in the presented work. Maritime shipping was always important, at the early stages of economic development, in the 18th century, Adam Smith emphasized the role of maritime transport in his book "Wealth of Nations". The growing global maritime trade has been selected as a topic to be discussed, which is the most important factor for defining billions of people's jobs and living conditions in the developing world and the living standards of industrial and developed world. The global shipping and new challenges are studied and researched. In the millennium, the maritime industry has changed in many directions, the technological changes and innovations that have occurred structurally changed this industry, as well as changes have been occurred towards geographical terms. In the last few centuries, international trade has increased significantly, which has radically changed our world. The facts and statistics of container shipment are also discussed in the presented work.

Maritime shipping gives opportunity to fairly distribute the benefits of the trade. There is no country which has sufficient resources within the country so all are dependent on maritime shipping to sell what they have and buy what they need. Most of our daily use items came through maritime shipping to us in the form of raw material or final product. As already mentioned, maritime transport is the backbone of global trade and the global economy.

სარჩევი

შესავალი 5

თავი 1- საერთაშორისო ლოჯისტიკის თეორია და პრაქტიკა 7

1.1 საზღვაო ტრანსპორტი და მისი დახასიათება 9

1.2 საქართველოს საზღვაო ტრანპორტი მისი შემადგენლობა როლი და ადგილი სატრანპორტო სისტემაში 11

თავი 2 - საზღვაო ტრანსპორტი როგორც გლობალური ეკონომიკის ხერხემალი 13

2.1 საერთაშორისო საზღვაო ვაჭრობა და მსოფლიო საზღვაო ტრანსპორტი გლობალური მიწოდების ჯაჭვში 13

2.2 მსოფლიო საზღვაო ვაჭრობა ქვეყნების ჯგუფების მიხედვით, 1970-2017 წლებში (მილიონ/ტონა) 17

2.3 კონსოლიდირებული საქმიანობა სალაინერო გადაზიდვებში 24

2.4 სტრატეგიული დაგეგმარებისა და გადაწყვეტილების მიღების მიზნით პორტის მუშაობის შეფასება და მონიტორინგი 27

თავი 3 - მზარდი მსოფლიო საზღვაო ვაჭრობა 38

3.1 საერთაშორისო საზღვაო ვაჭრობა ტვირთის ტიპების მიხედვით 39

3.2ტონა-მილის ზრდის ხელშემწყობი ფაქტორები 2017 წლისთვის 40

3.3კონტეინერით გადაზიდვა ფაქტები და სტატისტიკა 42

3.4 გლობალური გადაზიდვა და ახალი გამოწვევები 46

დასკვნა 48

გამოყენებული ლიტერალურა 50

დანართი 52

შესავალი

თაქნამედროვე გლობალიზაციის პირობებში მსოფლიოს სხვადასხვა ქვეყნებს, რეგიონებსა და კონტინენტებს შორის მიმდინარეობს ნედლეულის, მზა პროდუქციის, მატერიალური, ფინანსური, საინფორმაციო და ადამიანთა ნაკადების გადაადგილება. მატერიალური და მისი თანმხლები ნაკადების მოძრაობის მართვის პროცესის საფუძველია გლობალური ლოჯისტიკის პრინციპები და ტრანსპორტი. დადგენილია რომ 2017 წელს საზღვაო ტრანპორტით მსოფლიოში გადაიზიდა 10.3 მილიარდ ტონაზე მეტი ტვირთი. საბაზრო ურთიერთობებზე გადასვლასთან დაკავშირებით და ქვეყნის ეკონომიკაში დაგეგმვის საწყისების შესუსტებასთან ერთად მწარმოებლებს და მომხმარებლებს შორის წარმოიშვა ჰორიზონტალური კავშირები. ეკონომიკის ბრძანებლურ ადმინისტრაციულმა სისტემამ გვიჩვენა თავისი არასიცოცხლის უნარიანობა, ცხადი გახდა საბაზრო ურთიერთობებზე გადასვლის აუცილებლობა. საბაზრო ურტიერთობათა პირობებსი ტრანსპორტის ფუნქციონირების დამახასიათებელ ნისნებს წარმოადგენ: მომხმარებლის ახალი ეკონომიკური პირობები, მომსახურების ბაზრის ჩამოყალიბება და სხვადასხვა სახის ტრანსპორტს შორის კონკურენციის გაძლიერება.

უკანასკენლ დროს სასაქონლო ბაზრებზე შექმნილმა მდგომარეობამ (საქონლის გასაღების პრობლეემები, სამომხმარებლო მოთხოვნის დონის შემცირება, მოსახლეობის მყიდველობითი უნარის შემცირება, ინფლაციური პროცესების გაძლიერება, კონკურენციის გამწვავება) ფირმები აიძულა შეცვალონ მოგების მიღებასთან დაკავშირებული საფასო

პოლიტიკა. ფირმებმა დააჩქარეს საქონელში დაბანდებული ფულის ბრუნვადობა, უფრო დაბალ ფასებში მათი გაყიდვით, საქონლის პარტიების შემცირებით, გასაღების ბაზრების და დილერული ქსელის გაფართოებით. ბაზრის მოთხოვნილებათა გათვალისწინების გარეშე არცერთ საწარმოს არ შეუძლია ნორმალური განვითარება. ნებისმიერი ტრანსპორტის საწარმოს საბოლოო მიზანს წარმოადგენს მოგების მიღება მომხმარებლისთვის საჭირო მომსახურების საფუძველზე.

მსოფლიო ვაჭრობა მჭიდროდ არის დაკავშირებული გადამზიდ ინდუსტრიასთან. ფაქტია, რომ პროდუქციის უმრავლესობა გადაიზიდება საზღვაო ტრანსპორტით, ჩინეთი მიჩნეულია როგორც ყველაზე დიდი გლობალური ექსპორტიორი. აქედან გამომდინარე, ჩინეთის ეკონომიკური გავლენის ზრდის ანალიზი ძალიან მნიშვნელოვანია. უახლესი ისტორიის შესწავლით, ამგვარად, ჩვენი ანალიზი თავდაპირველად ყურადღებას ამახვილებს აღნიშნული კრიზისის კომპონენტებზე. ჩვენი საბოლოო მიზანია შევისწავლოთ კავშირი ჩინეთის ზრდასა და გადაზიდვის ინდუსტრიას შორის, თეორიული და პრაქტიკული მიდგომით.

თავი 1- საერთაშორისო ლოჯისტიკის თეორია და პრაქტიკა

მრავალი კომპანია შესამჩნევ და მტკიცე პოზიციას იკავებს რესურსების ბაზარზე და აქტიურ გავლენას ახდენს თავისი დაწესებულების მოთხოვნაზე ქვეყნის ფარგლებს გარეთ. ფაქტიურად ბიზნესის წარმოების თანამედროვე მეთოდებმა უკვე წასალეს საზღვრები ეროვნულ და საერთაშორისო ლოგისტიკას შორის. წარმატებით მოქმედ კომპანიება შეიგნეს რომ გადარჩენის მიზნით არ უნდა შეიზღუდონ წარსული სტრატეგიებით, ხერხებით და პროგრამებით. ამიტომ მათ გადაწყიტეს მოახდინონ გლობალური მიდგომის ადაპტაცია, მომხმარებლების და კონკურენტების ბიზნესისადმი. ლოგისტიკის მენეჯერები ორგანიზაციების მზარდი რიცხვისთვის მთელ დედამიწას საზღვრავენ მიზნობრივი ბაზრის სახით. (1, 20-25) სპეციალურ ლიტერატურასი მოყვანილია მსოფლიოს ყველაზე მსხვილი საწარმოო და მომსახურების პროფილის კომპანიები. (ცხრილი 1)

No.	კომპანია	ინდუსტრია	შემოსავალი (მილიონი US$)	სათაო ოფისი
1	Volkswagen Group	Automotive	288,888	გერმანია

No.	კომპანია	ინდუსტრია	შემოსავალი (მილიონი US$)	სათაო ოფისი
2	Toyota Group	Engineering, various	265,172	იაპონია
3	Apple	Electronics	229,234	შეერთებული შტატები
4	Samsung Electronics	Electronics, various	211,940	სამხრეთ კორეა
5	Daimler	Automotive	185,235	გერმანია

ცხრილი 1:მსოფლიოს ყველაზე მსხვილი საწარმოო და მომსახურების პროფილის კომპანიები
წყარო: en.wikipedia.org

მთელს მსოლიოში იზრდება ახალი ბაზრები ხოლო მოქმედი ფართოვდება, სამრეწველოდ განვითარებულმა ქვეყნებმა გაიარეს სიმწიფის სტადია. იმისათვის რომ ქვეყნება შეძლონ კონკურენტუნარიან გარემოსი პოზიციების შენარჩუნება და გამყარება, აქტიურად ეძენენ დამატებით საბაზრო შესაძლებლობებს მსოფლიოს სხვა რეგიონებში.

ბაზრების ასეთ მულტინაციონალურ გაფართოებას ხელს უწყობს გლობალური საფინანსო სისტემის განვითარება, მწარმოებლები მნიშვნელოვნად დიდ მოცულობებში იძენენ მატერიალურ რესურსებს და კომპონენტებს სხვა ქვეყნებში, ე.ი. მუშაობენ გლობალური სორსინგის რეჟიმში. (Global sourcing).

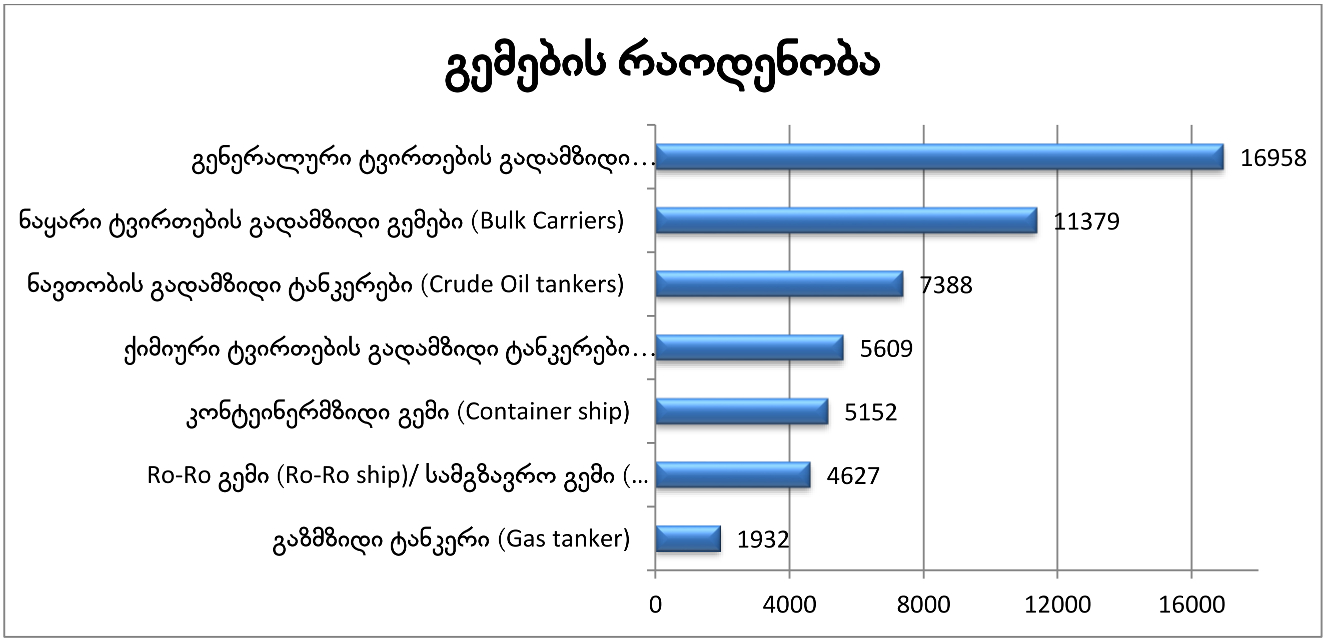
1.1 საზღვაო ტრანსპორტი და მისი დახასიათება

მაშინ როცა საუბარს ვიწყებთ საზღვაო ტრანპორტზე და მის შემადგენელ ნეწილებზე აუცილებელია მასში განვიხილოთ როგორც გემები ასევე სანავსადგურო ინფრასტრუქტურა, და ნავსადგურის მიერ შეთავაზებული სერვისები. დღესდღეობით ტვირთების გადაზიდვა ზღვით ყველაზე პოპულარული ბიზნესია. (2,5-10) პროცესი სხვა ტიპის გადამზიდებთან შედარებით უფრო ხარჯეფექტური და სწრაფია. სხვადასხვა ტიპის და დანიშნულების გემები სერავენ ოკეანეებს და ტონობით ტვირთი გადააქვთ ერთი კონტინენტიდან მეორეზე. გემები თავისი ტიპის მიხედვით იყოფა 12 კატეგორიად:

- გენერალური ტვირთების გადამზიდი გემი (General Cargo Ship)
- სპეციალიზებული ტვირთების გემი (Specialized cardo ship)
- კონტეინერმზიდი გემი (Container ship)
- Ro-Ro გემი (Ro-Ro ship)
- ნაყარი ტვირთების გადამზიდი გემი (Bulk Carrier)
- ნავთობისა და ქიმიური ტვირთების გადამზიდი ტანკერი (Oil and Chemical tanker)
- გაზმზიდი ტანკერი (Gas tanker)

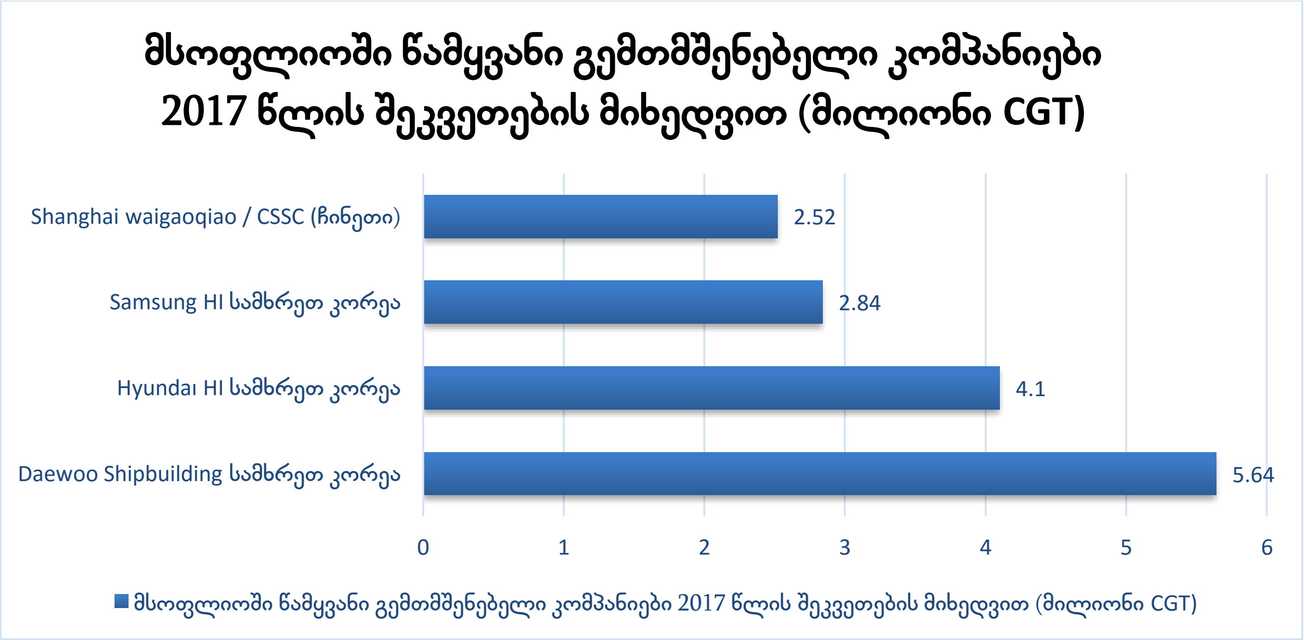
- სამგზავრო გემი (Passenger ship)
- ოფშორული გემი (Offshore vessel)
- დამხმარე გემები (Service ship)
- ბუქსირები (Tugs)

საიდანაც გენერალური ტვირთების გადამზიდები, ნაყარი ტვირთმზიდები, ტანკერები და კონტეინერმზიდი გემები არიან ყველაზე მოთხოვნადი საზღვაო ტრანსპორტის სახეობები რომლებიც გამოიყენება დღევანდელ ზღვით ტვირთების გადაზიდვებში. (ნახაზი 1)



ნახაზი 1:ყველაზე მოთხოვნადი საზღვაო ტრანსპორტის სახეობები 2018წელი
წყარო:www.statista.com

საზღვაო ტრანპორტზე გაზრდილმა მოთხოვნილებამ გამოიწვია გემების განვითარება, რაც გულისხმობს გემთმშენებლებისგან უფრო დიდი მოცულობის გემების მშენებლობის წამოწყებას. (ნახაზი 2)



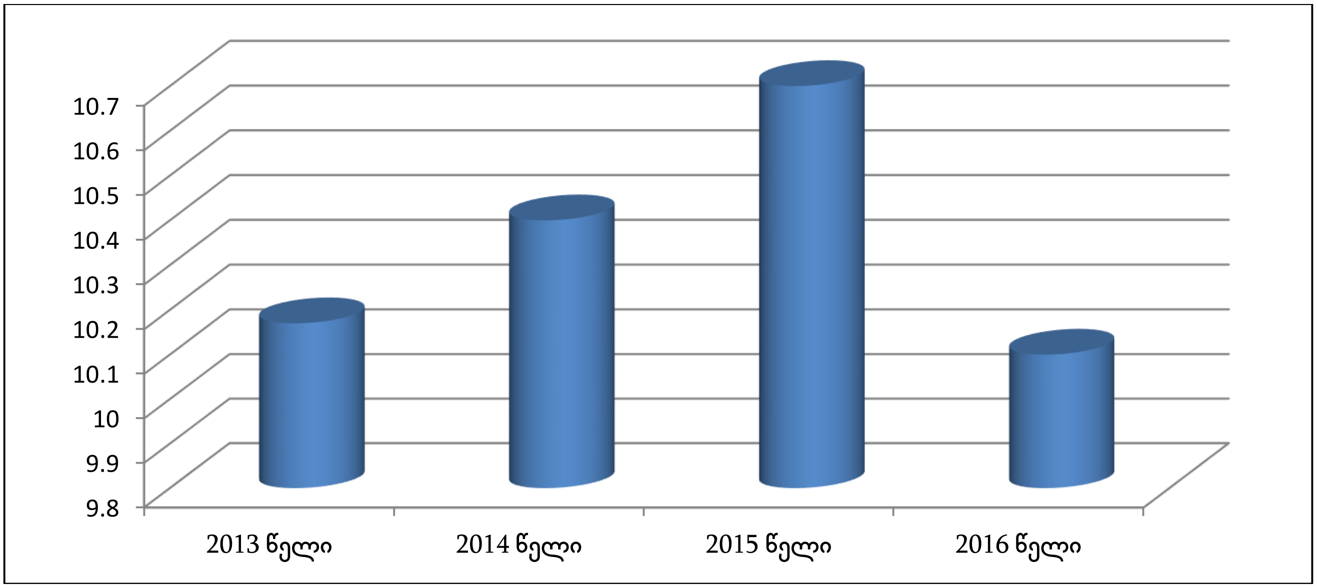
ნახაზი 2: მსოფლიოში ყველაზე დიდი გემთმშენებელი კომპანიები 2017 წ.
წყარო:www.statista.com

1.2 საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტი მისი შემადგენლობა როლი და ადგილი სატრანსპორტო სისტემაში

საქართველოს სატრანსპორტო სისტემა შედგება 4 ძირითადი ტრანსპორტის სახეობისგან

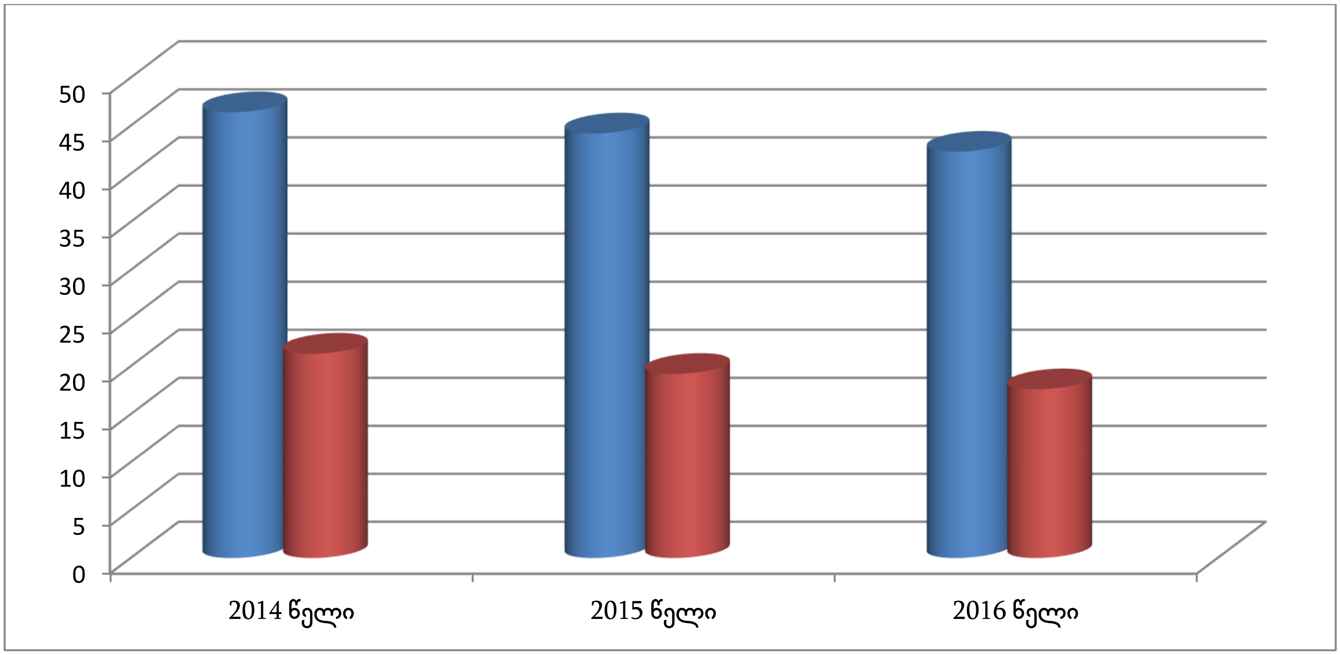
- სარკინიგზო ტრანსპორტი
- საზღვაო ტრანსპორტი (ნავსადგურები, ტერმინალები)
  - ბათუმის საზღვაო ნავსადგური
  - ბათუმის საერთაშორისო საკონტეინერო ტერმინალი
  - ფოთის საზღვაო ნავსადგური
  - შავი ზღვის ტერმინალი (ყულევი)
  - სუფსის ტემრინალი
- საერთაშორისო მნიშვნელობის აეროპორტები
- მილსადენი ტრანსპორტი

თუ ქვეყნის მთლიანი შიდა პროდუქტის სტატისტიკას შევხედავთ ვნახავთ რომ ტრანსპორტის წილი ქვეყნის საერთო მშპ-ში საშუალოდ 10 %-ს შეადგენს.(3, 75-77) (იხილეთ ნახაზი 3)



ნახაზი 3:ტრანსპორტის წილი ქვეყნის შიდა პროდუქტში (%)

როგორც ტვირთების გადაზიდვების სტატისტიკიდან ჩანს (ნახაზი 4) ტრანსპორტის წილის თითქმის 40 %-ს შეადგენს საზღვაო ტრანსპორტით გაწეული მომსახურების რაოდენობა.



ნახაზი 4:სატრანსპორტო საშუალებით გადაზიდული ტვირთის ჯამი (მილიარდი ტონა)

თავი 2 - საზღვაო ტრანსპორტი როგორც გლობალური ეკონომიკის ხერხემალი

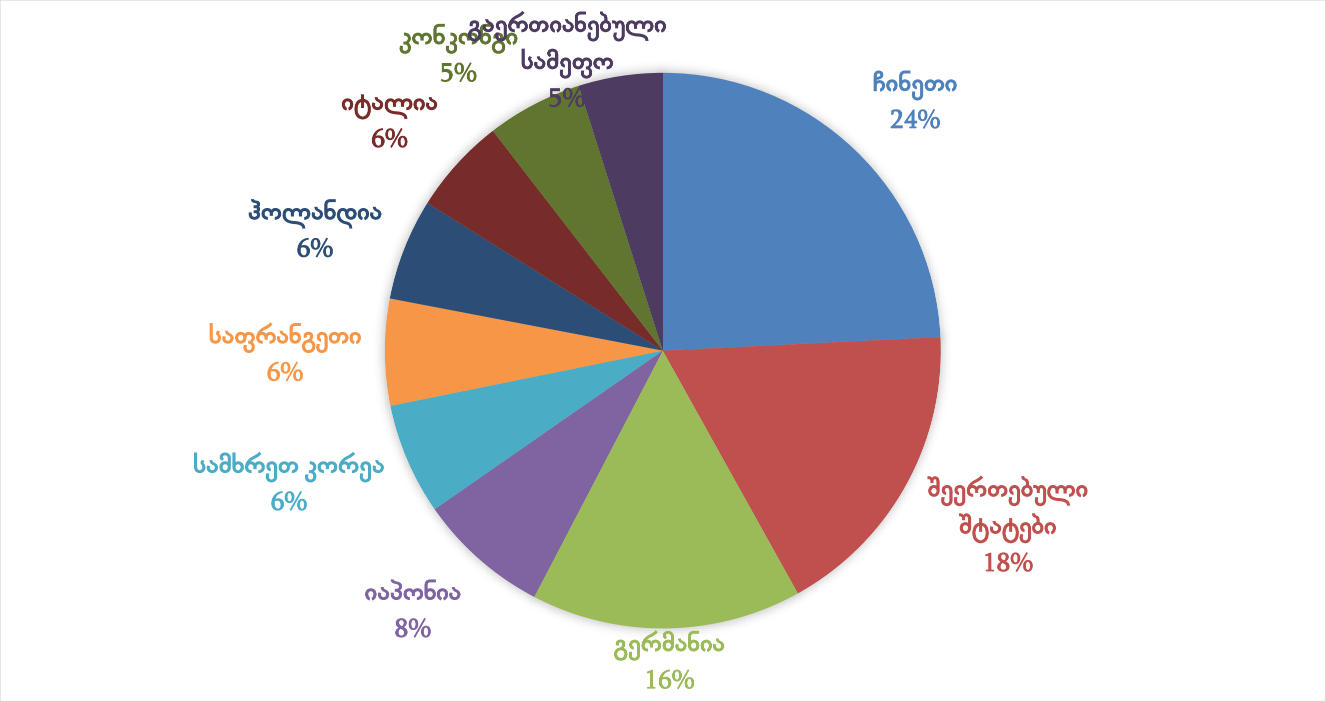
2.1 საერთაშორისო საზღვაო ვაჭრობა და მსოფლიო საზღვაო ტრანსპორტი გლობალური მიწოდების ჯაჭვში

საზღვაო გადაზიდვას ესაჭიროება გლობალური ვაჭრობის არსებობა და გლობალური ვაჭრობა ვერ იარსებებს ეფექტური გადამზიდი ინდუსტრიის გარეშე. დღეს ევროპის გადამზიდი კომპანიები მსოფლიოს სხადასხვა ქვეყნის მზარდი პროტექციონიზმის წინაშე დგანან, რაც მათ სავაჭრო გარემოს წნეხის ქვეშ აქცევს, ამიტომ ევროპას მოუწოდებენ უზრუნველყოს ბაზრის ღიაობა, ევროკავშირს უნიკალური ხელსაწყოები გააჩნია რომ დაიცვას და წინ წაწიოს გლობალიზებული, ღია ვაჭრობის პირობები ევროპავშირის გადამზიდი კომპანიების სასარგებლოდ. (4, 35-36)

საზღვაო ტრანსპორტი რჩება საერთაშორისო ვაჭრობისა და გლობალური ეკონომიკის ხერხემლად, გლობალიზაციის მიმდინარე პროცესის ძლიერ მხარდამჭერად. მას ძლიერი ადგილი უკავია გლობალური მიწოდების ჯაჭვში, განსაზღვრავს ეფექტურობის და ელასტიურობის მოცულობას, 2017 წელს საზღვაო გადაზიდვამ 10.7 მილიარდ ტონას მიაღწია, ეს ნიშნავს რომ მსოფლიო ვაჭრობის 80% წილი მოდის საზღვაო გადაზიდვაზე.

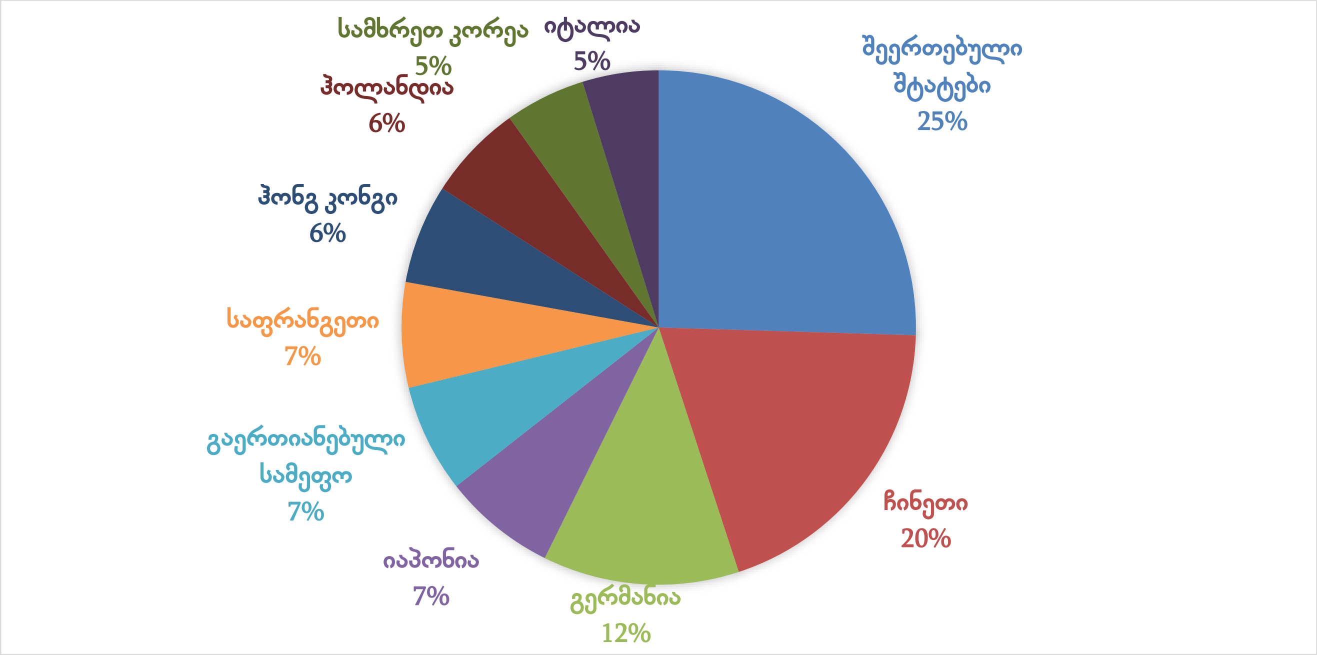
დღეისათვის საზღვაო ტრანსპორტის სერვისებისადმი ძლიერი მოთხოვნა ფიქსირდება, რაც გამოწვეულია მსოფლიო ეკონომიკის ზრდითა და საერთაშორისო სასაქონლო ვაჭრობის სტიმულირებით, მსოფლიოს ძირითად სავაჭრო ცენტრებში პროდუქციის წარმოებისა და მოხმარების დინამიური ზრდის შედეგად. 2018 წელს მშპ 3 %-ით გაიხარდა.

ტოპ სამეული ქვეყანა სასაქონლო ვაჭრობის მიხედვით 2017 წელს იყვნენ ჩინეთი, ამერიკის შეერთებული შტატები და გერმანია. ტოპ სამეული საქონლის ექსპორტიორის ვაჭრობაჯამში შეადგენდა თითქმის 5,300 მილიარდ ამერიკულ დოლარს.



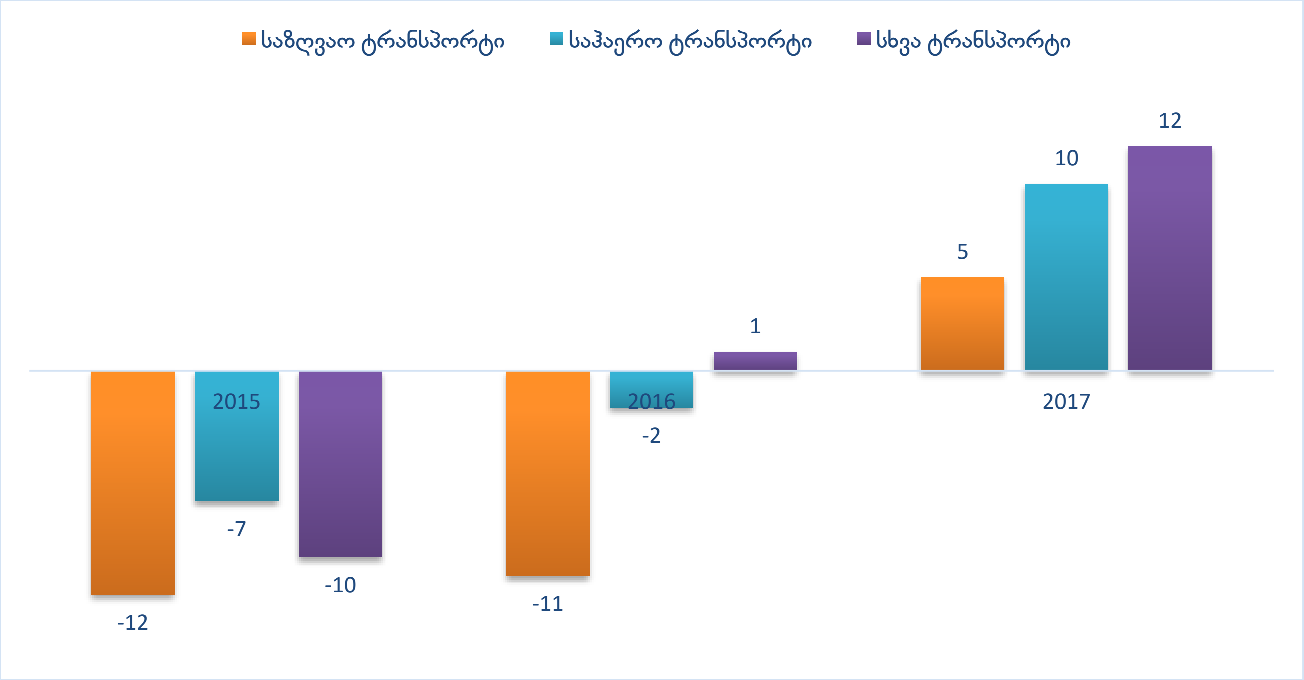
ნახაზი 5:ექსპორტიორების პირველი ათეული,2017 წელი

წყარო: მსოფლიოო სავაჭრო ორგანიზაციის მიერ 2018 წლის მსოფლიოო ვაჭრობის სტატისტიკური მიმოხილვა



ნახაზი 6:იმპორტიორების პირველი ათეული,2017 წელი
წყარო: მსოფლიოო სავაჭრო ორგანიზაციის მიერ 2018 წლის მსოფლიოო ვაჭრობის სტატისტიკური მიმოხილვა

2017 წელს მსოფლიო სატრანსპორტო ექსპორტი გაიზარდა 9%-ით . საზღვაო ექსპორტის 5 % იანი ზრდა ფიქსირდება.(5, 62-68) (იხ. ნახაზი 7)



ნახაზი 7:მსოფლიო სატრანსპორტო ექსპორტი ტრანსპორტის ტიპის მიხედვით, 2017 (წლიური პროცენტული ცვალებადობა)
წყარო:www.statista.com

2.2 მსოფლიო საზღვაო ვაჭრობა ქვეყნების ჯგუფების მიხედვით, 1970-2017 წლებში (მილიონ/ტონა)

დატვირთული საქონელი

			დატვირთული საქონელი			
		წელი	ნავთობი			ჯამი
			ნედლი	პროდუქცია	მშრალიტვირთი	საქონელი
				+ gas *2		
მსოფლიო ჯამი		1970	29	89	687	805
	განვითარებული ეკონომიკა	1990	173	153	1,346	1,671
		2000	86	111	2,183	2,380
		2010	136	422	2,307	2,865
		2016	150	453	2,889	3,492
		2017	162	478	3,034	3,675
		1970	38	26	81	145
		1980	55	50	96	201
	გარდამავალი ეკონომიკა	1990	59	55	85	199
		2000	92	44	156	292
		2010	150	46	320	516
		2016	176	40	420	637
		2017	190	48	425	664
		1970	1,041	117	395	1,553
		1980	1,376	206	620	2,202

	განვითარებადი ეკონომიკა	1990	1,056	260	822	2,138
		2000	1,487	343	1,482	3,312
		2010	1,502	516	3,011	5,028
		2016	1,504	730	3,923	6,158
		2017	1,521	744	4,096	6,362
		1970	1,109	233	1,162	2,504
		1980	1,527	344	1,833	3,704
		1990	1,287	468	2,253	4,008
	მსოფლიო ეკონომიკა	2000	1,665	498	3,821	5,983
		2010	1,788	984	5,637	8,409
		2016	1,831	1,223	7,233	10,288
		2017	1,874	1,271	7,555	10,702

ჩამოტვირთულისაქონელი

მსოფლიო ჯამში			**ჩამოტვირთული საქონელი**			
		წელი	ნავთობი			ჯამი
			ნედლი	პროდუქცია	მშრალიტვირთი	საქონელი
				+ gas *2		
		1970	884	237	890	2,010
		1980	1,086	258	1,226	2,570
	განვითარებული ეკონომიკა	1990	932	363	1,450	2,744

		2000	1,169	282	2,396	3,846
		2010	1,165	523	1,917	3,605
		2016	1,001	507	2,331	3,840
		2017	956	509	2,372	3,838
		1970	13	3	41	57
		1980	36	1	109	145
	გარდამავალი ეკონომიკა	1990	34	1	137	173
		2000	8	2	76	86
		2010	4	5	114	122
		2016	0	4	55	59
		2017	0	3	61	65
		1970	204	57	200	462
		1980	409	66	489	964
	განვითარებადი ეკონომიკა	1990	349	82	778	1,209
		2000	551	258	1,532	2,342
		2010	764	452	3,501	4,717
		2016	988	724	4,667	6,379
		2017	1,077	769	4,915	6,761
		1970	1,101	298	1,131	2,529
		1980	1,530	326	1,823	3,679
		1990	1,315	446	2,365	4,126
	მსოფლიოო ეკონომიკა	2000	1,728	542	4,004	6,273
		2010	1,933	979	5,532	8,444

		2016	1,990	1,235	7,054	10,279
		2017	2,035	1,281	7,319	10,666

ცხრილი2-3:საზღვაო ტრანსპორტი 2018- ის მიმოხილვა

წყარო: UNCTAD

<u>მზარდისაზღვაოვაჭრობა</u>

2017 წლის მონაცემებით გლობალური საზღვაო ვაჭრობა იზრდება, რაც გამოჭვეულია მსოფლიო ეკონომიკური ზრდით. საზღვაო ვაჭრობა 4%-ით გაიზარდა რაც ბოლო 5 წლის მანძილზე ყველაზე დიდი მაჩვენებელია, გლობალურმა ვაჭრობამ ძალები მოიკრიბა და გადამზიდი ინდუსტრიის მდგომარეობა საგრძნობლად გაუმჯობესდა, საერთო ჯამმა 10.7 მილიარდ ტონას მიაღწია, რომლის ½-ს მშრალი ნაყარი ტვირთი წარმოადგებს. (6, 125-124) ბოლო ორ წლის ისტორიულად მინიმუმალური მანჩვენებლების შემდეგ, გლობალური კონტეინერიზებული ვაჭრობა 6.4 %-ით გაიზარდა, მშრალი ნაყარი ტვირთით ვაჭრობა კი4%-ით გაიზარდა.

2017 წლის მონაცემებით ნავთობის ექსპორტიორი ქვეყნების გადაზიდვების რაოდენობა შემცირდა ხოლო ატლანტიკის აუზისა და აზიის მხრიდან გაიზარდა სავაჭრო ნაკადები, ახალმა ტრენდმა შეცვალა ნედლი ნავთობით ვაჭრობის მოდელი და ნაკლებად კონცენტრირებული გახდა მომწოდებლებზე დასავლეთ აზიიდან.

მსოფლიო მაშტაბით გადამამუშავებელი შესაძლებლობის ზრდამ, განსაკუთრებით აზიაში, აგრეთვე გაზის როგორც უფრო სუფთა ენერგიის წყაროს მიმზიდველობამ გამოიწვია ის, რომ 2017 წელს ნავთობპროდუქტებისა და გაზის გადამუშავებამ 3.9%-ს მიაღწია.

საზღვაო ვაჭრობის პერსპექტივები დადებითია, UNCTAD ივარაუდა რომ პროექტების მოცულობა 2018 წლისთვის 4%-ით გაიზარდება, რაც 2017 წლის მსგავსი იქნება. მსოფლიო ეკონომიკაში დადებითი ტრენდის შენარჩუნების შემთხვევაში, UNCTAD პროგნოზირებს 3.8 %-იან ზრდას 2018-2023 წლებისთვის. ყველა სეგმენტის მოცულობები გაიზრდება, კონტეინირებული და მშრალი ნაყარი ტვირთის გადაზიდვა ყველზე კარგ შედეგს აჩვენებს (7, 98-99). ეს პროგნოზები ეყრდნობა ისტორიულ ტრენდებს 2005-2017 წლებში როცა წლიური ზრდა საშუალოდ 3.5% იყო.

ბოლო წლებში დაფიქსირდა მშრალი ნაყარი ტვირთის სწრაფი ზრდა, 1970 წელს 50%-ით ხოლო 2017 წელს -33%ით. მაშინ როცა საზღვაო ვაჭრობის მომავალი ნათლად ჩანს, არსებობს ნეგატიური რისკები, როგორიცაა შიდა პოლიტიკის გაძლიერება და სავაჭრო პროტექციონიზმის გაძლიერება, რაც ნეგატიურად აისახება არსებულ პერსპექტივებზე, ეს კი თავის მხრივ დიდ შეშფოთებას იწვევს მსოფლიოს ორ უდიდეს ეკონომიკას ჩინეთისა და ამერიკის შეერთებულ შტატებს შორის. აგრეთვე კანადის, მექსიკისა და ამერიკის შეერთებულ შტატებს შორის უთანხოებამ, ამერიკის შეერთებულ შტატებსა და ევროკავშირს შორის ეკონომიკურმა დაძაბულობამ და სავაჭრო კონფლიქტებმა შეიძლება სავაჭრო ომამდე მიგვიყვანოს, რასაც შეუძლია შეაფერხოს ეკონომიკის გაჯანსაღება, შეცვალოს გლობალური საზღვაო ვაჭრობის მოდელები და შეასუსტოს საერთო ხედვა. გარდა ამისა არსებობს დამატებით გაურკვეველი ფაქტორებიც. (8, 44-46)

გარდა ამისა არსებობს სხვა ფაქტორებიც რის შედეგადაც ჯერ კიდევ გაუგებარია, თუ რა პოტენციალი აქვს საზღვაო ვაჭრობის განვითარებას. მაგ. ეკონომიკისსტრუქტურულ ცვლილებები ისეთ ქვეყნებშიროგორიცაა ჩინეთი და ცვლილებები გლობალური ღირებულების ჯაჭვში. ტენდენციები ციფრული და ელექტრონული ვაჭრობა. (Digitalization, electronic commerce/e-commerce)

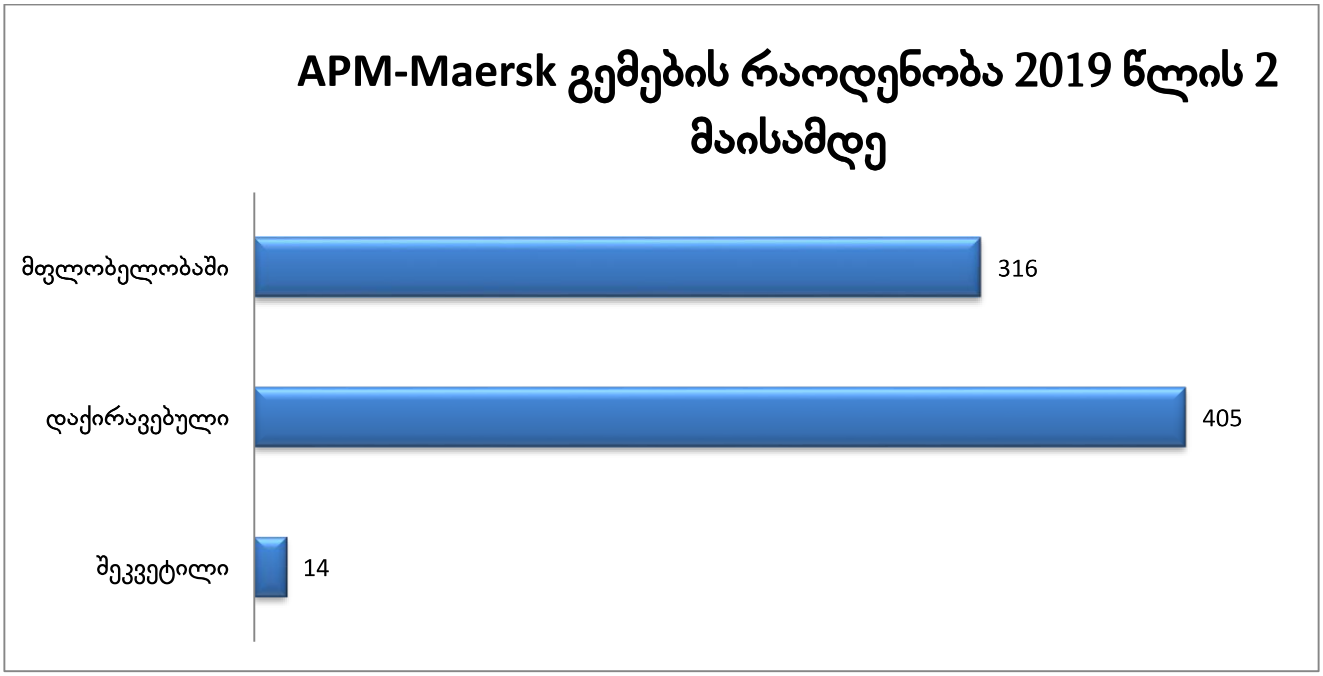
2017 წლისთვის შეინიშნება მსოფლიო ფლოტის ზრდის გაუმჯობესებული ტემპები, 5 წლიანი შენელებული ზრდის შემდეგ. წლის განმავლობაში მსოფლიო ტონაჟობა 42 მილიონით გაიზარდა, რაც 3.3%იან ზრდას უდრიდა.ეს ნიშნავს რომ იზრდება ახალი გემების მიწოდება და მცირდება ძველი გემების დაშლა. ტანკერის ბაზრის გამოკლებით, სადაც გემის დაშლის ოდენობამ იმატა, გემების ოდენობის ზრდა გამოიწვია საზღვაო ვაჭრობის მოცულობის სწრაფმა ზრდამ, რამაც იმოქმედა ბაზრის ბალანსზე და გააუმჯობესა ფრახტის ფასები და შემოსავლები.(9, 85-88)

გადაზიდვების ღირებულების ჯაჭვთან დაკავშირებით, გერმანია დარჩა კონტეინერმზიდი გემების ყველაზე დიდ გემთმფლობელ ქვეყნად, აგრეთვე მან დაკარგა გარკვეული პოზიცია 2017ში. მისგან განსხვავებით მფლობელებმა კანადიდან ჩინეთიდან და საბერძნეთიდან გაზარდეს კონტეინერმზიდი გემების ოდენობის საბაზრო წილი. მარშალის კუნძულები დაწინაურდა როგორც მეორე უდიდესი რეგისტრი გაუსწრო ლიბიას და იკავებს პანამის შემდეგ ადგილს. 90%გემთმშენებლობისა მოდის ჩინეთზე, იაპონიაზე და სამხრეთ კორეაზე, როცა გემების დაშლის 79% ადგილი ჰქონდა სამხრეთ აზიაში, კერძოდ ბანგლადეშში, ინდოეთში და პაკისტანში, გაუმჯობესებულია ბალანსი მოთხოვნასა და მიწოდებას შორის, რაც გამოწვეულია გაძლიერებული გლობალური მოთხოვნით, ფლოტის ოდენობის უფრო მეტი ზრდით, ბაზრის გაუმჯობესებული პირობებით, 2017 წლისთვის ფრახტის ფასებმა საგრძნობლად მოიმატა, ტანკერის ბაზრის გამოკლებით.

კონტეინერების ფრაქტის ფასებმა მოიმატა, რაც 2016 წლის საშუალო მაჩვენებელს უსწრებს და მოგებამ 7 მილიარდდოლარსმიაღწია 2017 წლის ბოლოსთვის. CMA CGM (ფრანგული კონტეინერთმზიდი სატრანსპორტო კომპანია) აჩვენა საუკეთესო ოპერირების შედეგები კონტეინერიზირებულ გადამზიდ ინდუსტრიაში, მისმა შემოსავლებმა 1.58 მილიარდ $-ს მიაღწია, მას მოჰყვება Maersk-ის ხაზი 700 მილიონის შემოსავლით. Hapag Loyd მესამე ადგილზეა 480 მილიონით. 2017 წლის გადაზიდვებში ნაყარი ტვირთების გადაზიდვების ბაზარი გაუმჯობესდა 2016 წლის დეპრესიული წლის შემდგომ.სატანკერო ბაზარი კვლავ

ზეწოლის ქვეშ დარჩა გემების მოცულობის ზრდის გამო, რამაც გამოიწვია მოთხოვნის და ფრახტის ფასის შემცირება.(10, 25-26)

დღეისათვის პირველ ადგილზეა APM- Maersk რომელმიც დაარსდა 1904 წელს ქ. კოპენჰაგენში, დანიაში. მისი შემოსავალი 40.3$ მილიარდ დოლარს შეადგენს და 89 000 თანამშრომელი ყავს. A.P. Moller-Maersk ჯგუფის- ის მსოფლიოში უმსხვილესი საოპერაციო ერთეულია Maersk-ის ხაზი, რომელიც ყველაზე მსხვილი საზღვაო გადაზიდვებს ახორციელებს. მათ მსოფლიოს 115 ქვეყანაში 324 ოფისი აქვთ და 590 კონტეინერმზიდ გემს ოპერირებს.ყოველწლიურად 675 მილიარდი დოლარის ღირებულების ტვირთის საზღვაო გადაზიდვას აწარმოებს, ეს მაჩვენებელი თითქმის უტოლდება შვეიცარიის მთლიანი შიდა პროდუქტის მოცულობას. მათ გემებს შეუძლია 18,000 20 ფუტიანი კონტეინერი დაიტიოს, ამჟამად ამ სიმძლავრის 5 გემი აქტიურად ოპერირებს.



ნახაზი 8:APM-Maersk გემების რაოდენობა 2019 წლის 2 მაისამდე
წყარო:www.statista.com

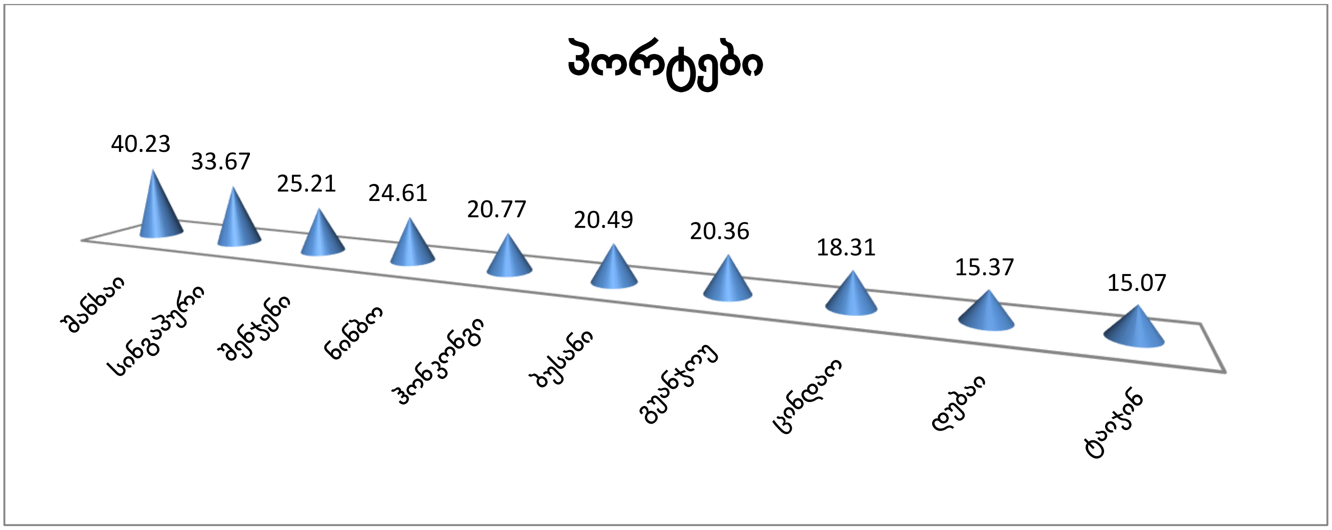
2.3 კონსოლიდირებული საქმიანობა სალაინერო გადაზიდვებში

სალაინერო გადაზიდვების ინდუსტრიამ განიცადა კონსოლიდაცია, შერწყმის, შესყიდვისა და გლობალური ალიანსების ჩამოყალიებების შედეგად. მიუხედავად გლობალური ბაზრის კონცენტრაციის ტენდენციისა, UNCTAD-ის დაკვირვებით სერვისების მომწოდებელისაშუალო ზომის კომპანიების რაოდენობა თითოეულ ქვეყანაში გაიზარდა 2017-2018 წლებში.ეს იყო პირველი ზრდა მას შემდეგ რაც UNCTAD-მა დაიწყო ძალების განაწილების მონიტორინგი 2004წელს. სხვანაირად რომ ვთქვათ, რამოდენიმე ინდივიდუალურმა გადამზიდმა როგორც ალიანსის შიგნით ისე მის გარეთ გაზარდა თავიანთი კავშირები (networks) უფრო მეტ ქვეყანაზე. თუმცა ეს არ იყო ფართო ტენდენცია, 2017-2018 წლებში, იმ ოპერატორების რიცხვი შემცირდა, რომლებიც პატარა განვითარებად კუნძულოვან სახელმწიფოებსა და დაუცველი ეკონომიკის მქონე ქვეყნებს უწევდა მომსახურებას, სამი გლობალური სალაინერო გადამზიდავი ალიანსი დომინირებს სამ

ძირითად, აღმოსავლეთ-დასავლეთის საკონტეინერო მარშრუტზე, რაც შეადგენს საერთო მოცულობით 93%.ალიანსის წევრები განაგრძობენ კონკურენციას ფასით, როცა ოპერაციების ეფექტურობის ზრდა და სიმძლავრის გამოყენების სარგებელი საშუალებას იძლევა რომ მოხდეს ფრახტის დაბალი განაკვეთის შენარჩუნება.(11, 41-43)

ძალების გაერთიანებით და ალიანსების ჩამოყალიბებით, გადამზიდავებმა თავიანთი სავაჭრო პოზიცია გაიუმჯობესეს საზღვაო პორტებთან მიმართებით, როცა მოლაპარაკებებს აწარმოებენ პორტში შესვლასა და სატერმინალო ოპერაციებზე.აგრეთვე მოსალოდნელია გაერთიანებების გაგრძელება გადავსებულ ბაზარზე.კონტეინერმზიდი გემების ორ მესამედზე მეტი წილი შეკვეთა მოდის 14,000 TEU-ზე მეტი მოცულობის მქონე გემებზე, რისი დაკმაყოფილებაც მხოლოდ დიდ გადამზიდ კომპანიებს ან ალიანსებს შეუძლიათ. ორ წლიანი სუსტი საქმიანობის შემდეგ, 2017 წელს სწრაფად გაიზარდა საპორტო გადაზიდვის ოდენობა, პორტების აქტივობა და საქონლის გადამუშავება.

2017 წლისმონაცემებით, ტოპ 20 გლობალური პორტის გადაამუშავებული საქონლის ოდენობა 9.3 მილიარდი ტონა იყო, 2016 წლის მონაცემებით კი 8.9 მილიარდი ტონა, რაც თითქმის გლობალური ვაჭრობის ოდენობას უტოლდება. UNCTAD-ის შეფასებით საკონტეინერო პორტებში მსოფლიო მასშტაბით 752.2 მილიონი TEU კონტეინერის გადაზიდვა მოხდა 2017 წელს. შედარებისთვის საერთო ჯამი 42.3 მილიონი TEU-თიგაიზარდა 2017 წელს, რისი უმეტესობაც მოდის მსოფლიოს ყველაზე დატვირთულ პორტზე, ჩინეთი, შანხაი. (ნახაზი 9)



ნახაზი 9: უდიდესი საკონტეინერო პორტები 2017 წლისთვის TEU-ს მოცულობის მიხედვით, კონტეინერმზიდიგემებისმიერნაწარმოებისაერთაშორისოსაზღვაოვაჭრობა 1980-2017 წლებში (მილიონიტონა).

გემების მოცულობის ზრდამ კომპანიებსა და პორტებს შორის ურთიერთობა გაართულა, საპორტო ოპერაციებში, სამუშაოს შესრულებისა და მოლაპარაკებების დროსუფრო მეტი ძალა და გავლენა აქვთ სალაინერო გადაზიდვების ალიანსებს, რამაც გამოიწვია ახალი დინამიკა. გემების მოცულობა იზრდება და მეგა ალიანსების ზრდამ პორტებისთვის ადაპტაციის მოთხოვნები გაზარდა, როდესაც სალაინერო გადამზიდმა ქსელმა მიიღო სარგებელი ალიანსების ეფექტურობის კონსოლიდაციით და რესტრუქტურიზაციით, პორტების სარგებელი იმავე ტემპით არ გაზრდილა.(12, 96-97)

ამ ტენდენციებმა გაზარდეს კონკურენცია საკონტეინერო პორტებში, პორტის გამტარუნარიანობა და სტრუქტურული ქსელი წყვეტდა საკონტეინერო ტერმინალის ბედს. ეს დინამიკა რთულდება იმით რომ გადამზიდი ხაზები ხშირად მონაწილეობენ საპორტო ოპერაციებში, რამაც შეიძლება გამოიწვიოს ტერმინალების მხრიდან დათმობებზე წასვლა.(13, 35-38)

2.4 სტრატეგიული დაგეგმარებისა და გადაწყვეტილების მიღების მიზნით პორტის მუშაობის შეფასება და მონიტორინგი

ტექნოლოგიები, რომლებიცდიდგავლენასმოახდენენგადაზიდვისმომავალზე

გლობალურმა პორტებმა და ტერმინალებმა უნდა აწარმოონ პორტის მუშაობის შეფასება და მონიტორინგი, რადგანაც პორტის ეფექტურობის მაჩვენებელი სტრატეგიული დაგეგმარების, ინფორმირებული და ფინანსური გადაწყვეტილებების მიღების საშუალებას იძლევა. გლობალური ვაჭრობის, მიწოდების ჯაჭვების, წარმოების პროცესების და ქვეყნების ეფექტური ინტეგრაცია მსოფლიო ეკონომიკაში ძლიერაა დამოკიდებული გამართულ საპორტო სისტემაზე, ამიტომ ძალიან მნიშვნელოვანი ხდება პორტების საოპერაციო, ფინანსური, ეკონომიკური, ეკოლოგიური და სოციალური ეფექტურობისშეფასება და მონიტორინგი.

ინფორმაციის ხელმისაწვდომობას ხელს უწყობს სხვადასხვა ტექნოლოგიური მიღწევები.ციფრული ტექნოლოგიების განვითარების გამოწვევები და შესაძლებლობები გადამზიდ ინდუსტრიაში დიდ როლს თამაშობს. მაგალითად ავტონომიური გემები, დრონები და ბევრი სხვა ბლოკჩეინ აპლიკაციები მნიშვნელოვანი პერსპექტივით საეგობლობენ. აქვე უნდა აღვნიშო , რომ საზღვაო ინდუსტრიაში კვლავ არსებობს რისკი შესაძლო უსაფრთხოების და კიბერთავდაცვის ინციდენტებთან დაკავშირებით, ასევე არსებობს გარკვეული შეშფოთებებიმეზღვაურების სამუშაო ადგილებზე ნეგატიური ზეგავლენის შესახებ, რომელთა უმეტესობაც განითარებადი ქვეყნებიდანაა.(14, 52-54)

ავტონომიური გემების შემუშავება და გამოყენება იძლევა ბევრ სარგებელს, თუმცა ჯერ კიდევ უცნობია იქნება თუ არა ეს ტექნოლოგიები მთლიანად მიღებული მთავრობების ხოლო ნაწილობრივად ტრადიციულად კონსერვატორული საზღვაო ინდუსტრიის მიერ.

ლეგიტიმური შეშფოთებები არსებობს ავტონომიური გემების ოპერირების უსაფრთხოებასა და თავდაცვაზე. ამჟამად ბევრი ბლოკჩეინ ტექნოლოგიის ინიციატივებს და პარტნიორობებს აქვთ პოტენციალი უზრუნველჰყონ ტვირთის ზედამხედველობა და გემებზე საქონლის მიწოდების ჯაჭვის გამჭვირვალობა, გლობალური რისკების და ზეგავლენის შეფასება; ჭკვიანი კონტრაქტების და საზღვაო დაზღვევის პოლიტიკის ინტეგრაცია; დოკუმენტების და ფურცლების შევსების დიჯიტალიზაცია და ავტომატიზაციაზოგავს დროს და დანახარჯებს ტვირთების მოძრაობისა და გაფორმებისთვის. (15, 23-25)

საბორტო სისტემებისა და ციფრული პლატფორმების გაერთიანება გემებსს და მათ ტვირთებსს საშუალებას აძლევს გახდნენ ინტერნეტის ნაწილი. ძირითადი გამოწვევა იქნება ურთიერთთანამშრომლობის ისე ჩამოყალიბება რომ ადვილად მოხდეს მონაცემთა გაცვლა, ამავდროულად კიბერუსაფრთბოების და კომერციულად სენსიტიური და პირადი ინფორმაციის დაცვა უნდა მოხდეს, ევროკავშირის საერთო მონაცემთა დაცვის რეგულაციის გათვალისწინებით.

ბევრი ტექნოლოგიური მიღწევები გამოსადეგია პორტებსა და ტერმინალებში და პორტის მეწილეებს აძლევს საშუალებას რომდანერგონ სიახლეები, შექმნან დამატებითი ღირებულება მეტი ეფექტურობის სახით, გააუმჯობესონ პროდუქტიულობა, უსაფრთხოება და გააძლიერონ ბუნების დაცვა. ამ განვითარების ფონზე პორტებმა და ტერმინალებმა მსოფლიოს გარშემო უნდა გადააფასონ მათი როლი გლობალურ საზღვაო ლოგისტიკაში და მოემზადონ, რომ ეფექტურად დანერგონ და გამოიყენონ ციფრული სიახლეები და ტექნოლოგიები.

ბლოკჩეინ **Blockchain**, **Cloud based** ტექნოლოგიები და ვირტუალური რეალობა თანდათან ხდება საზღვაო ინდუსტრიისთვის ძალიან მნისვნელოვანი ტერმინები, რადგან მათ აქვთ დიდი პოტენციალი ზეგავლენამოახდინონ და შეცვალონ საზღვაო კომპანიების საქმიანობა მომავალში.

1. ბლოკჩეინ ტექნოლოგიები

საზღვაო ინდუსტრიაში ბლოკჩეინმა უკვე გახადა ტრანზაქციების პროცესი დეცენტრალიზებული და საგრძნობად ადვილი. ბანკების დეცენტრალიზაცია იწვევს შუამავლებისა და ხარჯების შემცირებას, რომელიც თავის მხრივ დროისა და ფულის დაზოგვის დიდი პერსპექტივაა. მხარეებს უკვე შეუძლიათ პირდაპირ დაუკავშირდნენ ერმანეთს და ამავდროულად დაცული იყოს ყველა უსაფრთხოების ნორმა. Maersk-მა და IBM-მა უკვე წარადგინეს ბლოკჩეინის სავაჭრო პლათფორმა და სხვა ორგანიზაციებიც თანმიმდევრულად ჩაერთვებიან პროცესებში. (16, 148-150)

2. ავტონომიური გემები

ავტონომიურ გემებს აქვთ პოტენციალი რომ გაზარდონ უსაფრთხოება. ავტონომიური გემების მომხრეები ძირითად აქცენტს აკეთებენ იმ ფაქტზე რომ მცირდება ადამიანების შეცდომების რიცხვი, რაც გახლდათ ზღვაში მომხადრი უბედური შემთხვევების უმთავრესი მიზეზი. ეს ნიშნავს იმას რომ არავინ არ იქნება გემბანზე და არც არავის სიცოხცხლეს შეექმნება საფრთხე. გაურკვეველია რა მომავალი აქვს ამ გემების კონცეფციას მაგრამ ერთი ნამდვილად ვიცით, გაგვიმართლა რომ ასეთი რადიკალური ცვლილება ერთბაშად ვერ მოხდება. ამ ეტაპისთვის შრდილო ევროპის ქვეყნები აქტიურად უჭერენ მხარს საზღვაო ოპერაციების ავტონომიურობის განვითარებას. ნორვეგიამ უკვე გახსნა ავტონომიური გემების ტესტირების არეალები ჰორტენსა და სტორფჯორდში, 2016 წელს კი ტრონდჰეიმ ფჯორდში. ფინლანდიაც და დანიაც ანალოგიურად აქტიურად მუშაობენ ამ საკითხე. მსოფლიოში პირველი 0 გამონაბოლქვის, სრულად ელექრონიზირებული, ავტონომიური კონტეინერმზიდი გემი დაიწყებს პერსონალის გარეშე ოპერირებას 2020 წლისთვის.

ნახაზი 10: Rolls-Royce -ის ავტონომიური გემები

3. **Cloud based** ტექნოლოგიები

Cloud based ტექნოლოგიები არა მხოლოდ გვეხმარება ინფორმაციისა და მონაცემების წვდომაში დროისა და ადგილმდებარეობის მიუხედავად, არამდემ ამავდროულად ამცირებს უსარგებლო და ზედმეტი ინფომაციის დაგროვებას. ბიზნესების 69 % უკვე აქტიურად იყენებს ამ ტექონოლოგიას და 18 % გეგმავენ მის დანერგვას. ეს ტექნოლოგია გახლავთ საზღვაო ინდუსტრიის უდიდესი მონაპოვარი ვინაიდან ის გვთავაზობს შემდეგს:

- უკეთესი კომუნიკაცია საზღვაო მიმოსვლას შორის
- დანაზოგი
- კორპორატიული მონაცემების დისტანციური წვდომა
- მონაცემთა დაკარგვის პრევენცია

4. ვირტუალური რეალობა

ვირტულური რეალობის უდიდესი მოთხოვნა წარმოისვა კრეატიული ინდუსტიებიდან. საზღვაო ინდუსტრიაში დღითიდღე იზრდება მისი გავლენა, ძირითადად საინჟინრო, სასწავლო და ინსპექტირების სფეროში. პროგრამული უზრუნელყოფა და ტექნიკა რომელიც ხელს უწყობს ხარჯების შემცირებას უკვე აქტიურად გამოიყენება საზღვაო ინდუსტიაში. კერძოდ, 2017 წლის მაისში, Winterthur Gas & Diesel- მა W-Xpert Full Mission Simulator-ს ინსტალაციით ჩაატარა სრული ეკიპაჟის ტრენინგი ჩინეთის საზღვაო აკადემიის სასწავლო ცენტრ HHM- ში. (17, 36-38)

5. ხმით კონტროლირებადი მოწყობილობები

ხმით კონტროლირებადი მოწყობილობებს აგრეთვე ექნება დიდი გავლენა საზღვაო ორგანიზაციებზე ვინაიდან და რადგანაც ის გვაძლევს საშულებას უფრო სქრაფად და მარტივად მოვიძიოთ სასურველი ინფორმაცია ხმოვანი ბრძანებების საშუალებით.

<u>მსოფლიოსაზღვაოვაჭრობა 2017 წელში</u>

მსოფლიოსაზღვაოვაჭრობისზრდისმოლოდინი 2018-2023 წლებისთვის

გლობალურმა საზღვაო ვაჭრობის მოცულობამ ძალა მოიკრიბა და 10.7 მილიარდ ტონას მიაღწია. წლიური ზრდა 4% ყველაზე სწრაფი ზრდა 5 წელში. კონტეინირიზებულმა ვაჭრობამ საერთო საზღვაო ვაჭრობის 17.1 % შეადგინა (საერთო საზღვაო ვაჭობა(+ 6.4%). მშრალი ნაყარიტვირთიით ვაჭრობამ საერთო საზღვაო ვაჭრობის 29.9% შეადგინა. (საერთო საზღვაო ვაჭობა +5.1%) 2016 წლის 4%-იანი კლების შემდეგ ნედლი ნავთობის გადაზიდვა გაიზარდა 2.4 %-ით, ხოლო გადამუშავებული ნავთობპროდუქტების და გაზისკომბინირებული მოცულობა 3.9%ით გაიზარდა.

საერთო მოცულობის ზრდა მოსალოდნელია 3.8%ით. მოსალოდნელია მოცულობების ზრდა ყველა სეგმენტში ყველაზე სწრაფად კონტეინირიზებული და მშრალი

ნაყარი ტვირთების ზრდაა მოსალოდნელი, ხოლო ტანკერის მოცულობა გაიზრდება შედარებით ნელი ტემპით.

რაც შეეხება საერთო ტენდენციებს, გლობალური ეკონომიკის ზრდამსოფლიოო გადაზიდვების მოთხოვნის მთავარი მამოძრავებელია, 2017 წლის გახსენება მოხდება როგორც მსოფლიოო ეკონომიკის და გლობალური გადაზიდვების ციკლური გამოჯანსაღება 2016 წლის ისტორიულად დაბალი მაჩვენებლის შემდგომ, 2008-2009 გლობალური ეკონომიკური და ფინანსური კრიზისი თითქმის 10 წელი გაგრძელდა.

ეკონომიკისა და გადაზიდვების ძირითადი მაჩვენებლები ზემოთ მიიწევს, რაც ასახავს გლობალური ინვესტიციების ზრდას, წარმოების აქტიურობას და საქონლით ვაჭრობის ზრდას. ამავდროულად გარკვეული ცვალებადი რისკები მაინც იჩენდა თავს წინა პერიოდშირაც სერიოზულ გართულებებს იწვევდა გადაზიდვებსა და საზღვაო ვაჭრობაში.

გლობალური ინდუსტრიული აქტივობა და წარმოება გამოსწორდა 2017-ში. ეკონომიკური თანამშრომლობის და განვითარების ორგანიზაციის წევრი ქვეყნების ინდუსტრიული წარმოება გაიზარდა 2.8 %-ით, 2016 წელს ეს მონაცემი იყო 0.2%. განვითარებად რეგიონებშიც გაიზარდა ინდუსტიული აქტივობა. ჩინეთში ინდუსტრიული წარმოება 6.5% შეადგინა, როცა 2016 წელს ეს მაჩვენებელი 6% იყო. ბრაზილიაში ინდუსტრიული წარმოება გაჯანსაღდა და 2.4%-ით გაიზარდა, 2016 წლის რეცესიის დროს დაფიქსირდა 6.4%-ით კლება. აშშ 2017 წელს 3.1%-მდე გაიზარდა, 2016 წელს ეს მონაცემი 2.5% იყო, გლობალურმა ეკონომიკამ განიცადა სწრაფი აღმასვლა და გამოიწვია პოზიტიური ბიძგები საზღვაო ვაჭრობისთვის.

ძლიერი კაპიტალური ხარჯების და გლობალური მოთხოვნის გამო, აშშ განვითარებული ქვეყნებში 2.3%ით გაიზარდა, რაც 2016 წელს 1.7% იყო. მიუხედავად იმისა რომ ზრდა დაჩქარდა ყველა ძირითად ეკონომიკურ მიმართულებაში, ძლიერი ზრდა ევროკავშირისთვის (2.3%) პოზიტიური მოვლენა იყო. ზრდა განვითარებად ქვეყნებში 4.5%ით

გაიზარდა, (2016 წელს 3.9%) რაც გამოიწვია სასაქონლო-ექსპორტის ქვეყნებში საქმიანობის გაუმჯობესებამ და უფრო ხელსაყრელი ეკონომიკური გარემოს შექმნამ. ეს წარმოსახულია განვითარებად ამერიკაში პოზიტიური ზრდის დაბრუნებაში, რაც დაემთხვა ბრაზილიის რეცესიის დასრულებას. მსგავსი ტენდენცია შეინიშნებოდა გარდამავალ ეკონომიკაში. (18)

ეს ეკონომიკები განიცდიდა პოზიტიურ ზრდას 2017-ში, რუსეთის ფედერაციის რეცესიის დასრულების შემდგომ. ჯამში მშპ-ს 4.3%-იანი ზრდა ნაკლებად განვითარებულ ქვეყნებში გაუმჯობესდა, თუმცა ეს კვლავ ძალიან ცოტაა წლიურ 7%იან სამიზნე ზრდასთან მდგრადი განვითარებისთვის. დამატებით მშპ-სთან მიმართებაში, გლობალური სავაჭრო აქტივობების ზრდამ შემდგომში გააძლიერა საზღვაო ვაჭრობა. 2017 წელს საერთაშორისო სასაქონლო ვაჭრობის მოცულობა გაიზარდა 4.7%ით, 2016 წლის 1.8%იდან. (ცხრილი 4)

მსოფლიო ეკონომიკური ზრდა მშპ (წლიური პროცენტული ცვლილება)			
რეგიონი ან ქვეყანა	2016	2017	2018
მსოფლიო	2.5	3.1	3
განვითარებული ქვეყნები	1.7	2.3	2.1
აშშ	1.5	2.3	2.5
ევროპა (28)	2	2.6	2
იაპონია	1	1.7	0.9
განვითარებადი ქვეყნები	3.9	4.5	4.6
აფრიკა	1.7	3	3.5
აღმოსავლეთ აზია	5.9	6.2	6
ჩინეთი	6.7	6.9	6.7
სამხრეთ აზია	8.4	5.8	6.1

ინდოეთი	7.9	6.2	7
დასავლეთ აზია	3.1	3	3.3
ლათინური ამერიკა და კარიბები	-1.1	1.1	1.8
ბრაზილია	-3.5	1	1.4
ქვეყნები ეკონომიკის გარდამავალ პერიოდში	0.3	2.1	2.2
რუსეთის ფედერაცია	-0.2	1.5	1.7
ნაკლებად განვითარებული ქვეყნები	3.5	4.3	4.9

ცხრილი 4:საზღვაო ტრანსპორტი 2018- ის მიმოხილვა

წყარო: UNCTAD

სასაქონლო ვაჭრობის მოცულობა გაიზარდა მსოფლიო ეკონომიკის პოზიტიურ ტრენდთან ერთად, გაიზარდა ინვესტიციები და სასაქონლო ფასები. უფრო მაღალმა სასაქონლო ფასის დონემ ექსპორტის შემოსავლები გაზარდა საქონლოს ექსპორტიორი ქვეყნებისთვის, რაც დაეხმარა მათ იმპორტის მოთხოვნების დაკმაყოფილებაში.

სწრაფი სავაჭრო ზრდა ერთის მხრივ აისახაინვესტირებისა და კაპიტალის ხარჯვის კორელაციაზე და მეორეს მხრივ სასაქონლნო ვაჭრობზე. ძირითადად ინვესტიცების უმეტესი წილი მოდის იმპორტზე. საშუალოდ, იმპორტზე ინვესტიციებისმაჩვენებელი გლობალურ დონეზე დაახლოებით 30% -ით არის შეფასებული, ხოლო კერძო მოხმარებისა და სახელმწიფო ხარჯებისთვის, იმპორტის წილი მერყეობს 23% და 15%, შორის (საერთაშორისო სავალუტო ფონდი, 2016).აქედან გამომდინარე, სწრაფი ინვესტიციების ზრდა განსაკუთრებით სასარგებლო იყო გადაზიდვისა და საზღვაო ვაჭრობისთვის, კერძოდ მშრალი ნაყარი საქონლისა და კონტეინერიზებული ვაჭრობისთვის. სწრაფმა სავაჭრო ზრდამ გაზარდა

სავაჭრო შემოსავლების ელასტიურობა. ვაჭრობის ზრდის კოეფიციენტი მშპ-ს ზრდასთან მიმართების 0.7-ით გაიზარდა 2016ში ხოლო 2017ში 1.7-ით. თუმცაღა ეს კოეფიციენტი რჩება დაბალ მაჩვენებლად 1990 და ადრეული 2000 წლების ელასტიურობის მაჩვენებლებთან შედარებით. (19)

როგორც საზღვაო ტრანსპორტის მიმოხილვის წინა გამოცემებში აღინიშნა, ვაჭრობის ზრდის სტრუქტურული ფაქტორები ციკლურ მამოძრავებლებთან ერთად მოქმედებენ (UNCTAD, 2016). გარკვეულმა რეგიონულმა ვარიაციებმა იმპორტსა და ექსპორტს შორის, ისევე როგორც ქვეყნის დაჯგუფებებს შორის, შექმნეს სავაჭრო მოდელები 2017 წელს.

განვითარებადი ქვეყნების სავაჭრო მოცულობები გამყარდა,როდესაც ექსპორტის ზრდა დაჩქარდა როგორც განვითარებულ ისე განვითარებად რეგიონებში. განვითარებადი ქვეყნების იმპორტზე მოთხოვნა გაიზარდა 7.2%ით, 2016 წლის 1.9%იდან. მათი ექსპორტი გაიზარდა 5.7%მდე, 2016 წლის მონაცემით 2.3% იყო. წლის განმავლობაში განვითარებადი აზიიდან ექსპორტი გარკვეულწილად გაძლიერდა, რაც ელექტრო და ელექტრონული პროდუქტების ვაჭრობას და რეგიონის გლობალური ღირებულების ჯაჭვში ჩაბმას მოყვა, აზიაში დაფიქსირდა ყველაზე სწრაფი ზრდა ექსპორტში (6.7%) და იმპორტში (9.6%).შიდა მოთხოვნის განმტკიცება აზიაში მხარდაჭერილია სტიმულირების პოლიტიკით, ისეთ ქვეყნებში როგორც ჩინეთი, შეინარჩუნა რეგიონის მოთხოვნა იმპორტზე, ჩინეთში მიმდინარე მოვლენებს უმნიშვნელოვანესი კავშირი აქვთ გადაზიდვასთან, რადგანაც 2017 წელს ქვეყანა რჩებოდა გადაზიდვების ცენტრში და წლის განმავლობაში მასზე მოდიოდა საზღვაო ვაჭრობის თითქმის ნახევარი.

მნიშვნელოვანი მოვლენები ჩინეთში რომლებმაც დიდად იმოქმედეს გადაზიდვებზე და საზღვაო ვაჭრობაზე, ნაწილობრივ მშრალ ტვირთებზე, იყო ქვეყნის მშპს (6.9%) სწრაფი ზრდა, რაც აისახა ეკონომიკის დაბალანსირებაზე მომსახურებისა და შიდა მოთხოვნის მიმართ.

კიდევ ერთი ცვლილებარაც შეინიშნებოდა 2017 წელს იყო მზარდი ყურადღება ჩინეთში ჰაერის დაბინძურების კონტროლისა და ენერგეტიკული ნაერთების მიმართ, მათ შორის მოწოდებული ნედლეულის ხარისხისა და შიდაწარმოების პროდუქციისშედარება იმპორტირებულთან. ამ მიმართულებებმა ხელი შეუწყეს გარე ბაზრებიდან უკეთესი ხარისხის და სახეობის საქონლის მიღებას, რამაც შედეგად ჩინეთში იმპორტის მოცულობისზრდა გამოიწვია.

2016 წლის ნეგატიური ზრდის შემდგომ იმპორტზე მოთხოვნა შესამჩნევად გაუმჯობესდა განვითარებად ამერიკაში, დიდმა ეკონომიკებმა, როგორებიცაა არგენტინა და ბრაზილია რომლებმაც თავი დააღწიეს რეცესიას, პოზიტიურ შედეგებს მიაღწიეს 2017 წელს.ხოლო იმპორტზე მოთხოვნა აფრიკაში, დასავლეთ აზიასა და გარდამავალი ეკონომიკის ქვეყნებში დარჩა წნეხის ქვეშ (0.9 % ზრდით 2017 წელს), მიუხედავად ცოდაოდენი გაუმჯობესებისა 2016 წელში. სხვა ფაქტორებთან ერთად ეს გამოწვეული იყო რუსეთის რეცესიის, საქონლის ფასების და ექსპორტის სისუსტის გამო. იმპორტზე მოთხოვნა განვითარებულ რეგიონებში გაიზარდა; მოცულობა 3.1 %-ით გაიზარდა 2017 წელს, 2016 წელს ეს მაჩვენებელი 2% იყო. სასაქონლო ექსპორტის მოცულობა ამ რეგიონებში გაიზარდა 3.5%ით, 2016წლის 1.1%იდან.(ცხრილი5)

	წელი	დატვირთული საქონელი			
		ნავთობი		მშრალი ტვირთი	ჯამი
		ნედლი	პროდუქცია + gaz *2		საქონელი
მსოფლიო	2016	17.8	11.9	70.3	100
	2017	17.5	11.9	70.6	100
განვითარებული	2016	8.2	37	39.9	33.9
	2017	8.7	37.6	40.2	34.3
გარდამავალი	2016	9.6	3.3	5.8	6.2
	2017	10.2	3.8	5.6	6.2
განვითარებადი	2016	82.2	59.7	54.2	59.9

	2017	81.2	58.6	54.2	59.5
აფრიკა	2016	14.8	4.8	5	6.7
	2017	15.4	4.7	5	6.8
ამერიკა	2016	12.7	6.2	14.2	13
	2017	12.1	5.7	14.3	12.9
აზია	2016	54.6	48.6	34.9	40.1
	2017	53.6	48.1	34.8	39.7
ოკეანია (წყნარი ოკეანის კუნძულები)	2016	0.1	0.1	0.1	0.1
	2017	0.1	0.1	0.1	0.1

ცხრილი 5:მსოფლიოო საზღვაო ვაჭრობა ქვეყნების ჯგუფების მიხედვით, 1970-2017 წლებში (პროცენტული მაჩვენებელი)

წყარო: UNCTAD ,საზღვაო ტრანსპორტი 2018- ის მიმოხილვა

	წელი	**დატვირთული საქონელი**			
		ნავთობი		მშრალი ტვირთი	ჯამი
		ნედლი	პროდუქცია + gaz *2		საქონელი
მსოფლიოო	2016	19.4	12	68.6	100
	2017	19.1	12	68.9	100
განვითარებული	2016	50.3	41.1	33.1	37.4
	2017	47	39.7	32.3	36
გარდამავალი	2016	0	0.3	0.8	0.6
	2017	0	0.3	0.8	0.6
განვითარებადი	2016	49.7	58.6	66.2	62.1
	2017	52.9	60	66.9	63.4
აფრიკა	2016	1.9	6.5	5.3	4.8
	2017	1.7	7.1	5.1	4.7
ამერიკა	2016	2.6	10.4	5.5	5.5
	2017	2.7	11.1	5.6	5.7
აზია	2016	45.1	41.3	55.3	51.6
	2017	48.5	41.6	56.1	52.9
ოკეანია (წყნარი ოკეანის კუნძულები)	2016	0	0.3	0.1	0.1
	2017	0	0.3	0.1	0.1

ცხრილი 6:მსოფლიოო საზღვაო ვაჭრობა ქვეყნების ჯგუფების მიხედვით, 1970-2017 წლებში (პროცენტული მაჩვენებელი)

წყარო: UNCTAD ,საზღვაო ტრანსპორტი 2018- ის მიმოხილვა

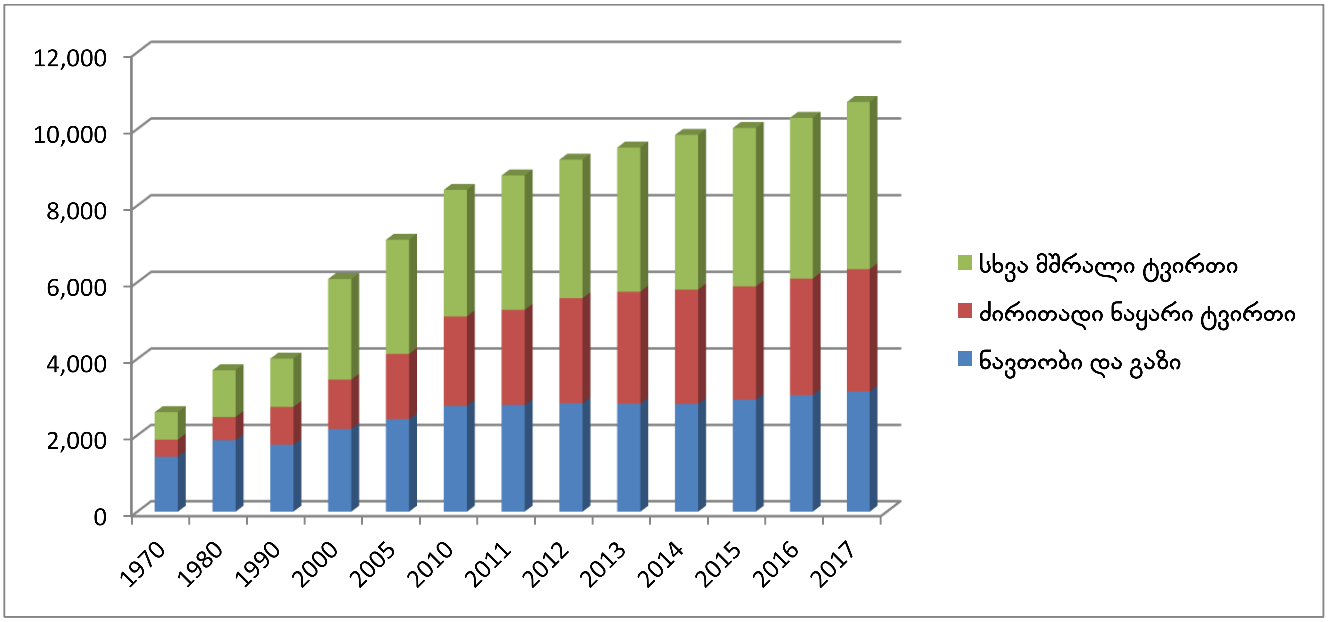
თავი 3 - მზარდი მსოფლიო საზღვაო ვაჭრობა

როგორც უკვე აღვნიშნეთ საერთაშორისო საზღვაო ვაჭრობამ ძალები მოიკრიბა, მისი მოცულობა 4%ით გაიზარდა. ეს იყო ბოლო 5 წლის უსწრაფესი ზრდა. რაც იყო მსოფლიო ეკონომიკის გამოჯანსაღების და გაუმჯობესებული გლობალური სასაქონლო ვაჭრობის შედეგი, UNCTAD შეფასებით 2017 წლის საზღვაო ვაჭრობის მოცულობა იყო 10.7 მილიარდი ტონა, ტვირთების მოცულობის თითქმის ნახევარიმშრალნაყარ ტვირთებზე მოდიოდა. მთავარი ნაყარი ტვირთებია, -ქვანახშირი, რკინის მადანი და მარცვლეული, რაც საერთო ნაყარი ტვირთების 42.3 % შეადგენდა, რას 7.6 მილიარდ ტონად შეფასდა 2017 წელს. კონტეინერიზებული ვაჭრობა და პატარა ტვირთებით ვაჭრობა საერთო ვაჭრობის 24.3 % და 25.4 % შეადგინა. დარჩენილი წილი სხვა მშრალ ტვირთებზე მოდიოდა. ტანკერებით გადაზიდვის ვაჭრობა საერთო ვაჭრობის მოცულობის ერთ მესამედზე ნაკლებია, რაც ბოლო ოთხი ათწლეულის განმავლობაში განხორციელებული ცვლილებების შესაბამისია. ტანკერების ვაჭრობის წილი 55%ით დაეცა 1970 წელს ხოლო 29.4 %მდე 2017ში. 1980 წლიდან 2017 წლამდე, სატანკერო ვაჭრობა წლიურად იზრდებოდა საშუალოდ 1.4%ით, როცა მშრალი ტვირთების წილი 4.6%ით იზრდებოდა. ყველაზე სწრაფად მზარდი სეგმენტი კონტეინირიზებული ვაჭრობა იყო, ბოლო ოთხი ათწლეულის მანძილზე საშუალო წლიური ზრდა 8.1%ს შეადგენდა. (20)

განვითარებადი ქვეყნებზე კვლავ მოდის გლობალური საზღვაო ვაჭრობის ნაკადების ყველაზე დიდი წილი, როგორც ექსპორტით ისე იმპორტით. 2017 წელს ამ ქვეყნებზე მოდიოდა მსოფლიო საზღვაო ვაჭრობის 60%იმპორტი,საერთო ჯამის 63% შეადგენს ექსპორტი.

შედარებისთვის განვითარებულმა ქვეყნებმა თავიანთი წილის კლება დაინახეს როგორც იმპორტში ასევე ექსპორტში, წილები იმპორტში 34%ს შეადგენს, ხოლო ექსპორტში 36%-ს. რაც შეეხება გარდამავალი ეკონომიკების ქვეყნებს ისინი კვლავ დიდან არიან დამოკიდებული ნაყარი გადაუმუშავებელი მატერიალების ექსპორტზე (6%), როცა გლობალური საზღვაო იმპორტისწილი 1 პროცენტს შეადგენს. (ნახაზი 11)

3.1 საერთაშორისო საზღვაო ვაჭრობა ტვირთის ტიპების მიხედვით



ნახაზი 11:საერთაშორისოსაზღვაოვაჭრობაგანვითარება (მილიონნობითტონადატვირთული) 1970-2017 წლები

წყარო: UNCTAD ,საზღვაო ტრანსპორტი 2018- ის მიმოხილვა

	1970	1980	1990	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
ნავთობიდაგაზი	1,440	1,871	1,755	2,163	2,422	2,772	2,794	2,841	2,829	2,825	2,932	3055	3146
ძირითადინაყარიტვირთი	448	608	988	1,295	1,709	2,335	2,486	2,742	2,923	2,985	2,961	3041	3196
სხვამშრალიტვირთი	717	1,225	1,265	2,626	2,978	3,302	3,505	3,614	3,762	4,033	4131	4193	4360

ცხრილი 7:საერთაშორისოსაზღვაოვაჭრობაგანვითარება (მილიონნობითტონადატვირთული) 1970-2017 წლები

წყარო: UNCTAD ,საზღვაო ტრანსპორტი 2018- ის მიმოხილვა

3.2 ტონა-მილის ზრდის ხელშემწყობი ფაქტორები 2017 წლისთვის

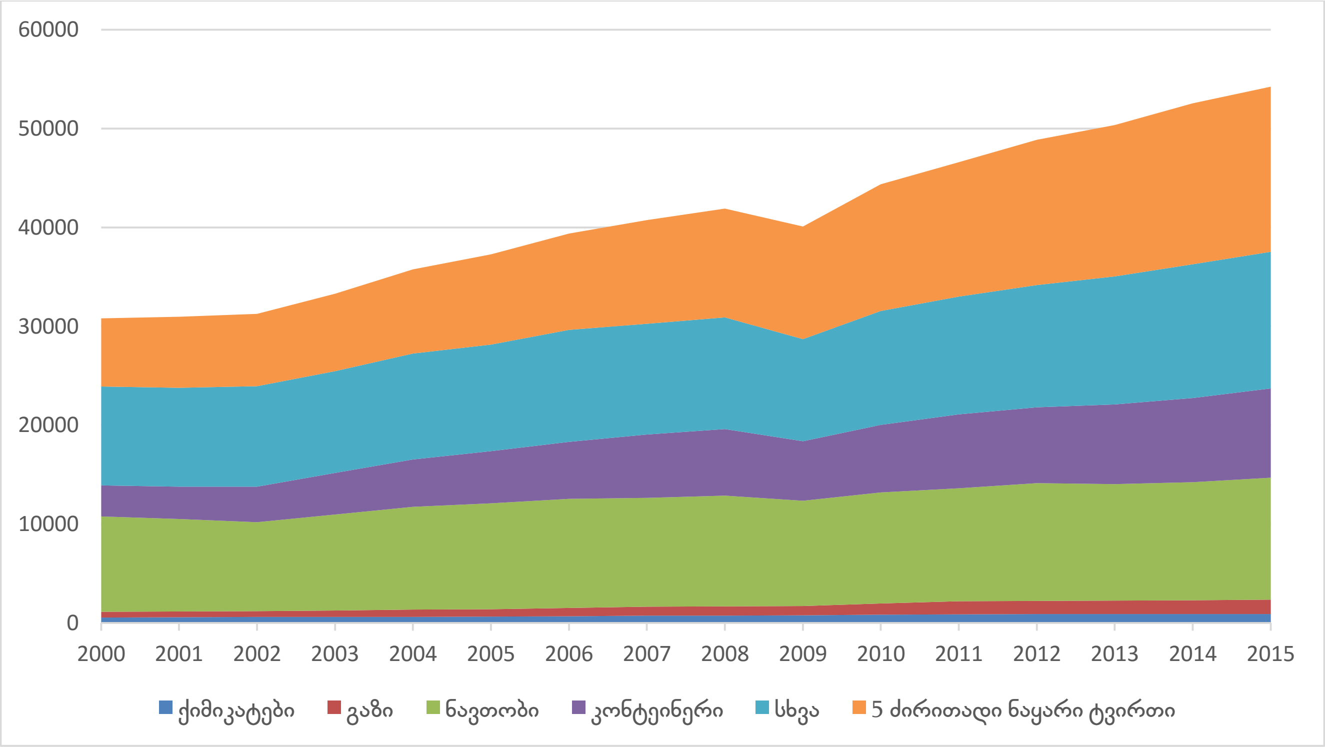
საზღვაო ვაჭრობა ტონა-მილში იზომება რომ ასახოს გემების განვლილი მანძილი. 2017 წელს გემების დატვირთულობა 5%-ით გაიზარდა, 3.41%იდან 2016 წელს. საერთო ტონა-მილის ოდენობა საზღვაო ვაჭრობაში 2017 წელს შეადგენდა დაახლოებით 58,098 მილიარდ ტონას, ზრდა უმეტესად გამოწვეული იყო ნედლი ნავთობისა და ქვანახშირის გადაზიდვებით, რამაც დიდი სარგებელი მოუტანა გადამზიდ ინდუსტრიას. ნედლი ნავთობით ვაჭრობის ზრდამტონა-მილზე შეადგინა 17.5%,როდესაც მშრალმა ნაყარმა ტვირთმა ერთი მესამედი შეადგინა. პატარა ტვირთებმა და სხვა ნაყარმა ტვირთებმა ჯამში ტონა-მილზე ზრდის 17.7% შეადგინა, ხოლო კონტეინიზირებულმა გადაზიდვამ 17.4%. გაზ და ნავთობპროდუქტების წილი უფრო პატარა იყო. ტანკერებით ვაჭრობა ტონა-მილზე, ნედლი და გადამუშავებული ნავთობპროდუქტებით გაიზარდა 4.4%ით, ძირითადი მშრალი ტვირთები და კონტეინერიზირებული ვაჭრობა ტონა მილზე 5.5%იტ და 5.6%ით გაიზარდა. პატარა ტვირთები ტონა მილზე გაიზარდა 4.5%ით, რაც გარკვეულწილად ასახავს ჩინეთ-გვინეას შორის ალუმინის მადნით ვაჭრობის პოზიტიურ შედეგებს. ტანკერების ტონა-მილის ზრდა მხარდაჭერილი იყო ჩინეთის მყარი მოთხოვნით, აგრეთვე მისი ნავთობის დივერსიფიკაციის სტრატეგიით, რისი მიზანიც იყო დასავლეთ აზიის ნედლ ნავთობზე ქვეყნის დამოკიდებულების შემცირება. რადგანაც ჩინეთი ნედლი ნავთობით მარაგდებოდა ატლანტიკის აუზიდან (ანგოლა, ბრაზილია, კანადა, ნიგერია, აშშ) გლობალური ნედლი ნავთობის ტონა-მილის

ოდენობა იზრდებოდა. ნედლი ვაჭრობის განვლილი მანძილი საშუალოდ 5,047.9 საზღვაო მილი იყო 2017ში, შედარებისთვის 2016 ში ეს მაჩვენებელი 4,931.1იყო. (21)

წინა წლებთან შედარებით ნავთობპროდუქტები ტონა-მილის მიხედვით უფრო ნელა იზრდებოდა, რაც საშუალო საცურაო მანძილის ბრალი იყო, აშშ-ს მიერ 2015 წელს დაწესებული შეზღუდვების მოხსნამ, აზია ევროპის მოთხოვნის ზრდასთან ერთად, გამოიწვიაის რომ აშშ-დან გადაზიდული ნედლი ნავთობის ოდენობა აღემატებოდა ნავთობპროდუქტების ოდენობას მილიორდი ტონა-მილზე. 2017წელს გლობალური თხევადი ბუნებრივი გაზი ტონა მილზე გაიზარდა 11.6%ით თხევადი ბუნებრივი გაზის ექსპორტის ზრდა აშშ-ში გამოიწვია ჩინეთსი საშუალო იმპორტის ზრდამ.

მსოფლიოსაზღვაოვაჭრობატონა-მილშიგამოსახულიტვირთისტიპისმიხედვით.

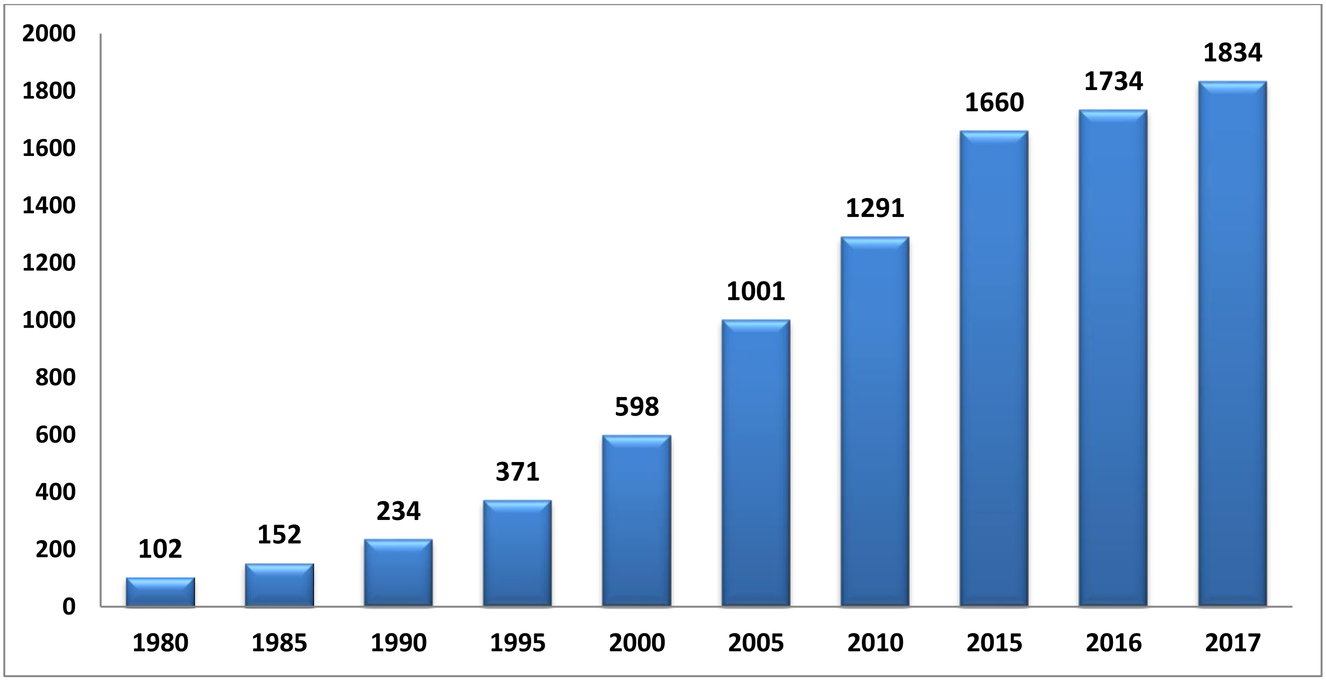
(მილიარდობითტონა-მილი)



ნახაზი 12:მსოფლიო საზღვაო ვაჭრობა. წყარო გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის კონფერენცია ვაჭრობისა და განვითარების შესახებ, მონაცემები ეფუძნება კლარქსონს-ის კვლებას.

3.3კონტეინერით გადაზიდვა ფაქტები და სტატისტიკა

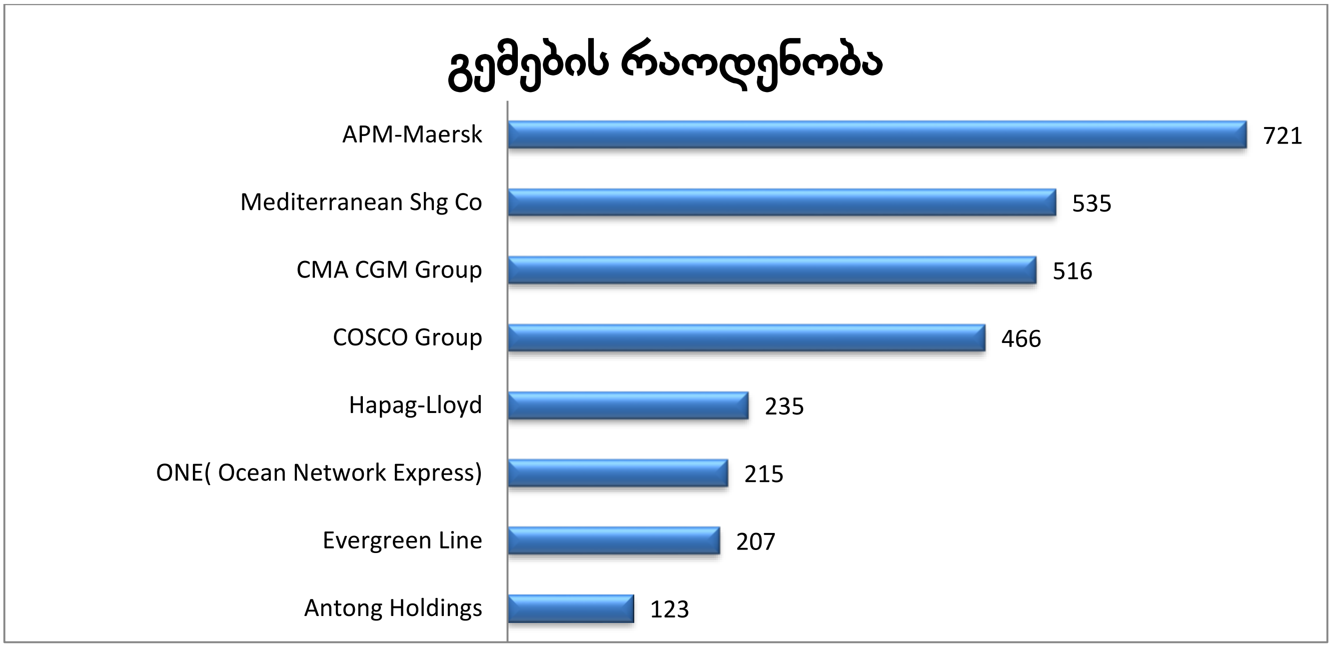
ღირებულეის მიხედვით გლობალური საკონტეინერო ვაჭრობა მოიცავს მსოფლიო საზღვაო ვაჭრობის 60%-ს, რამაც საერთო ჯამში 12 ტრილიონ დოლარი შეადგინა 2017 წელს.1980 წელს საკონტეინერო გადაზიდვების შედეგად გადატანილი ტვირთის ოდენობა 102 მილიონ მეტრულ ტონას შეადგენდა, 2017 წელს კი ეს რიცხვი 1.83 მილიარდ მეტრულ ტონას გაუტოლდა, რაც გამოწვეული იყო გემების მოცულობის ზრდით. (ნახაზი13)



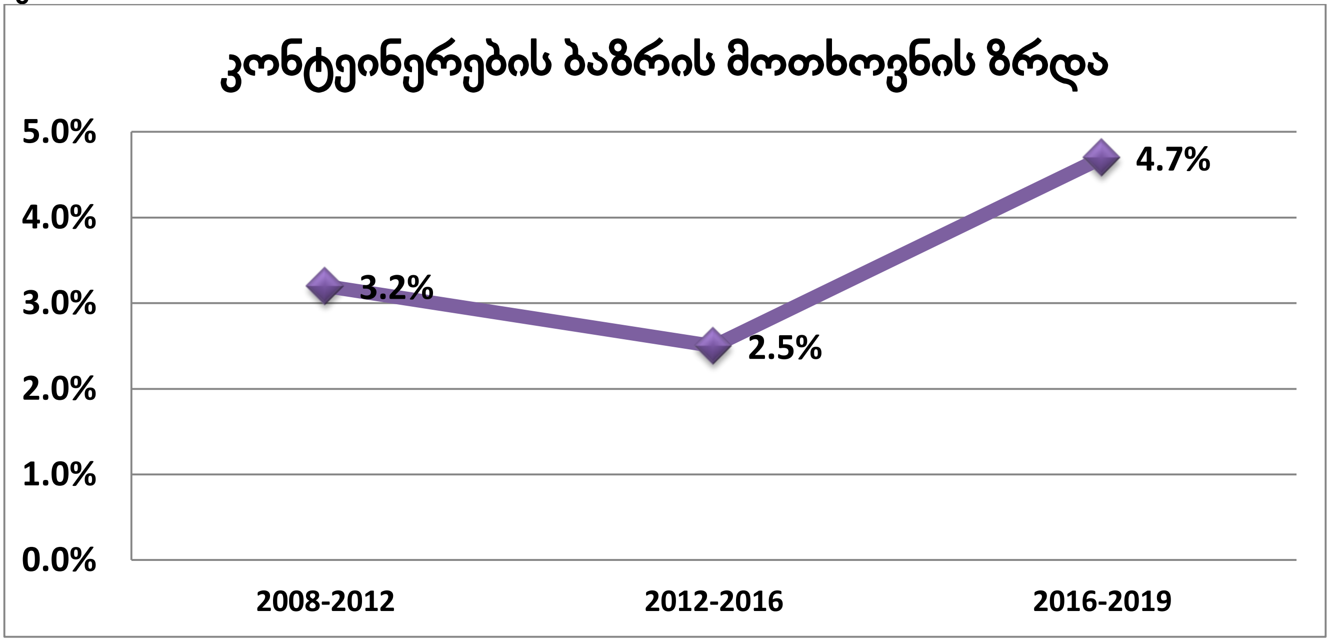
ნახაზი 13:საერთაშორისო საზღვაო ვაჭრობა კონტეინერის გემების მიერ 1980-დან 2017 წლამდე (მილიონ ტონაში დატვირთული)
წყარო: www.statista.com

1980დან 2018 წლამდე კონტეინერმზიდების დედვეითი 11 მილიონი მეტრული ტონიდან 253 მილიონ ტონამდე გაიზარდა. 2016 წლის ივლისისთვის გლობალური ცელულარული (ფიჭური) კონტეინერმზიდ ფლოტს20 მილიონი სანდარტული კონტეინერის გადაზიდვა შეეძლო, რაც საერთო ჯამში 4 მილიონ TEU-ს აღწევდა.2019 წლის 2 მაისის მონაცემებითდანიური კომპანია APM-Maersk ყველაზე დიდი კონტეინერმზიდი კომპანიაა მსოფლიოში, მას შემდეგ მოჰყვება MSC, CMA CGM, COSCO და Hapag-Lloyd.

გერმანული Hapag-Lloyd-ი 2015 წელს გამოვიდა ასპარეზზე მიუხედავად იმისა რომ ინდუსტრია ძლიერი გამოწვევების წინაში იდგა როგორიცაა დაბალი ფრახტის განაკვეთი. სამხეთ კორეული კომპანია Hanjin გაკოტრდა 2016 წელს, Maersk-მა შეიძინა გერმანული Hambug sud 2017 წელს.დღეისათვის პირველ ადგილზეა APM- Maersk რომელმაც ბოლო წლებში CMA CGM- სა და Hapag-loyd-ს მკვეთრად გაუსრო. (ნახაზი 20)



ნახაზი14:წამყვანი კონტეინერმზიდი კომპანები მსოფლიოში 2019 წლის 2 მაისის მონაცემებით
წყარო:www.statista.com



ნახაზი 15:ეს სტატისტიკი წარმოადგენს გლობალური კონტეინერების ბაზრის მოთხოვნის ზრდას 2008 წლიდან 2019 წლამდე. 2016 და 2019 წლებში გლობალური კონტეინერების ბაზრის მოთხოვნა დაახლოებით 4.7 პროცენტით გაიზრდება.

გლობალური ვაჭრობა წნეხის ქვეშაა

გადაზიდვა გლობალური ვაჭრობის ხერხემალს წარმოადგენს, დაახლოებით 80% მსოფლიო სასაქონლო ვაჭრობისა გადაიზიდება საერთაშორისო გადამზიდი ინდუსტრიის მიერ, ევროპელი გემთმფლობელები აკონტროლებენ მსოფლიო ფლოტის 40%ს, და გადამზიდ სერვისებს აწარმოებენ მთელი მსოფლიოს გარშემო, ეს მოიცავს ვაჭრობას არა ევროპულ ქვეყნებს შორის არამედ შორეულ აღმოსავლეთსა და ლათინური ამერიკაში, ეგრეთწოდებული გზაჯვარედინი ვაჭრობა.

გადამზიდი კომპანიების უმეტესობისთვის ვაჭრობის ძირითადი ნაწილი ხდება ევროკავშირის გარეთ, ევროკავშირის ქვეყნები მთავარ როლს თამაშობენ ევროპულ და საერთაშორისო ვაჭრობასა თუ ბიზნესში, ბოლო წლებში მკვეთრად განვითარდა სპეციალიზირებული გადამზიდი აქტივობები ოფშორებთან მიმართებაში და წარმოადგენს მნიშვნელოვან საზღვაო აქტივობებს.

გადაზიდვას არსებობისთვის ჭირდება გლობალური ვაჭრობა და გლობალურ ვაჭრობას ეფექტური გადამზიდი ინდუსტრია ესაჭიროება. აყვავებული გადამზიდი ინდუსტრია ფრიად მნიშვნელოვანი დამაკავშიებელი და შუამავალია საერთაშორისო ვაჭრობასა და გლობალურ ეკონომიკაში. ვაჭრობას მოაქვს სამუშაო ადგილები, ზრდა და უკეთესს ხდის ცხოვრების ხარისხს.(22)

დღეს ისე როგორც არასდროს მსოფლიო ვაჭრობა და თავისუბალი ბაზარი ზეწოლას განიცდის. პროტექციონიზმის ზრდის გამო გლობალური ლიბელარული ვაჭრობა კითხვის ნიშნის ქვეშაა, თავისუფალი და ღია ვაჭრობა აღარ შეიძლება ჩაითვალოს გარანტირებულად, არც ევროპული კომპანიებს ექნებათ საშუალება ისარგებლონ ღია სავაჭრო გარემოთი, ეს წარმოადგენს სერიუზოლ და მაღალი შეშფოთების საგნათ ევროკავშირის გადამზიდი კომპანიებისთვის, მთავარი გზა წარმატებისკენ წნეხის ქვეშაა.

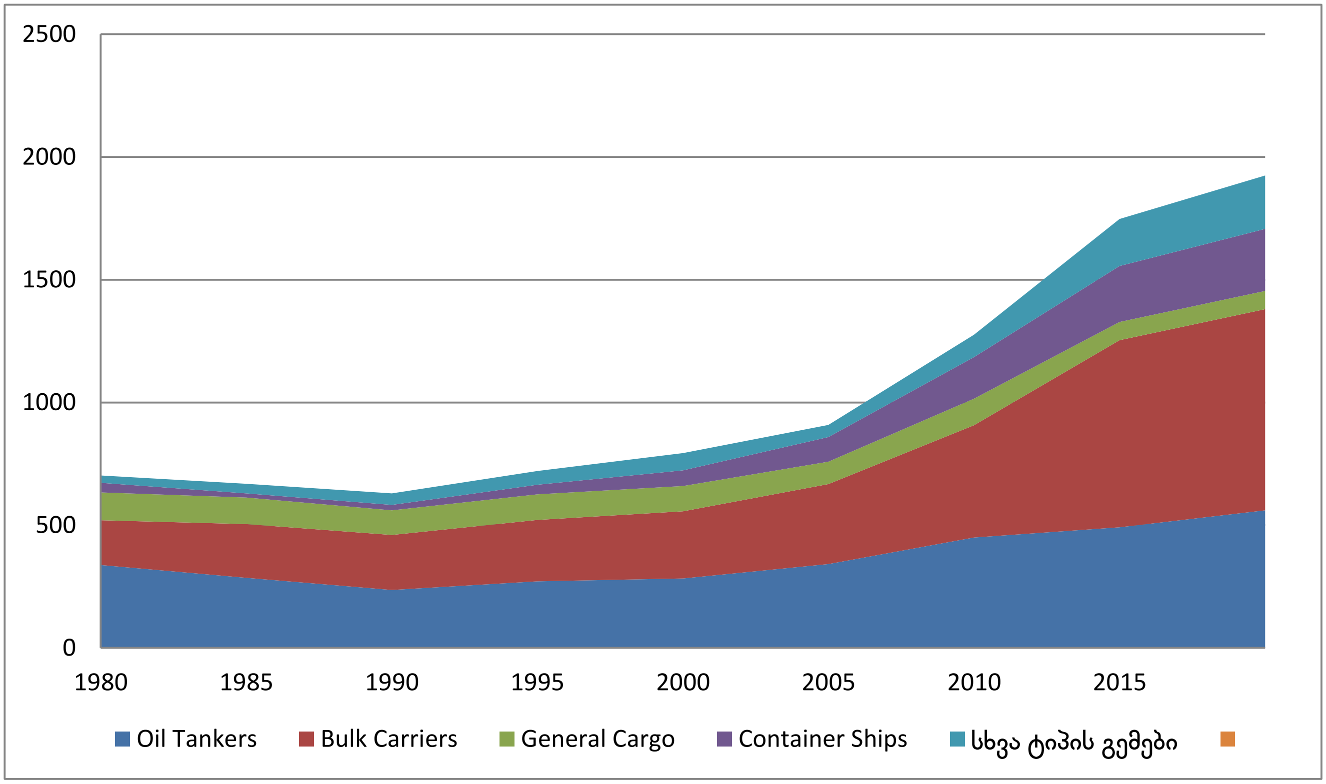
3.4 გლობალური გადაზიდვა და ახალი გამოწვევები

გადამზიდი კომპანიები განიცდიან პროტექციონიზმთან პირდაპირ შეჯახებას, რაც მათ უკრძალავთ ბაზრებზე შესვლას და არათანაბარ პირობებში ამყოფებთ. თითქმის ყველა პროტექციონიზმის გამოვლინება ქვეყნის მიერ აისახება გადაზიდვებზე. საქონლის აკრძალვა ან გაზრდილი იმპორტ ექსპორტის მოვალეობები და ლიცენზიები ნიშნავს პროდუქციის გადაზიდვა ან შეუძლებელი იქნება ანდაც არ იქნება კონკურენტუნარიანი. აგრეთვე პოლიტიკა რომელიც ზღუდავს სამთავრობო კონტრაქტებში უცხოურ წვდომას , ხშირ შემთხვევაში გამოიწვევს გადამზიდი ბიზნესის წამგებიანობას. (23)

გადაზიდვა დღეს საკმაოდ ლიბელარული ინდუსტრიაა, მიუხედავად იმისა რომ ევროკავშირის კომპანიები აწყდებიან ბაზრის მკვეთრ წინააღმდეგობებს და პროტექციონიზმს, თავისუფალი და სამართლიანი წვდომა მსოფლიოში კვლავ ხელმისაწვდომია, დროა თავისუფალი და თანაბარი წვდომის დაცვისა, ევროკავშირის პოლიტიკის შემოქმედებმა და

გლობალურმა ბიზნესმა როგორიცაა გადამზიდი ინდუსტრია, პირველი ნაბიჯი უნდა გადადგან და ძალისხმევა არ დაიშურონ რომ აჩვენონ თავისუფალი ბაზრის სიკეთეები და უნდა უზრუნველყონ რომ ბაზარი ღია დარჩება, ევროკავშირის გემთმფლობელებს ჭირდებად უფრო მეტი მხარდაჭერა ევროკავშირის მხრიდან რომ შეინარჩუნონ და გააძლიერონ ევროკავშირის გადამზიდი ინდუსტრიის კონკურენტუნარულობა, უზრუნველყონ რომ ევროკავშირის გადამზიდ ინდუსტრიამ გააგრძელოს სამუშაო ადგილების შექმნა და ზრდა. (24)

ევროკავშირს აქვს იმის ხელსაწყოები რომ დაიცვას და წინ წაწიოს გლობალიზებული, ღია ბაზრის დღის წესრიგი, ევროკავშირის გადამზიდი ინდუსტრიის სასარგებლოდ.



ნახაზი 16:მსოფლიოო ფლოტი ძირითადი გემები ტიპის მიხედვით 2017 წ.(მილიონობით Dwt)
წყარო: www.stats.unctad.org

დასკვნა

ბოლო წლებში ეკონომიკურ ზრდას ძირითადად განვითარებადი და გარდამავალი ქვეყნები უძღოდნენ წინ, ეს გრძელდებოდა ენერგომატარებლებზე და ტრანსპორტზე ფასების ზრდის, აგრეთვე მზარდი გლობალური რისკების და გაურკვევლობის ზრდის მიუხედავად. არსებობს სხვა ბევრი ფაქტორი რამაც განაპირობა მსოფლიო ეკონომიკური აქტივობების ზრდა, მათ შორის არის ფასების ზრდა არანავთობ პროდუქტებზე, გლობალური დაკრედიტების კრიზისი, აშშ დოლარის კურსის ცვალებადობა, საკვები პროდუქტების კრიზისი. მსოფლიო ეკონომიკა და ვაჭრობა მყარად დგას ყველა ნეგატიური გარემოების პირისპირ.

მსოფლიო ეკონომიკის და საერთაშორისო საზღვაო ვაჭრობის ზრდის შედეგად მსოფლიო საზღვაო სავაჭრო ფლოტი გაიზარდა. საზღვაო გადაზიდვების მოცულობაზე მოთხოვნა სულ უფრო და უფრო იზრდება. გადამზიდმა ინდუსტრიამ მსოფლიოს მზარდ მოთხოვნებს ახალი გემების შეკვეთით უპასუხა. საზღვაო გადაზიდვები ისტორიულად იყო და რჩება მსოფლიო ეკონომიკის ხერხემლად.

საბოლოოდ ჩვენს დროში ჩინეთი გახდა უდიდესი ექსპორტიორი მსოფლიოში, აგრეთვე ევროპის უდიდესი იმპორტის წყარო,ISOA-ს მდივნის მისტერ Tony Mason მიხედვით, საზღვაო გადაზიდვებზე მოდის მსოფლიო გადაზიდვის 85-90%. აგრეთვე შეუძლება

ვივაუდოთ რიმ ეკონომიკური სტრატეგიები რომლებიც გატარებულ იქნა ჩინეთის მხრიდან სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანია საერთაშორისო გადაზიდვებისთვის.

ევროპის გადამზიდი კომპანიები განაგრძობენ მნიშვნელოვან მოთამაშედ ყოფნას გლობალურ დონეზე მაგრამ მათ ევროპის მხრიდან ესაჭიროებათ დამატებითი მხარდაჭერა რათა შეინარჩუნონ და გააძლიერონ სავაჭრო შესაძლებლობები და მათი ეკონომიკური კეთილდღეობა და თავისი წვლილის შეტანა გლობალურ ეკონომიკურ ზრდაში და სამუშაოს შექმნაში დღეს გლობალური გახსნილი ვაჭრობა წნეხის ქვეშაა, როგორც მოკავშირეები ევროპა და გადამზიდი სექტორი უნდა დაუპირისპირდეს ამ ტრენდს და კონკრეტულად უნდა იმოქმედონ მესამე ქვეყნებთან ერთან, გახსნილ კონსტრუქტიულ სავაჭრო გარემოზე.

საერთაშორისო გადაზიდვებს მოაქვს სარგებელი ყველასთვის მთელი მშოფლიოს მაშტაბით, მაგრამ ჯერ მხოლოდ ერთეულებმა იციან ეს და იაზრებენ ამას. ჩვენ ყოველდღიურად ვახორციელებთ საკვები პროდუქტების , ტექნოლოგიების, მედიკამენტებისა და სხვა პროდუქციის გადაზიდვას. მსოფლიოს მოსახლეობის ზრდასთან ერთად, განსაკუთრებით განვითარებად ქვეყნებში, დაბალფასიან და ეფექტიან საზღვაო ტრანსპორტს ენიჭები უაღრესად მნიშვნელოვანი როლი გდგრადი განვითარებისა და ზრდისათვის.

საზღვაო გადაზიდვები გვაძლევს საშუალებას ვაჭრობისგან მიღებული სარგებელი იყოს სამართლიანად განაწილებული. არც ერთ ქვეყანას არ აქვს საკმარისი რესურსი ქვეყნის შიგნით ამიტომ ყველა ეყრდნობა საზღვაო გადაზიდვებს, რათა გაყიდოს რაც აქვს და შეიძინოს რაც ჭირდება. ჩვენი ყოველდღიური მოხმარების ნივთების უმეტესობა სწორედ საზღვაო გადაზიდვებით მოვიდა ჩვენამდე, ნედლეულის ან საბოლოო პროდუქტის ფორმაში. როგორც უკვე აღვნიშნეთ საზღვაო ტრანსპორტი გახლავთ გლობალური ვაჭრობისა და გლობალური ეკონომიკის ხერხემალი.

განვითარებადი სამყაროს მილიარდობით ადამიანის სამუშაო ადგილები და საარსებო პირობები, ინდუსტრიული და განვითარებული სამყაროს ცხოვრების სტანდარტები დამოკიდებულია სწორედ გემებზე და გადაზიდვებზე.

გადაზიდვების ინდუსტრია უმნიშვნელოვანეს როლს თამაშობს გლობალური სამყაროს ცხოვრების დონის გაუმჯობესებაში, ამ ინდუსტიტრიამ მილიონობით ადამიანი იხსნა მწვავე სიღარიბისგან ბოლო წლების მანძილზე.

გამოყენებული ლიტერალურა

1. ბოცვაძე ლ. გელაშვილი ო. მებურიშვილი მ. ჩხეიტია ი. 2008 - საერთაშორისო სატრანსპორტო- საექსპედიტორო მომსახურება, თბილისი 2008, გამომცემლობა „ტექნიკური უნივერსიტეტი“ ISBN 978-9941-14-132-4
2. გაბედავა გ. 2018 - საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის მენეჯმენტის ეფექტიანობის ამაღლება და სრულყოფის მიმართულებები, თბილისი 2018, გამომცემლბა „კამოსანი“ ISBN 987-9941-9565-8-4
3. ჩხეტია ი. არჩვაძე გ. ჯაჯანიძე ვ. 2014 - საზღვაო გადაზიდვების ორგანიზაცია და მართვა, გამომცემლობა „ ტექნიკური უნივერსიტეტი“ თბილისი 2014, ISBN 978-9951-20-426-5
4. წულაძე ი. 2009 - საზღვაო გადაზიდვების საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი სამართლებრივი რეგულირება, გამომცემლობა „ შოთა რუსთაველის სახელმწიფო უნივერსიტეტი“ ბათუმი 2009 ISBN 978-9941-409-09-7
5. Bray Julian 2015 - Economics of sea transport and international trade გამომცემლობა Institute of Chartered Shipbrokers ISBN 978-1-908833-59-4

6. Dong- Wook Song and Photis Panayides 2015 - Maritime Logistics: A Guide to Contemporary Shipping and Port Management Second Edition, LONDON, ISBN-13: 978-0749472689
7. James Kidwell 2015 - SHIPPING FINANCE ISBN: 978-1-908833-66-2
8. Paul C. Over 2017 - DRY CARGO CHARTERING ISBN: 978-1-911328-03-2
9. Stopford Martin 3rd edition 2009 – Maritime Economics გამომცემლობა Routledge 2 Park Square, Milton Park, Abingdon. E-book.
10. Tenold Stig 2019 – Norwegian Shipping in the 20th Centrury, Norway's Successful navigation of the world's most global industry. E-book.
11. Wayne K. Talley (Editor) 2012 The Blackwell Companion to Maritime Economics, ISBN: 978-1-444-33024-3
12. Ntaraklitsis Christos, Essays, UK. (November 2018). The International Shipping Industry Economics Essay. Retrieved from https://www.ukessays.com/essays/economics/the-international-shipping-industry-economics-essay.php?vref=103/04/2019
13. Essay, Trend in Transport: the role of intermodal transport in the international logistics, https://phdessay.com/trend-transport-role-intermodal-transport-international-logistics/ 20/04/2019
14. ECSA - European Community Shipowners' Associations asbl/vzw Rue Ducale - Hertogstraat 67-2, B-1000 Brussels - www.ecsa.eu February 2017 External-Shipping-Agenda
15. Transnav International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation, http://www.transnav.eu/ 15/04/2019
16. United Nations Conference on Trade and Development, Review of Maritime Transport 2008. Report by the UNCTAD secretariat. UNCTAD/RMT/2008, New York and Geneva 2008
17. Winebrake J. James 2018 International Maritime shipping: the impact of globalization on activity levels, globalization, transport and the environment, www.researchgate.net OECDBook chapter 3 http://www.oecd.org/
18. საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაცია www.imo.org/Dynamic/Search /Index.asp (გადამოწმებული 05/05/2019)

19. ვებ გვერდი - საერთაშორისო სატატისტიკის პორტალი www.statista.com (გადამოწმებული 20/05/2019)
20. ვებ გვერდი -მსოფლიოს სავაჭრო ორგანიზაცია www.wto.org (გადამოწმებული 02/06/2019)
21. პუბლიკაცია, საზღვაო ტრანსპორტის მიმოხილვა 2018 (10-11) www.unctad.org (გადამოწმებული 15/05/2019)
22. საერთაშორისო სავაჭრო პალატა http://www.ics-shipping.org (გადამოწმებული 20/05/2019)
23. ვებ გვერდი - საერთაშორისო გადაზიდვები https://moverdb.com/ (გადამოწმებული 10/06/2019)
24. ვებ გვერდი - საზღვაო უსაფრთხოება https://safety4sea.com/ (გადამოწმებული 10/06/2019

დანართი

განვითარებადი ეკონომიკები: აფრიკა

ექსპორტიორი (Ranked by value)	Value (Billions of US$)	Share in worldtotal (Percentage)	Annual growthrate (Percentage)
South Africa	89	0.50	16.4
Nigeria	(e) 47	(e) 0.26	(e) 34.0
Algeria	(e) 35	(e) 0.20	(e) 17.2
Angola	35	0.20	25.5
Egypt	26	0.14	0.5
Developing Africa	**414**	**2.34**	**16.4**

იმპორტიორი (Ranked by value)	Value (Billions of US$)	Share in worldtotal (Percentage)	Annual growthrate (Percentage)
South Africa	101	0.56	10.6
Egypt	62	0.34	10.5
Algeria	(e) 46	(e) 0.26	(e) -2.2
Nigeria	(e) 45	(e) 0.25	(e) 15.4
Morocco	45	0.25	7.8
Developing Africa	**534**	**2.97**	**7.6**

განვითარებადი ეკონომიკები: ამერიკა

ექსპორტიორი (Ranked by value)	Value (Billions of US$)	Share in worldtotal (Percentage)	Annual growthrate (Percentage)
Mexico	409	2.31	9.5
Brazil	218	1.23	17.5
Chile	69	0.39	14.0
Argentina	58	0.33	0.9
Peru	45	0.26	22.1
Developing America	**995**	**5.62**	**11.8**

იმპორტიორი (Ranked by value)	Value (Billions of US$)	Share in worldtotal (Percentage)	Annual growthrate (Percentage)
Mexico	432	2.40	8.7
Brazil	158	0.88	9.8
Argentina	67	0.37	19.7
Chile	65	0.36	10.7
Colombia	46	0.26	2.6
Developing America	**1 013**	**5.63**	**8.4**

განვითარებადი ეკონომიკები: აზია და ოკეანეთი

ესპორტიორი (Ranked by value)	Value (Billions of US$)	Share in worldtotal (Percentage)	Annual growthrate (Percentage)
China	2 263	12.78	7.9
Korea, Republic of	574	3.24	15.8
China, Hong Kong SAR	550	3.11	6.5
Singapore	373	2.11	10.4
China, Taiwan Province of	317	1.79	13.2
Developing Asia and Oceania	**6 442**	**36.38**	**11.2**

იმპორტიორი (Ranked by value)	Value (Billions of US$)	Share in worldtotal (Percentage)	Annual growthrate (Percentage)
China	1 844	10.25	16.1
China, Hong Kong SAR	590	3.28	7.8
Korea, Republic of	478	2.66	17.8
India	447	2.48	23.8
Singapore	328	1.82	12.3
Developing Asia and Oceania	**5 963**	**33.14**	**14.2**

Main world import flows, 2017
(Billions of United States dollars)

Note: Bilateral imports of US$100 billion or more are shown.

All food items
Agricultural raw materials
Fuels
Manufactured goods
Ores, metals, precious stones and non-monetary gold
No data