

საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი

ხელნაწერის უფლებით

ია გოდერძიშვილი

საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტში
ეკონომიკური კრიზისი და მისი დაძლევის
შესაძლებლობები მენეჯმენტის განვითარების
საფუძველზე

დოქტორის აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად
წარდგენილი დისერტაციის

ა ვ ტ ო რ ე ფ ე რ ა ტ ი

თბილისი

2014

დისერტაცია შესრულებულია საქართველოს ტექნიკური
უნივერსიტეტის ტრანსპორტისა და მანქანათმშენებლობის
მენეჯმენტის დეპარტამენტში

სამეცნიერო ხელმძღვანელი-პროფესორი მარიამ ზუბიაშვილი

რეცენზენტები: პროფესორი გ. ტყეშელაშვილი

პროფესორი ჯ. შარაძე

დისერტაციის დაცვა შედგება 2014 წლის ---- ივნისს 15:00
საათზე საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტის
სატრანსპორტო და მანქანათმშენებლობის ფაკულტეტის
სადისერტაციო საბჭოს სადისერტაციო კოლეგიის სხდომაზე.
თბილისი, კოსტავას ქ. № 77. კ. I. აუდ. 544-ში.

სადისერტაციო საბჭოს სწავლული მდივანი,
ასოც. პროფ. **დ. ზუცხრიკიძე**

I. ნაშრომის ზოგადი დახასიათება

თემის აქტუალურობა. დღეს ქვეყნის წინაშე დგას ახალ პოლიტიკურ, სოციალურ და ეკონომიკურ ვითარებაში მისი შემდგომი განვითარების მოთხოვნათა უზრუნველყოფა, ეფექტიანი სატრანსპორტო სისტემის შექმნა, კერძოდ, მისი ფორმებისა და შემდგომი განვითარების პროცესის მართვის სისტემის ჩამოყალიბება. სატრანსპორტო საშუალებათა გამოყენების ეფექტიანობის ზრდა კი თავის მხრივ, უზრუნველყოფს ეროვნული მეურნეობის ეკონომიკური მაჩვენებლების მნიშვნელოვან გაუმჯობესებას.

იმდენად, რამდენადაც ჩვენს ქვეყანაზე სატრანზიტო მარშრუტების გამავლობა ქართულ სატრანსპორტო ფორმებს მეზობელი სახელმწიფოების კონკურენტულ ფორმებთან მიმართებაში გარკვეულ უპირატესობას ანიჭებს, სწორი და გამიზნული პოლიტიკის გატარებით საქართველოში სავსებით შესაძლებელი ხდება ტრანსპორტის სფეროს უპირატესი განვითარების უზრუნველყოფა. ეკონომიკური განვითარება და ეკონომიკური ინტეგრაციის განუხრელი ზრდის პროცესს კი, თავის მხრივ, აუცილებლად მოყვება ტვირთბრუნვის მოცულობის ზრდა, რაც შესაბამისად გაზრდის საქართველოს გავლით გადასაზიდი ტვირთების მოცულობას.

საქართველოს რესპუბლიკის მიერ აღებული კურსი, რომელიც სოციალურად ორიენტირებული საბაზრო ეკონომიკისაკენ არის მიმართული, გვთავაზობს სახალხო მეურნეობის ყველა დარგში, მათ შორის საავტომობილო ტრანსპორტზე სტრატეგიული მენეჯმენტის თანამედროვე მეთოდების გამოყენებას. რაც გულისხმობს საქმიანობის ძირითადი მიმართულებების ანალიზს, შესაძლებლობების შეფასებას და სიტუაციების პროგნოზირებას, ეკონომიკური ზრდის პირობებში ამაღლებს სატრანსპორტო მომსახურების ბაზარზე საინვესტიციო აქტიურობას. საქართველომ, როგორც გარდამავალი ეკონომიკის ქვეყანამ, მნიშვნელოვანი ნაბიჯი გადადგა სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის ტექნიკური მოდერნიზაციის და ნაციონალური ავტოსატრანსპორტო გადაზიდვების მოცულობის გაუმჯობესების მიმართულებით.

საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტის პოზიციების შემდგომი გამყარება მოითხოვს კომპანიების მმართველობით საქმიანობაში, თანამედროვე, მენეჯერულად დასაბუთებული მიდგომების, მეთოდების და პროცედურების დანერგვას, გრძელვადიან პერიოდზე გათვლილ, კონკურენციული უპირატესობის მქონე ეფექტიანი სტრატეგიების შემუშავებას.

1991 წლამდე საქართველოში არსებული სახელმწიფო დაგეგმვის სისტემა, რომელიც ორიენტირებული იყო დაგეგმვის დირექტიულ მეთოდზე, მნიშვნელოვნად მოძველდა და საჭირო გახდა მისი დღევანდელი დროის მოთხოვნებთან შესაბამისობაში მოყვანა. წარმოიშვა სტრატეგიული დაგეგმვის ფორმირებისა და შემუშავების აუცილებლობა, რომელიც ერთი მხრივ წარმოადგენს სტრატეგიული მენეჯმენტის დასაყრდენს და მეორე მხრივ, ავტოტრანსპორტის ფუნქციონირებისათვის აუცილებელი გახდა სისტემის საორგანიზაციო, სარესურსო და სხვა თავისებურებების გათვალისწინება. ასეთი სისტემის ფორმირებას კი ართულებს ის, რომ ავტოსატრანსპორტო მომსახურების ბაზარზე სტრატეგიული დაგეგმვის პრობლემა ეკონომიკური მეცნიერებების მიერ შესწავლილია არასაკმარისად, რაც კვლევას ქმნის აქტუალურს, როგორც თეორიულად, ისე პრაქტიკული თვალსაზრისით.

კვლევის მიზანი და ძირითადი ამოცანები. კვლევის მიზანია სამგზავრო საავტომობილო გადაყვანებისა და სატვირთო საავტომობილო გადაზიდვების ორგანიზაციის კვლევა და სრულყოფის გზების შემუშავება. სატრანსპორტო საწარმოთა მართვის პროცესებში თანამედროვე ტექნოლოგიების ნაკლებად გამოყენებამ განაპირობა, რომ კვლევის მიზნად დავისახეთ შემდეგი ამოცანები:

- საქართველოს სამოქალაქო საავტომობილო ტრანსპორტის საერთო დონის მდგომარეობის გაანალიზება და საქმიანობის დაგეგმვის გამოყენებული მეთოდები.
- ავტოტრანსპორტის მომსახურების ბაზარზე საქართველოს საერთაშორისო ხაზების კონკურენციული მდგომარეობის გამოკვლევა.
- საქართველოს ავტოსაწარმოებში არსებული გრძელვადიანი დაგეგმვის მეთოდოლოგიური აპარატის სრულყოფის აუცილებლობის დასაბუთება მარკეტინგული

ანალიზის თანამედროვე მეთოდების დანერგვის საფუძველზე, პროგნოზირება და სტრატეგიული დაგეგმვა.

- ავტოსაწარმოების სტრატეგიული დაგეგმვის მიზნობრივი მაჩვენებლების ფორმირების მეთოდური მიდგომების დამუშავება შინაგანი და გარეგანი ფაქტორების ეკონომეტრიკული მოდელირების საფუძველზე.
- საერთაშორისო ავტოგადაზიდვების ბაზარზე საქართველოს ავტოსაწარმოების საქმიანობისათვის სტრატეგიული დაგეგმვის შემცველობის წინადადებების დამუშავება, სტრატეგიულ პერსპექტივაში მიზნობრივი ამოცანების ფორმულირება სატრანსპორტო მომსახურების კონკურენტუნარიანობის ამაღლების შესაძლებლობის გათვალისწინებით.

თემის შესწავლის მდგომარეობა. სტრატეგიული მენეჯმენტის თეორიის განვითარებაში მეცნიერებისა და სპეციალისტების მიერ შეტანილი დიდი წვლილის მიუხედავად, ძველებურად გადაუჭრელ პრობლემად რჩება პროგნოზირების ადეკვატური მეთოდისა და საშუალო ავტოსატრანსპორტო კომპანიის დაგეგმვის შერჩევა, რაც მოითხოვს სტრატეგიული დაგეგმვის მეთოდის შემდგომ სრულყოფას კონკურენტულ საბაზრო გარემოში ავტოგადაზიდვების საქმიანობისათვის.

ტრანსპორტისა და სატრანსპორტო საწარმოების მენეჯმენტის საკითხებზე მრავალი ქართველი და უცხოელი მეცნიერ-ეკონომისტი მუშაობს. სატრანსპორტო დარგის მენეჯმენტის საერთო საკითხებზე მნიშვნელოვანი კვლევები აქვთ ჩატარებული ცნობილ მეცნიერებს, რონ. ა. კირკინს. ედმუნდ ჯ. ჯობინსს, რ.მ. მონსტრას, რ.ნ. ჰოლდფილდს, ლ.გ. გუინიპერს, ზ.ი. აფანასიევს და მრავალ სხვა მეცნიერ-ეკონომისტს.

ტრანსპორტის ცალკეული შემადგენელი სექტორების მიხედვით ჩატარებულ კვლევებს შორის განსაკუთრებული აღნიშვნის ღირსია ე.ა. რესის და ნ.მ. ვოლოდინას, ლიზა ბ. რეინის, ჰალ ტურტონის, ე. ფ. ტიხომიროვას, პეტერ ფორსითის, ტომ თეკერის, ვ.ს. ლუგინსკის, ათანასიოს ე. პელისის, მერი რ. ბროკსის, მ.ნ. ულიცკის და სხვათა კვლევები.

აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ ბოლო დროს გააქტიურდა სამეცნიერო-კვლევითი საქმიანობა საქართველოში ტრანსპორტის

შესახებ. განსაკუთრებით საყურადღებოა ტრანსპორტის ტექნიკური მახასიათებლების სხვადასხვა კუთხით შესწავლის პროცესი ქართველი მეცნიერების მიერ, მათ შორის აღსანიშნავია ო. გელაშვილი, ჯ. იოსებიძე, გ. აბრამიშვილი და მრავალი სხვა. აგრეთვე საქართველოს ტექნიკურ უნივერსიტეტში ტრანსპორტის ეკონომიკისა და მენეჯმენტის საკითხებთან დაკავშირებით მნიშვნელოვანი სამუშაოები შესრულდა გ. ტყეშელაშვილის, მ. ზუბიაშვილის, ბ. გითოლენდიას და სხვა მეცნიერების მიერ.

მიუხედავად აღნიშნულისა, ტრანსპორტის მენეჯმენტის საკითხების მეცნიერული შესწავლა მეტ ძალისხმევას მოითხოვს, როგორც დარგობრივ, ასევე სექტორულ და ორგანიზაციულ ჭრილში.

საქართველოს ავტომომსახურების ბაზარზე შექმნილი სიტუაცია ავტოსატრანსპორტო საწარმოებს კარნახობს საწარმოო და საბაზრო მოღვაწეობის დაგეგმვის ოპტიმალურ სქემაზე გადასვლის აუცილებლობას.

კვლევის ობიექტი და საგანი. ახალ, არასრულყოფილ სოციალურ-ეკონომიკურ პირობებში საქართველოს ავტოსაწარმოებისათვის სადისერტაციო კვლევაში განისაზღვრა კვლევის ობიექტი, საგანი, მიზანი და ამოცანა. სადისერტაციო თემის კვლევაში წარმოდგენილია ავტოსაწარმოების მართვის მბრძანებლურ-ადმინისტრაციული მეთოდიდან, სტრატეგიულ დაგეგმვაზე გადასვლის პროცესი და მისი განვითარება მკაცრი საერთაშორისო კონკურენციის პირობებში.

სადისერტაციო შრომის კვლევის ობიექტია საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტი და ავტოსატრანსპორტო და საექსპედიტორო ფირმების მენეჯმენტის არსებული მდგომარეობა და განვითარების მიმართულებები. განხილულია მენეჯმენტის პროცესი და მენეჯმენტში გამოყენებული მართვის ორგანიზაციული სქემები და მეთოდები, სტრატეგიული დაგეგმვის და მართვის მიდგომები და მეთოდები, რომლებიც უზრუნველყოფენ საავტომობილო კომპანიის დინამიურ ზრდას და გრძელვადიან პერიოდში მაღალ შემოსავლებს.

კვლევის მეთოდოლოგია და მეთოდიკა. კვლევის მეთოდოლოგიად გამოყენებულია სისტემური მიდგომა. სატრანსპორტო სისტემა განიხილება, როგორც ღია სისტემა, რომელზეც მოქმედებს

შიგა და გარე ფაქტორები, როგორც კომპლექსურად, ისე დინამიკაში. აქვე უნდა აღინიშნოს ის გარემოება, რომ კვლევის შედეგები არ შეიძლება წინააღმდეგობაში მოდიოდეს ეკონომიკური თეორიის საყოველთაოდ აღიარებულ დებულებებთან. ამდენად, ეკონომიკური თეორიაც ზოგადად მეთოდოლოგიურ საფუძვლადაც გვევლინება.

კვლევის მეთოდად აღებულია სატრანსპორტო სისტემის, როგორც ღია სისტემის ანალიზი. მასთან დაკავშირებული სტატისტიკური მასალები, ცალკეულ სამთავრობო და არასამთავრობო ორგანიზაციათა კვლევის შედეგები და ქართველ და უცხოელ მეცნიერ-ეკონომისტთა გამოკვლევები.

კვლევის მეთოდოლოგიური საფუძველი შედგენილია საერთო-სამეცნიერო და დისციპლინათაშორისი შემეცნების მეთოდებით, ეკონომიკური თეორიის დებულებით, სტრატეგიული მენეჯმენტით და მარკეტინგით, სტატისტიკური და მათემატიკური მოდელირების მეთოდებით და ასევე საავტომობილო გადაზიდვების საერთაშორისო და საქართველოს კანონმდებლობის ნორმებით.

მეცნიერული სიახლე. სადისერტაციო ნაშრომის ძირითადი სიახლეა საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტის მდგომარეობის ანალიზი და განვითარების პერსპექტივების განსაზღვრა ერთიანი სატრანსპორტო სისტემის კომპლექსურობასთან მიმართებაში, ჩვენი ქვეყნის სატრანზიტო ფუნქციის, მისი გეოპოლიტიკური მნიშვნელობის, ეკონომიკური განვითარების მიღწეული დონის და განვითარების მიმართულების გათვალისწინებით. სწორედ ამ საერთო ამოცანებიდან გამომდინარე ნაშრომის მეცნიერული სიახლე გამოიხატება შემდეგში:

- შემოთავაზებულია საავტომობილო კომპანიების დაგეგმვის გაუმჯობესების მეთოდიკა, რომელიც მიმართულია კონკურენციულ პირობებში რეგიონალური ავტოსატრანსპორტო კომპანიების საბაზრო მართვის ეფექტურობის ამაღლებისაკენ, სტრატეგიული მენეჯმენტის მეთოდოლოგიის და სამეცნიერო პროგნოზების გამოყენებით გრძელვადიან პერიოდში კომპანიის განვითარების უზრუნველყოფისაკენ და სტრატეგიული დაგეგმვის ძირითადი დებულების დასბუთებისაკენ;

- გაანალიზებულია გრძელვადიანი დაგეგმვის მეთოდები:

საბალანსო, ნორმატიული, ეკონომიკურ-მათემატიკური და საექსპერტო შეფასება და შემოთავაზებულია მისი განხორციელების ორგანიზაცია. იგი მისაღებია საქართველოს კომპანიებისათვის, რომლებიც არიან ქვეყნის ძირითადი ავტოგადამზიდავები და მოცემულია ახალ სოციალურ-ეკონომიკურ პირობებთან მათი შესაბამისობის შეფასება;

- დასაბუთებულია სტრატეგიული დაგეგმვის და პროგნოზირების თანამედროვე მეთოდების: სოციოლოგიური კვლევის და საექსპერტო მეთოდების დანერგვის აუცილებლობა საქართველოს სამოქალაქო ავტოსატრანსპორტო საწარმოებში;

- გამოვლენილია ფირმის შიგა მენეჯმენტის სტრუქტურაზე მოქმედი ფაქტორები რეგრესიული ანალიზის მეთოდის გამოყენებით.

- შემოთავაზებულია ავტოსატრანსპორტო კომპანიის შიგა მენეჯმენტის ეფექტიანობის განმსაზღვრელი მოდელები, სადაც მიზნის ფუნქციად აღებულია გადაყვანილი მგზავრების და გადაზიდული ტვირთების მოცულობები. გამოვლენილია აღნიშნულ მიზნებზე მოქმედი ფაქტორები, სადაც, ზემოთ აღნიშნულ პირველ მიზნის ფუნქციაზე ყველაზე მეტ გავლენას ახდენს, დასაქმებულთა საშუალო წლიური რიცხოვნობა ტრანსპორტსა და კავშირგაბმულობაში. ხოლო გადაზიდული ტვირთების მოცულობაზე კი, საავტომობილო ტრანსპორტის ტვირთბრუნვა.

- დახვეწილ იქნას ავტოკომპანიის სტრატეგიული დაგეგმვის სამეცნიერო-მეთოდური აპარატი ეკონომიკური მოდელირების საფუძველზე განვითარების პრიორიტეტების შერჩევის ნაწილში. კერძოდ, შემოთავაზებულია ეკონომიკურ-მათემატიკური მოდელირების ფართოდ დანერგვა მენეჯმენტის გადაწყვეტილებათა მიღებისათვის, იგი ხელს უწყობს შესაძლო გადაწყვეტილებიდან საუკეთესოს (ოპტიმალურის) ამორჩევას.

- შემოთავაზებულია სატრანსპორტო საწარმოებისათვის მომსახურების და მართვის ავტომატიზირებული სისტემა. იგი საშუალებას იძლევა გაადვილდეს სატრანსპორტო საწარმოს ეფექტურად მართვისათვის საჭირო გადაწყვეტილების მიღება და გაიზარდოს ტვირთნაკადი;

გამოკვეთილია სატრანსპორტო კომპანიის მართვის უპირატესობები, რომელიც მდგომარეობს: განმეორებადი ოპერაციების მარტივ და სტანდარტულ მართვაში, დასაწყობების ავტომატიზირებული სისტემის დანერგვაში, რაც საშუალებას იძლევა შემცირდეს ამ სახის სამუშაოთა ჩატარების ხანგძლივობა;

სადისერტაციო ნაშრომის მეთოდოლოგიური და თეორიული მნიშვნელობა. სადისერტაციო ნაშრომის დასკვნები და შეთავაზებული რეკომენდაციები შეიძლება გამოყენებული იქნას სამთავრობო სტრუქტურების, სატრანსპორტო დეპარტამენტის მიერ სახელმწიფო რეგულირების სისტემის ჩამოყალიბებისათვის და სატრანსპორტო საწარმოების მენეჯმენტის სრულყოფისათვის. კვლევის თეორიული მნიშვნელობა მდგომარეობს იმაში, რომ მისი მეთოდების გამოყენება შესაძლებელია საწარმოთა მართვის პროცესების გასაუმჯობესებლად.

სადისერტაციო ნაშრომის პრაქტიკული მნიშვნელობა. დისერტაციის მასალები შესაძლებელია გამოიყენონ სატრანსპორტო საწარმოებმა ეფექტურად მართვისათვის. კვლევის შედეგად მიღებული რეკომენდაციების პრაქტიკული დანერგვა კი საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტში, ავტოსატრანსპორტო და საექსპედიტორო ფირმებში ხელს შეუწყობს საავტომობილო ტრანსპორტის სფეროს უპირატეს განვითარებას და ეკონომიკური მდგომარეობის გაუმჯობესებას. ამასთან ერთად, კვლევის მასალები შეიძლება შეტანილ და გამოყენებულ იქნას უმაღლესი სასწავლებლების ბაკალავრიატის და მაგისტრების სალექციო კურსში და პრაქტიკული მეცადინეობებისათვის.

სადისერტაციო ნაშრომის აპრობაცია და პუბლიკაციები.

სადისერტაციო ნაშრომის ძირითადი შედეგები მოხსენდა თბილისის სასწავლო უნივერსიტეტის მიერ ორგანიზებულ საერთაშორისო სამეცნიერო კონფერენციას და პაატა გუგუშვილის ეკონომიკის ინსტიტუტის საერთაშორისო სამეცნიერო-პრაქტიკულ კონფერენციას 2013წწ-ში. კვლევის ძირითადი შედეგები გამოქვეყნებულია ექვს სამეცნიერო სტატიაში, რომლებიც დაბეჭდილია მაღალრეიტინგულ, რეფერირებად ჟურნალებში.

სადისერტაციო ნაშრომის სტრუქტურა და მოცულობა.

სადისერტაციო ნაშრომი მოიცავს კომპიუტერზე აკრეფილ 156 გვერდს. შედგება შესავლის, ლიტერატურული მიმოხილვის,

შედეგები და განსჯის, დასკვნის და გამოყენებული ლიტერატურის სიისაგან. ნაშრომში წარმოდგენილია 13 ცხრილი, 5 ნახაზი და 10 დანართი.

II. ნაშრომის მოკლე შინაარსი

ნაშრომის პირველ განყოფილებაში - ლიტერატურის მიმოხილვაში წარმოდგენილია საქართველოში და უცხოეთში გაცემული საავტომობილო ტრანსპორტთან დაკავშირებული მნიშვნელოვანი ნაშრომები.

ნაშრომის ძირითადი თავი, შედეგები და განსჯა მოიცავს ორ ნაწილს, პირველ ნაწილში განხილულია საქართველოს სატრანსპორტო სისტემა, როგორც ქვეყნის ეროვნული მეურნეობის მნიშვნელოვანი დარგი, საქართველოში საავტომობილო ტრანსპორტის განვითარების ისტორიული ექსკურსი, სატვირთო-საავტომობილო, სამგზავრო საქალაქო და საქალაქთაშორისო საავტომობილო ტრანსპორტის მდგომარეობა, ახსნილია საქართველოში სატრანსპორტო საწარმოების მართვის პროცესში შექმნილი პრობლემები და მათი გამომწვევი მიზეზები.

ქვეყნის ეკონომიკის ფუნქციონირება ძირეულად არის დაკავშირებული მისი ინფრასტრუქტურის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი დარგის, საავტომობილო გზების განვითარებასთან. საქართველოს მასშტაბებისა და რთული ბუნებრივი რელიეფის მქონე ქვეყანაში, სატრანსპორტო სისტემის სტრუქტურაში მაღალტექნოლოგიური სატრანსპორტო მომსახურების პარამეტრების (მოქნილობა, მობილურობა, საიმედოობა, გადაზიდვის სიჩქარე, ტვირთების დაცულობა) თვალსაზრისით, უდავოა საავტომობილო ტრანსპორტის პრიორიტეტი. ადგილმდებარეობიდან გამომდინარე, საქართველო ასრულებს სატრანზიტო ქვეყნის ფუნქციას. ტრასეკას პროექტში მონაწილეობა სატრანზიტო პოტენციალის რეალიზების კარგ საშუალებას იძლევა.

ალტერნატიული სატრანსპორტო მარშრუტების საშუალებით საქართველოსთვის უფრო ხელმისაწვდომი ხდება ევროპული და სხვა რეგიონალური ბაზრები. საავტომობილო ტრანსპორტის განვითარება დიდ წვლილს შეიტანს ქვეყნის ეკონომიკური მდგომარეობის გაუმჯობესების საქმეში, ხოლო კანონმდებლობათა

ჰარმონიზაცია ხელს შეუწყობს ევროპული სატრანსპორტო კომპანიების საქართველოს ტერიტორიაზე და საქართველოს კომპანიების ევროპის მასშტაბით ფუნქციონირებას.

საბჭოთა პერიოდში ტრანსპორტის სექტორის საქმიანობა ძირითადად ქვეყნის შიგნით ფუნქციონირებაზე იყო აგებული, ხოლო საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ იგი საერთაშორისო დონეზე გავიდა. თურქეთთან საზღვრის გახსნამ კი მკვეთრად გაზარდა საავტომობილო ტრანსპორტის საქმიანობის მასშტაბები.

საქართველოს საერთო სარგებლობის საავტომობილო გზების სიგრძე შეადგენს 20 229 კმ-ს. მათ შორის:

- საერთაშორისო მნიშვნელობის - 1 474კმ;
- შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის - 3 326კმ;
- ადგილობრივი მნიშვნელობის - 15 439კმ;
- ხიდები - 3 588 ერთეული, საერთო სიგრძით - 12 527გრძ/მ;
- გვირაბები/გალერეები - 25 ერთეული, საერთო სიგრძით - 12 537გრძ/მ.

საავტომობილო გზებზე მოძრაობის პირობების გაუმჯობესების და უსაფრთხოების განმტკიცების მიზნით ჩვენს ქვეყანაში ტარდება მნიშვნელოვანი ღონისძიებები: ბიუჯეტიდან გამოიყოფა მნიშვნელოვანი თანხები, შენდება ახალი ავტომაგისტრალები, მიმდინარეობს ძველი გზების რეკონსტრუქცია, უმჯობესდება გზების ტექნიკური მახასიათებლები, რომლებიც სულ უფრო და უფრო შეესაბამება თანამედროვე საერთაშორისო მოთხოვნების დონეს. ახლო მომავალში კი გარდაუვალია საგზაო მშენებლობის მოცულობისა და ხარისხის მკვეთრი ზრდა, ვინაიდან იგი მჭიდროდაა დაკავშირებული ეროვნული ეკონომიკის წინსვლასთან.

ლიბერალური საკანონმდებლო ბაზა, გაუმჯობესებული ინფრასტრუქტურა და სამხრეთ კავკასიის რეგიონის სწრაფი ეკონომიკური განვითარება ხელს უწყობს საავტომობილო ტრანსპორტით ტვირთწოდების დინამიურ ზრდას.

საქართველოს სატრანსპორტო კომპლექსის განვითარების დამახასიათებელი თავისებურებაა საავტომობილო ტრანსპორტის ხვედრითი წილის ამაღლება როგორც ტვირთბრუნვაში, ასევე გადაზიდვების მოცულობაში. ეს განპირობებულია იმით, რომ

საავტომობილო ტრანსპორტი უფრო ეფექტურია მოკლე მანძილებზე გადაზიდვებისას, რის შედეგადაც მცირდება ტვირთების ხელახლა გადატვირთვების აუცილებლობის შემთხვევები, მცირდება დამტვირთავ-განმტვირთავი სამუშაოების მოცულობა, მნიშვნელოვნად იზრდება გადასაზიდი ტვირთების შენახვის ხარისხი და სხვ.

იქიდან გამომდინარე, რომ საქართველოზე გამავალ ტრანსკავკასიურ დერეფანს გააჩნია ალტერნატიული, კონკურენტული გზები, როგორც რუსეთის, ასევე ირანისა და თურქეთის ტერიტორიების გავლით, დღის წესრიგში დგება კონკურენტულ პირობებში საქართველოს მიერ ტვირთმფლობელებისათვის მომგებიანი პირობების შეთავაზების და მათი პრაქტიკული განხორციელების საკითხები, ამისთვის კი აუცილებელია თანამედროვე სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის შექმნა, რაც თავის მხრივ, უზრუნველყოფს ტვირთების გარანტირებულად დაცვას, მათ სწრაფ გადაზიდვას და სატრანსპორტო ხარჯების მნიშვნელოვნად შემცირებას.

აღნიშნულიდან გამომდინარე, აუცილებელი ხდება საავტომობილო გზების ტექნიკური მახასიათებლების მსოფლიო სტანდარტებთან მნიშვნელოვნად მიახლოება, უსაფრთხო გარემო და სატრანსპორტო საწარმოების აღჭურვა თანამედროვე სტანდარტებით.

ამჟამად, საავტომობილო ტრანსპორტზე საქმიანობის ლიცენზირებულ სახეობებს განეკუთვნებიან:

- ტვირთების და მგზავრების საერთაშორისო და საქალაქთაშორისო გადაზიდვები;
- შიდასაქალაქო გადაზიდვები;
- სატრანსპორტო-საექსპედიციო საქმიანობა, და აგრეთვე საავტომობილო ტრანსპორტის სატრანსპორტო საშუალებების ღირებულების შეფასება.

შიდასაქალაქო მიმოსვლებში მგზავრთა გადაყვანებს ძირითადად ასრულებს საავტომობილო ტრანსპორტი – ავტობუსები, მიკროავტობუსები და ტაქსები. მოძრავი შემადგენლობის საერთო პარკში ჭარბობენ მსუბუქი ავტომობილები, რომელთა წილი მომავალში კიდევ უფრო გაიზრდება.

კომერციული სამგზავრო გადაყვანები ხორციელდება უპირატესად მარშრუტული პრინციპით და მათი დიდი მოცულობა ათვისებულია საავტობუსო მიმოსვლებით. ქალაქში მეტროპოლიტენის არსებობის შემთხვევაში სახმელეთო სამგზავრო ტრანსპორტი გამოიყენება, როგორც მეტროპოლიტენის სადგურებთან მგზავრთა მიყვანის საშუალება.

კომერციული არამარშრუტული გადაყვანები ხორციელდება ავტომობილ-ტაქსით, შეკვეთილი ავტობუსებით და მსუბუქი ავტომობილებით.

საგარეუბნო მიმოსვლებში ყველაზე მეტი გავრცელება ჰპოვა მგზავრების გადაყვანებმა ავტობუსებით. მგზავრთა შიდასაქალაქო და საგარეუბნო გადაყვანებისათვის ფართოდ გამოიყენება აგრეთვე სარკინიგზო ტრანსპორტიც.

დიდ ქალაქებს შორის მგზავრთა კომერციული გადაყვანები ხორციელდება სამოქალაქო ავიაციის რეგულარული მარშრუტებით, თუმცა ტარიფები ასეთ მომსახურებაზე მნიშვნელოვნად უფრო მაღალია, ვიდრე სახმელეთო სამგზავრო ტრანსპორტზე, რის გამოც საჭაერო გადაყვანების მასშტაბები შედარებით მცირეა.

საქალაქო სამგზავრო ტრანსპორტი საქართველოში მუნიციპალურია. შიდასაქალაქო და საგარეუბნო მარშრუტები იქმნება მუნიციპალური (ადგილობრივი) მართვის ორგანოების სუბიექტების კონტროლით. გადაყვანები მუნიციპალურ მარშრუტებზე ხორციელდება მუნიციპალური კონტრაქტის საფუძველზე სოციალურად ორიენტირებული ტარიფებით, გადამყვანთა ფინანსირებისათვის საბიუჯეტო საშუალებების გამოყენებით. გარდა მუნიციპალური მარშრუტებისა, რომლებიც შეადგენენ დასახლებული პუნქტების და მათთან მიმდებარე საგარეუბნო ზონის სატრანსპორტო ქსელის საფუძველს, ფუნქციონირებენ აგრეთვე, გადამყვანთა მიერ დამოუკიდებლად შექმნილი კომერციული მარშრუტები.

სამგზავრო საავტომობილო გადაყვანათა რეგულირება სახელმწიფოს მიერ ხდება ტრანსპორტის დაყოფით სახელმწიფოებრივ და საქართველოს ტერიტორიაზე არსებულ იურიდიულ პირთა გამგებლობაში მყოფ ტრანსპორტად.

დღესდღეობით მერიის სტატისტიკური მონაცემების თანახმად, თბილისელებს ყოველდღიურად ემსახურება 490

მუნიციპალური ავტობუსი, 2700 მიკროავტობუსი, ე.წ. „სამარშრუტო ტაქსი“, თუმცა გასათვალისწინებელია ის ფაქტი, რომ მუნიციპალიტეტის დიდი ტევადობის სამგზავრო ავტობუსები ძირითადად მოსახლეობის სამგზავრო გადაადგილებისას, რომ მათი მიკროავტობუსებით ჩანაცვლება დიდ შეფერხებას იწვევს, როგორც მოსახლეობის სამგზავრო გადაადგილებისას, ისე მგზავრობის ღირებულების მხრივ, ვინაიდან გასათვალისწინებელია მოსახლეობის ცხოვრების დონე. მიუხედავად ბოლო პერიოდში განხორციელებული პროექტებისა, ახალი სამარშრუტო ტაქსების შემოყვანის თაობაზე, რომლის გაგრძელებასაც მერია სამომავლოდაც აპირებს, დღესდღეობით არასაკმარისი მარშრუტები, რომელიც დიდ შეფერხებას იწვევს მოსახლეობის სამგზავრო გადაყვანების საქმეში, ავტოპარკის გაუმართაობა, მოძველებული ტრანსპორტი, რის გამოც მძღოლებს ხშირად უხდებათ მარშრუტის ჩავარდნა, შეზღუდული პირებისათვის არაადაპტური გადაადგილება, რომელიც ტრანსპორტს არ გააჩნია, სასურველ ადგილზე კომფორტულ მგზავრობას უშლის ხელს და მგზავრების მოთხოვნილებას ვერ აკმაყოფილებს. სწორედ, საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარების პრობლემების გადასაჭრელად მიზანშეწონილად მიგვაჩნია საზღვარგარეთის ქალაქების გამოცდილება, რაც სამგზავრო გადაყვანების კრიზისის თავიდან აცილების საუკეთესო საშუალებაა.

სატვირთო გადაზიდვები საქართველოში საქმიანობის ლიცენზირებული სახეობაა.

ამჟამად, საკუთრების არასახელმწიფოებრივი საწარმოების მიერ სრულდება საავტომობილო ტრანსპორტით ტვირთების გადაზიდვის თითქმის 100%, რაც აიხსნება იმით, რომ ავტოსატრანსპორტო დარგი საკუთრების პრივატიზაციის თვალსაზრისით ერთ-ერთ ყველაზე ხელმისაწვდომ დარგად შეიძლება ჩაითვალოს.

სატვირთო ტრანსპორტის პრივატიზაციის პროცესმა, სახელმწიფო ტრანსპორტის გიგანტების ერთგვარმა დანაწევრებამ, კერძო კომპანიათა წარმოქმნამ და მათ მიერ სატრანსპორტო საშუალებების შექმნამ გამოიწვია კონკურსის წარმოქმნა ავტოსატრანსპორტით მომსახურების ბაზარზე.

ამჟამად, კომერციული ორგანიზაციების განკარგულებაში საკმაოდ დიდი რაოდენობის სატვირთო ავტომობილი ირიცხება, თუმცა, კერძო სატრანსპორტო კომპანიათა დიდი უმრავლესობა ფლობს ავტომობილთა მცირე რაოდენობას. სწორედ ამ გარემოებით აიხსნება კონკურენციის არსებობა სატრანსპორტო კომპანიათა შორის.

საბაზრო პირობებში სატრანსპორტო მომსახურებისას მომხმარებლის ერთ-ერთი და უპირატესი მოთხოვნაა ტვირთების დროული და ხარისხიანი მიწოდება. მოცემული მოთხოვნის შესრულების ერთ-ერთი წინაპირობაა ლოგისტიკის, ანუ მმართველი ალგორითმის გამოყენება, რომელიც სხვადასხვა სახის ეკონომიკურ-მათემატიკური მეთოდების დახმარებით სატრანსპორტო პროცესის ცალკეული ელემენტების მუშაობის ოპტიმიზაციის და ამ ელემენტების ერთიან სისტემაში გაერთიანების საშუალებას იძლევა.

გადაზიდვების ლოგისტიკური პროგრესული სატრანსპორტო-ტექნოლოგიური სისტემების არასაკმარისი განვითარება საქართველოში იწვევს სატრანსპორტო ხარჯების ზრდას და შესაბამისად ბაზრის დაკარგვას.

სწორი ეკონომიკური გადაწყვეტილება არის ავტოსატრანსპორტო საწარმოს წარმატებული განვითარების და მის მიერ სტაბილური მოგების მიღების წინაპირობა.

საქართველოში ყოველწლიურად თითქმის 24,5 მილიონი ტონა ტვირთის გადაზიდვა ხდება ქვეყნის საავტომობილო გზებით. აღსანიშნავია, რომ მგზავრების გადაყვანაც გზების გადატვირთვასთანაა დაკავშირებული. საქართველოს საავტომობილო გზებით დაახლოებით 257 მილიონი მგზავრი გადაადგილდება, ჩვენს ქვეყანაში გადაზიდული ტვირთის მოცულობაში დიდი ხვედრითი წილი დაახლოებით 59.9 % მოდის საავტომობილო გადაზიდვებზე. (იხ.ცხრ.1)

როგორც ცხრილიდან ჩანს, საავტომობილო ტრანსპორტით გადაზიდული ტვირთების მოცულობა 2012 წელს 2003 წელთან შედარებით გაზრდილია 18,82%-ით. რაც შეეხება გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობას გაზრდილია 30,47%.

ცხრილი 1

2003-2012 წლებში საავტომობილო ტრანსპორტით გადაზიდული ტვირთების და გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობა

№	წლები	საავტომობილო ტრანსპორტით გადაზიდული ტვირთების რაოდენობა (ათასი ტონა)	საავტომობილო ტრანსპორტით გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობა (მლნ. კაცი)
1	2003	24500,0	257,0
2	2004	25700,0	260,0
3	2005	26959,3	263,1
4	2006	27261,3	285,7
5	2007	27561,2	293,5
6	2008	27864,4	301,4
7	2009	28170,9	309,5
8	2010	28480,8	317,9
9	2011	28794,1	326,5
10	2012	29110,8	335,3

ეკონომიკური კრიზისი ეკონომიკური ციკლის ერთ-ერთი შემადგენელი ფაზაა. მისი წარმოშობა ობიექტური კანონზომიერებაა და მისი გვერდის ავლა ეკონომიკური კვლავწარმოების პირობებში თითქმის შეუძლებელია. ამდენად, მეტად მნიშვნელოვანია მოხდეს მისი სწორი და დროული პროგნოზირება, რათა წინასწარ შემუშავდეს ის ღონისძიებები, რომლებიც ხელს შეუწყობს აღნიშნული კრიზისის გადალახვას.

დღეს საქართველოში გაძვირებული საწვავის მიუხედავად, ავტომობილების ფასები ნამდვილად არაა დაბალი. ავტომანქანების 63,7% 4 ქვეყნიდანაა შემოყვანილი: გერმანიიდან- 30,6%, აშშ-დან-15,6%, იაპონიიდან-11,5% და ჰოლანდიიდან-6,0%, 36,3% კი სხვა დანარჩენი ქვეყნებიდან. საქართველოში, სადაც სულ ოთხი მილიონი ადამიანი ცხოვრობს, დაახლოებით 800000 მანქანა დადის, აქედან დაახლოებით 82% მსუბუქი, ხოლო 18% - ავტობუსი, მიკროავტობუსი, სატვირთო და სპეციალური დანიშნულების ავტომობილია. (იხ.ცხრ.2)

საავტომობილო პარკი (წლის დასაწყისისათვის, ათასი ერთეული)

N	წლები	ავტომობი- ლები, სულ	მათ შორის:			
			სატვირთო (პიკაპებისა და მსუბუქი ფურგონების ჩათვლით)	ავტობუსი და მიკრო- ავტობუსი	სპეცია- ლური	მსუბუქი
1	2002	319,6	47,0	22,7	2,1	247,8
2	2003	323,6	45,5	24,1	2,0	252,0
3	2004	325,0	42,9	25,7	1,2	255,2
4	2007	510,6	51,5	42,8	-	416,3
5	2008	573,6	57,7	47,4	1,6	466,9
6	2009	606,9	54,4	42,9	8,7	500,9
7	2010	652,0	59,7	45,9	10,3	536,1
8	2011	702,7	65,6	47,6	12,3	577,2
9	2012	762,2	73,0	49,2	19,1	620,9
10	2013	831,6	78,5	51,2	29,2	672,7

საავტომობილო პარკის ზრდის ტემპი კიდევ უფრო მატულობს და ჩვენი პროგნოზით, უახლოეს 5-7 წელიწადში 1 მლნ ერთეულს მიაღწევს. რაც ძალიან დიდი მაჩვენებელია და პროცენტულად უტოლდება ევროპის განვითარებულ ქვეყნებსაც კი. თუმცა განვითარებული სამყაროსგან განსხვავებით მოძრავი ავტომობილების უდიდესი ნაწილი საქართველოში მოძველებულია.

უნდა აღინიშნოს, რომ დღეს საქართველოში არახელსაყრელია სამანქანო პარკის ასაკობრივი სტრუქტურა, რომელიც საშუალოდ 5-15 წელს შეადგენს და შესაბამისად გაზრდილია ტექნიკური მომსახურებისა და რემონტების ჩატარების ალბათობა. საავტომობილო მოძრავი შემადგენლობა წარმოდგენილია ევროპის, ამერიკისა და იაპონიის ქვეყნებში წარმოებული სხვადასხვა მოდელისა და ტიპის ავტომობილებით. ეს ავტომანქანები არ შეესაბამებოდა თანამედროვე მოთხოვნებს, როგორც საწვავის ხარჯით, ასევე გამონაბოლქვი აირების ტოქსიკურობით.

შესაბამისად, ტექნიკურად გაუმართავი ავტომანქანები საფრთხეს უქმნიან, როგორც გარემოს, ისე ადამიანების ჯანმრთელობას. საქართველოში დამზინძურებლების ჰაერში გაფრქვევის 90%-ზე მეტი სწორედ ავტოტრანსპორტზე მოდის. ამ პრობლემის მოგვარება ჯერჯერობით ვერ ხერხდება, სოციალური ფონის გათვალისწინებით. თუმცა უნდა აღინიშნოს, რომ დღესდღეობით ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების შემოტანა ძირითადად წარმოებს აზერბაიჯანის რესპუბლიკიდან, სადაც ევროკავშირის ქვეყნებთან შედარებით უფრო დაბალი სტანდარტის საწვავი იწარმოება, რაც კიდევ ერთ ძირითად პრობლემას წარმოადგენს.

„ბიზნეს ექსპლორერის“ შეფასებით მეორადი ავტომობილები ავტოპარკის 80-85%-ს შეადგენს. დაბალი ფასების გამო მათი სეგმენტი, პირველ ადგილზე დიდი ხნით დარჩება.

დღეს საქართველოს წინაშე დგას სახელმწიფო მნიშვნელობის ამოცანა: ქვეყნის ახალ პოლიტიკურ, სოციალურ და ეკონომიკურ ვითარებაში მისი განვითარების მოთხოვნათა უზრუნველყოფა, ეფექტიანი სატრანსპორტო სისტემის შექმნა, კერძოდ მისი ფორმებისა და შემდგომი განვითარების პროცესის მართვის სისტემის ჩამოყალიბება.

გაეროს ჩარჩოებში შემუშავებულ მრავალმხრივ კონვენციებსა და შეთანხმებებთან ერთად, საავტომობილო გადაზიდვების სამართლებრივი რეგულირების შემადგენელი ნაწილია ორმხრივი სამთავრობათაშორისო შეთანხმებები, რომლებშიც ჩადებულია ტვირთებისა და მგზავრთა საერთაშორისო გადაზიდვა-გადაყვანის საფუძვლები და ითვალისწინებენ გაეროს ეკონომიკური კომისიის შიდა ტრანსპორტის კომიტეტის ფარგლებში მომზადებული კონვენციებისა და რეკომენდაციების ძირითად დებულებებს.

დღესდღეობით საქართველოში საერთაშორისო საავტომობილო რეგულარული სამგზავრო გადაყვანები ხორციელდება სხვადასხვა მარშრუტზე მომუშავე ფირმების მიერ, რომლებიც მოძრაობენ აზერბაიჯანის, საბერძნეთის, ირანის, თურქეთის და სომხეთის მიმართულებით. აქედან 14 აზერბაიჯანის, 10 საბერძნეთის, 4 ირანის, 20 თურქეთის, 8 სომხეთის მიმართულებით საქართველოში დარეგისტრირებული საერთაშორისო რეგულარულ მარშრუტებზე მომუშავე კომპანიებია.

უკანასკნელ წლებში საქართველოს მთავრობის ინიციატივით გაფორმებული იქნა ახალი, ეგრეთწოდებული ლიბერალური ტიპის საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის შესახებ შეთანხმებები სომხეთის, თურქეთის და ყაზახეთის რესპუბლიკასთან, რომლის შესაბამისად საერთაშორისო სატვირთო გადამზიდვებს, უფლება მიეცათ შეუზღუდავად განახორციელონ სატვირთო გადაზიდვები, ყოველგვარი კვოტირებული ნებართვების გარეშე.

2013 წლის 27 დეკემბერს რუსეთის ფედერაციის საგარეო საქმეთა სამინისტროდან შვეიცარიის კონფედერაციის საელჩოს საქართველოს ინტერესების სექციის საშუალებით ოფიციალურად იქნა მოწოდებული ინფორმაცია საქართველოს გადამზიდველებისათვის რუსეთის ფედერაციის ვიზების გამარტივებული წესით მიღების თაობაზე. აღდგა რეგულარული საავტომობილო მიმოსვლა, რაც შეწყვეტილი იყო 2006 წლიდან. მიმდინარეობს მოლაპარაკებები 2014 წელს მხარეებს შორის გასაცვლელი ნებართვების რაოდენობის შეთანხმების თაობაზე. დღეისათვის საქართველოს გადამზიდველების მიერ სრულად არის ათვისებული 2013 წელს გაცვლილი 500 ერთეული ორმხრივი, ტრანზიტული გადაზიდვისა და 20 ერთეული მესამე ქვეყნიდან ქვეყანაში გადაზიდვის ნებართვა. ეს არის კიდევ ერთი წინ გადადგმული ნაბიჯი ჩვენი ქვეყნის ეკონომიკური განვითარებისათვის.

თურქეთის რესპუბლიკის საელჩოს 2014/89769977-Tiflis BE/4211730 ნოტის საფუძველზე 2014 წლის 1 თებერვლიდან თურქეთის რესპუბლიკის ტრანსპორტის, საზღვაო და კავშირგაბმულობის სამინისტროს გადაწყვეტილებით დაწესდა გადასახადი 113 აშშ დოლარის ან მისი ექვივალენტი თურქული ლირის ოდენობით, როგორც საპასუხო ზომა მესამე ქვეყანაში სატრანზიტო გადაზიდვების განმახორციელებელი (ცარიელი-დატვირთული) ქართული სანომრე ნიშნიანი სატრანსპორტო საშუალებებისათვის „ტრანსპორტის მინისტრთა ევროპის კონფერენციის“ (ECMT) ნებართვით ქვეყანაში შესვლისა და გამოსვლის დროს ცალ-ცალკე.

ირანის ისლამური რესპუბლიკის ტერიტორიაზე შესვლისას ქართული სატვირთო ავტომანქანები განთავისუფლებულნი

არიან ყოველგვარი გადასახადისგან. ირანის მთავრობის მიერ საწვავის სუბსიდირებიდან გამომდინარე, იაფი საწვავით სარგებლობა შეუძლიათ მხოლოდ ირანის მოქალაქეებს. უცხოელი გადამზიდავებისათვის საწვავის ღირებულების სხვაობის გაანგარიშება ხდება საწვავის ფასისა და აგრეთვე ირანის ტერიტორიაზე ქართველი გადამზიდავისათვის საჭირო რაოდენობის მიხედვით.

საქართველოში დიზელის საწვავის ღირებულებიდან გამომდინარე ქართველი გადამზიდავებისათვის ირანის ტერიტორიაზე საწვავის ფასი დაახლოებით 40%-ით ნაკლებია საქართველოში არსებულ ფასთან შედარებით.

ნაშრომის ძირითადი თავის მეორე ნაწილში განხილულია საავტომობილო ტრანსპორტის და საექსპედიტორო ფირმების მენეჯმენტის არსებული მდგომარეობა და განვითარების მიმართულებები საქართველოში, მენეჯმენტის დახასიათება, სახეები, ეფექტიანობა, მასზე მოქმედი ფაქტორები, ტრანსპორტის მართვის არსებული პრაქტიკა საქართველოს სატრანსპორტო სისტემაში, კორელაციური კავშირის განსაზღვრა საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტის საქმიანობის განმაზოგადებელ მაჩვენებლებსა და მასზედ მოქმედ ფაქტორებს შორის, საავტომობილო ტრანსპორტის მენეჯმენტის ეფექტიანობის მართვის მათემატიკური მოდელების დამუშავება და შეფასება.

მენეჯმენტი პროფესიულად განხორციელებული საქმიანობის დამოუკიდებელი სახეა, რომელიც მიმართულია განსაზღვრული მიზნების მისაღწევად მატერიალური, შრომითი და ფინანსური რესურსების რაციონალურად გამოყენებისაკენ, მართვის ეკონომიკური მექანიზმის ამოქმედების გზით.

სატრანსპორტო კომპანიების ეფექტიანობის ამაღლებისა და ფინანსური წარმატების მიღწევაში დიდ როლს ასრულებენ ინიციატივიანი და ენერგიული მენეჯერები, რომლებმაც უნდა უზრუნველყონ:

- მათი საქმიანობის საერთაშორისო სტანდარტებთან შესაბამისობაში მოყვანა;
- გაუკეთონ ანალიზი ფირმის საქმიანობას;
- გამოთვალონ ფინანსური მაჩვენებლები;
- განახორციელონ ფულადი სახსრების მოძრაობის კონტროლი;

- შეადგინონ საწარმოს ფინანსური სახსრების შემოსავალ-გასავლების ბიუჯეტი;
- დასახონ კომპანიის სამომავლო განვითარების პერსპექტივები და პროგნოზები და ა.შ.

საჭიროა სტრატეგიული მენეჯმენტის განხორციელება 5 ეტაპად: 1. სტრატეგიული ხედვისა და მისიის ფორმირება; 2. მიზნის დასახვა; 3. სტრატეგიის შემუშავება; 4. სტრატეგიის დანერგვა და რეალიზაცია; 5. შედეგების შეფასება, ცვლილებების შეტანა და კორექტირება.

თანამედროვე ეპოქაში, რომლისთვისაც დამახასიათებელია მაღალი მეცნიერულ-ტექნიკური დონე, საქონლისა და მომსახურების მწარმოებელი ფირმების სიმრავლე, მაღალი კონკურენცია, ფირმებს საქმიანობა უხდებათ უაღრესად ცვალებად გარემოში, ამიტომ ხდება საჭირო ისეთი გრძელვადიანი სტრატეგიების შემუშავება, რომლებიც მათ დაეხმარებათ ცვალებად გარემოსთან ადაპტირებაში. განიხილავენ სტრატეგიული მიზნების ოთხ ძირითად დონეს: სტრატეგიული განზრახვა, გრძელვადიანი მიზნები, მოკლევადიანი და საშუალოვადიანი მიზნები და აგრეთვე ოპერატიული ამოცანები.

სტრატეგიულ მენეჯმენტში სტრატეგიის შემუშავებისათვის აუცილებელია შევისწავლოთ ფირმის შიგა მდგომარეობა და გარე ფაქტორები.

საწარმოს სტრატეგიული მართვა უნდა იყოს მარკეტინგული, თუ გადავხედავთ მსოფლიოს წამყვან საექსპედიტორო საწარმოებს, ისინი თავიანთ საქმიანობაში აქტიურად იყენებენ სტრატეგიული დაგეგმვის მეთოდოლოგიას, რაც აძლევთ მათ საშუალებას გაუძლონ კონკურენციას და შეინარჩუნონ დომინირებული პოზიცია ბაზრის სეგმენტზე.

გლობალიზაციის ეპოქაში, სადაც ეკონომიკური საზღვრები ქვეყნებს შორის, ფაქტობრივად, წაშლილია, დიდი მნიშვნელობა ენიჭება გადამზიდავი კომპანიების მომსახურებას. სფეროში არსებულ მდგომარეობაზე დიდადაა დამოკიდებული ქვეყნის ეკონომიკური განვითარების დონე. გარკვეულწილად მოსაგვარებელია პრობლემები, რომელთა წინაშე დგანან გადამზიდავი კომპანიები. ჯერ კიდევ მოსაწესრიგებელი ინფრასტრუქტურა და გაუმართავი გზები ხშირად აფერხებს ტვირთების დროულ

მიწოდებას. საკანონმდებლო დონეზე არსებული ხარვეზები კი – გადამზიდავთა მუშაობას. როგორც აღმოჩნდა, გადამზიდავებს ბევრი საკითხი აქვთ სადაო და შესაბამისად, გარკვეულ ცვლილებებს მოითხოვენ სხვადასხვა სამინისტროების მხრიდან.

საექსპედიტორო ფირმის მომსახურების სფეროში არსებულ მდგომარეობაზე დიდადა დამოკიდებული ქვეყნის ეკონომიკური განვითარების დონე. გარკვეულწილად მოსაგვარებელია პრობლემები, რომელთა წინაშე დგანან გადამზიდავი კომპანიები. მნიშვნელოვანი ეკონომიკური კრიზისი და მძიმე ფინანსური მდგომარეობა შეიქმნა ქვეყნის სატრანსპორტო საწარმოებში გასული საუკუნის 90-იანი წლებიდან. ამის ერთ-ერთი ნათელი მაგალითია საერთაშორისო რეგულარულ მარშრუტებზე მომუშავე საქართველოში დარეგისტრირებული გადამზიდავების მდგომარეობა, სადაც ფაქტობრივად, თურქეთისა და სომხეთის მიმართულებით არცერთი ქართული კომპანია არ მუშაობს და გაუქმებულია, სამაგიეროდ ამ მარშრუტებზე მგზავრთა რეგულარულ გადაყვანებს ახორციელებენ უცხოური სატრანსპორტო გადამზიდავლები. აქედან გამომდინარე, აუცილებელი ხდება იმ გზებისა და საშუალებების მიგნება, რომელიც დადებითად იმოქმედებს მისი მენეჯმენტის განვითარებაზე. სწორედ საწარმოთა კრიზისიდან გამოსვლის ერთ-ერთი ძირითადი საშუალებაა საგადასახადო დაბეგვრის სრულყოფა. ვინაიდან საქართველოში ამჟამად ტრანსპორტის სფეროშიც და მთლიანად ეკონომიკაში ის ვითარებაა, რომ იგი უნდა აუცილებლად იბეგრებოდეს არა მკაცრი, არამედ ლიბერალური მოდელით, ვინაიდან გადასახადები ჩვენს ქვეყანაში ჯერჯერობით ვერ უწყობს ხელს სამეწარმეო საქმიანობის განვითარებას, იგი ასრულებს ფისკალურ ფუნქციას, მაგრამ ვერ ასრულებს მასტიმულირებელ და მარეგულირებელ ფუნქციას. ავტოსატრანსპორტო ფორმების გადასახადების პროგრესული სკალით დაბეგვრით საქართველოს სატრანსპორტო მეურნეობიდან ბიუჯეტი წელიწადში მნიშვნელოვნად გაიზრდება.

საქართველოში საავტომობილო გადაზიდვები ხორციელდება თურქეთიდან, ბულგარეთიდან, რუმინეთიდან, საბერძნეთიდან, გერმანიიდან და სხვადასხვა სახელმწიფოებიდან. ამ გადაზიდვებით უცხოური სატრანსპორტო კომპანიებია დაკავებული.

სამწუხაროდ ქართული სატრანსპორტო საწარმოები, რომელთაც არ გააჩნიათ შესაბამისი ტექნიკური ბაზა, კონკურენციას ვერ უწევენ საერთაშორისო გადამზიდავ სატრანსპორტო საშუალებებს, რისთვისაც ასრულებენ ძირითადად შიდა სატრანსპორტო გადაზიდვებს. ამის ნათელი მაგალითია ეროვნული გადამზიდავი კომპანია შპს „A.B.S.- TRANS“, რომელიც დაარსდა 2007 წელს ქ. ბათუმში. კომპანია ახორციელებს სატვირთო გადაზიდვებს სომხეთის, აზერბაიჯანის, თურქეთის, უკრაინის და ბელორუსიის მიმართულებით. ეროვნული გადამზიდავის მდგომარეობა ნათლად აისახება კომპანიის 5 წლის დეკლარირებულ მონაცემებში, სადაც 2013 წელს 2009 წელთან შედარებით ერთობლივი შემოსავალი შემცირებულია 22,5%, ხარჯები შემცირებულია 41%-ით, რაც საკმაოდ კარგი მაჩვენებელია. დასაბეგრი მოგება გაზრდილია 119 104,3 ლარით, რაც სასაქონლო მატერიალური ფასეულობებით არის გამოწვეული. რის გამოც ბიუჯეტში შეტანილი მოგების გადასახადი გაზრდილია 17865,64 ლარით. მიუხედავად იმისა, რომ საწარმოს ბევრი ეკონომიკური მაჩვენებლის მიხედვით აქვს ზრდადი მონაცემი, საბოლოო ჯამში შპს „A.B.S.-TRANS“-ი არასახარბიელო მდგომარეობაში იმყოფება.

გადაზიდული ტვირთების და გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობის ცვლილებაზე მოქმედებს ავტოსატრანსპორტო კომპანიის როგორც შიდა, ისე გარე ფაქტორები. მათ შორის კავშირურთიერთობის განსაზღვრისთვის ჩვენ გამოვიყენებთ კორელაციურ-რეგრესიული ანალიზის მეთოდს, მის საფუძველზე ვაჩვენებთ კავშირის ფორმებს და რაოდენობრივ დახასიათებას მრავალფაქტორიანი რეგრესიის მოდელის გამოყენებითა და კავშირის სიმჭიდროვის ხარისხის მაჩვენებელთა დახმარებით.

გადაზიდული ტვირთების რაოდენობის მოდელი საშუალებას გვაძლევს დავასკვნათ, რომ საავტომობილო ტრანსპორტის მიერ გადაზიდული ტვირთების მოცულობაზე ყველაზე მეტ დადებით გავლენას ახდენს საავტომობილო ტრანსპორტის ტვირთბრუნვა, რომლის გაზრდა გადაზიდული ტვირთების რაოდენობას გაზრდის 118 ათასი ტონით.

აღსანიშნავია აგრეთვე - მთლიანი შიდა პროდუქტის მოცულობის ზრდა, რომლის ერთი მილიონი ლარით გაზრდა, გადაზიდული ტვირთების რაოდენობას მკვეთრად გაზრდის.

ზემოთ აღნიშნული ორივე ფაქტორი მეტად საინტერესოა.

ხოლო რაც შეეხება დანარჩენი ფაქტორების უარყოფითი მაჩვენებლები, მიუთითებს ქვეყანაში არსებულ ეკონომიკურ მდგომარეობას.

გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობის მოდელი კი საშუალებას გვაძლევს ჩამოვთვალოთ ის ფაქტორები, რომლებიც დადებით გავლენას ახდენენ მგზავრების მოცულობის გაზრდაზე. შერჩეული ფაქტორებიდან აღსანიშნავია-დასაქმებულთა საშუალო წლიური რიცხოვნობა ტრანსპორტსა და კავშირგაბმულობაში, რომლის ათასი კაცით გაზრდა გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობას საგრძნობლად გაზრდის.

გასათვალისწინებელია დანარჩენი უარყოფითი ფაქტორები, რომელთა მოქმედების შესუსტებისათვის უნდა დაისახოს კონკრეტული ღონისძიებები.

ამ ორი მიზნის ფუნქციის ანალიზმა საშუალება მოგვცა დავასკვნათ, რომ საავტომობილო ტრანსპორტით განხორციელებული ტვირთთა გადაზიდვების და მგზავრთა გადაყვანის მოცულობების დაგეგმვისას მენეჯმენტის მიერ აუცილებლად უნდა იქნას გათვალისწინებული ის ფაქტორები, რომლებიც ხელს შეუწყობს გადაზიდვა-გადაყვანების მოცულობების ზრდას, ამავე დროს, გაიზომოს და შეფასდეს უარყოფითი ფაქტორების, გავლენა და დაისახოს კონკრეტული ღონისძიებები მათი მოქმედების შესუსტებისათვის.

ძირითადი დასკვნები

საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტის მენეჯმენტის სფეროში არსებული პრობლემების აღმოფხვრის მიზნით საჭიროა გატარდეს შემდეგი ღონისძიებები:

- უნდა შეიქმნას ტვირთმზიდების დამოუკიდებელი, ეროვნული საავტომობილო პარკი, რომელიც პროდუქციის ტრანზიტის სფეროში საგზაო მომსახურებას გაუწევს ევროპისა და აზიის ქვეყნების ტრანსნაციონალურ კომპანიებს;

- საავტომობილო პარკის შექმნის მიზნით საქართველოს სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურაში მოზიდული უნდა იქნეს დიდი მოცულობის უცხოური ინვესტიცია, რისთვისაც საჭიროა ქვეყანაში შეიქმნას ხელსაყრელი საინვესტიციო კლიმატი, მიღწეულ იქნეს პოლიტიკურ-ეკონომიკური სტაბილურობა.

ხოლო რაც შეეხება ქვეყნის ეკონომიკური განვითარების დაჩქარებას, ამის აუცილებელი წინაპირობებია:

- საბაზისო ინფრასტრუქტურის შემდგომი განვითარება;
- ძირითად ავტომაგისტრალებზე უსაფრთხო და მაღალი გამტარუნარიანობის უზრუნველყოფა;

- გზების ინფრასტრუქტურის მოვლის, რეაბილიტაციის, განვითარებისა და მშენებლობის სამუშაოების ჩატარება;

- რაიონულ ცენტრებთან, საკურორტო, ისტორიულ - კულტურულ ძეგლებთან და მოსაზღვრე ქვეყნებთან მისასვლელი გზების სრული რეაბილიტაცია და გზების დიზაინის საერთაშორისო სტანდარტებთან შესაბამისობაში მოყვანა;

- ტვირთბრუნვისა და მგზავრთა გადაყვანის დინამიკის მაჩვენებლების სიდრმისეული სტატისტიკური ანალიზი;

- კანონმდებლობათა ჰარმონიზაცია;

- საქართველოს ინტეგრაცია საერთაშორისო სატრანსპორტო სისტემებში და ქვეყნის სატრანზიტო პოტენციალის განვითარება;

- სამართლებრივი ბაზის ჰარმონიზაცია ევროპის კანონმდებლობასთან;

- საქართველოს და საერთაშორისო ორგანიზაციებს შორის ურთიერთობების გაღრმავება და სახელმწიფოთაშორისო შეთანხმებების განხორციელება;

- გადაზიდული ტვირთების და გადაყვანილი მგზავრების უსაფრთხოების პოლიტიკის გაუმჯობესება;
- მულტიმოდალური გადაზიდვების განვითარებისთვის სამართლებრივი საფუძვლების შემუშავება;
- ისტორიულად საქართველოზე გამავალი სატრანზიტო-საქარავანო გზების შესწავლა, მათი მნიშვნელობა იმდროინდელ მსოფლიოში და დღევანდელი საქართველოსთვის მოტანილი შედეგების ანალიზი;
- საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტის არსებული მდგომარეობის, საავტომობილო სატრანსპორტო გზების ტექნიკური შესაძლებლობების, საავტომობილო საექსპედიტორო ფირმების მდგომარეობის ანალიზი, განვითარების მიმართულებები, ფირმების კონკურენტუნარიანობის ამაღლების გზების ძიება და შესაბამისი რეკომენდაციების დამუშავება;
- უსაფრთხოების ამაღლების მიზნით საჭიროა ავტომაგისტრალების და გზების გასწვრივ განლაგებულ კომერციულ და სერვისულ ობიექტებთან მისასვლელი მეორეხარისხოვანი გზების შესაბამისობაში მოყვანა;
- საქართველოს სატრანზიტო-სატრანსპორტო ტვირთების მოცულობის გაზრდის თვალსაზრისით, რუსეთთან კორექტული და პარტნიორული ურთიერთობების განვითარების მიზნით სამხრეთ კავკასიაში სერიოზული სატრანზიტო ინფრასტრუქტურული ობიექტების განვითარების მხარდაჭერა;
- ცივილიზებული მსოფლიო უკვე აკეთებს აქცენტს პოლიტიკის ჰარმონიზაციასა და ადმინისტრაციული სისტემების ინტეგრაციაზე, ჩვენი ქვეყნის, როგორც სატრანსპორტო ღერძის ეფექტიანი ფუნქციონირებისა და პრიორიტეტული პროექტების განხორციელების მხარდაჭერა;
- ჩვენი ქვეყნის შიდა სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარება, უსაფრთხოების განმტკიცების ხელშეწყობა, საქართველოს ტერიტორიაზე გამავალი სატრანსპორტო დერეფნის ეფექტიანად გამოყენება და სატრანზიტო პროექტების სრულყოფილი რეალიზაცია თავის მხრივ, დააჩქარებს საქართველოს ინტეგრაციას გლობალურ ეკონომიკურ სტრუქტურებში და რეგიონის მდგრად განვითარებას შეუწყობს ხელს;

- საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის გარდაქმნისათვის აუცილებელია განხორციელდეს მთლიანი სატრანსპორტო დარგის კომპლექსური მოდერნიზაცია;
- საქართველოს ავტოსატრანსპორტო საწარმოების მიერ საწვავ-ენერგეტიკული რესურსების ეკონომიის განსაკუთრებით აქტუალური პრობლემის თანამედროვეობის გლობალურ პრობლემად მიჩნევა;
- იქიდან გამომდინარე, რომ საქართველოზე გამავალ ტრანსკავკასიურ დერეფანს გააჩნია ალტერნატიული, კონკურენტული გზები, როგორც რუსეთის, ასევე ირანისა და თურქეთის ტერიტორიების გავლით, აუცილებელია თანამედროვე სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის შექმნა, რაც თავის მხრივ, უზრუნველყოფს ტვირთების გარანტირებულად დაცვას, მათ სწრაფ გადაზიდვას და სატრანსპორტო ხარჯების მნიშვნელოვნად შემცირებას. ტრანსკავკასიური კორიდორის სრული სიმძლავრით ამოქმედების შემთხვევაში მოსალოდნელია აგრეთვე საქართველოს ტერიტორიაზე გამავალი ტრანზიტული ტვირთების მკვეთრი ზრდა, რასაც აქვს პირდაპირი ფისკალური ეფექტი და გაზრდის ჩვენი ქვეყნის საბიუჯეტო შემოსავლებს;
- საქართველოში გადაზიდვების ლოგისტიკური პროგრესული სატრანსპორტო-ტექნოლოგიური სისტემების არასაკმარისი განვითარება იწვევს სატრანსპორტო ხარჯების ზრდას და შესაბამისად ბაზრის დაკარგვას.

დისერტაციის ძირითადი შედეგები გამოქვეყნებულია შემდეგ პუბლიკაციებში:

1. საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტში ეკონომიკური კრიზისი და მისი დაძლევის შესაძლებლობები მენეჯმენტის განვითარების საფუძველზე. ჟურნალი „ტრანსპორტი და მანქანათმშენებლობა“ №2(24) 2012წ. გვ.145-151.
2. საქართველოს საავტომობილო-სატრანსპორტო სისტემის გლობალურ-ეკონომიკურ სტრუქტურებში ინტეგრაციის პრობლემები. თსაუ; მეცნიერება და ცხოვრება; საერთაშორისო სამეცნიერო კონფერენციის მასალები. №1(7). 2013წ. გვ. 230-233
3. გლობალიზაციის ეპოქის ფინანსურ-ეკონომიკური კრიზისების ზოგადი ანალიზი. თსაუ; მეცნიერება და ცხოვრება; საერთაშორისო სამეცნიერო კონფერენციის მასალები. №1(7) 2013წ. გვ. 234-237
4. საგადასახადო სისტემა და მისი როლი ტრანსპორტის მენეჯმენტის განვითარებაში. პაატა გუგუშვილის ეკონომიკის ინსტიტუტი; საერთაშორისო სამეცნიერო პრაქტიკული კონფერენციის მასალების კრებული; 28-29 ივნისი; 2013წ. გვ.402-404
5. სატვირთო საავტომობილო ტრანსპორტის მდგომარეობა საქართველოში. ჟურნალი „ტრანსპორტი და მანქანათმშენებლობა“ №1(29) 2014წ. გვ.102-111
6. სამგზავრო-საქალაქო და საქალაქთაშორისო საავტომობილო ტრანსპორტი საქართველოში. ჟურნალი „ტრანსპორტი და მანქანათმშენებლობა“ №1(29) 2014წ. გვ.142-150

Abstract

Dissertation paper “Economic Crisis in Auto Transportation System and Its Solutions via Developing Management” is written in Georgian Language. It is electronic version of 157 pages, consists of introduction, literature review, results and main findings and conclusion, which includes bibliography and appendixes.

Introductory part includes significance of topic, problem statement, research methodology, aim of the research, scientific innovation, theoretic and practical meaning of the paper, and structure of the dissertation.

Literature review includes significant papers of Georgian and Foreign authors related to Auto transport industry.

The main chapter of the paper divides into two parts. First part discusses Georgian Transportation System, as one of the most considerable branch of National Industry. It also offers historical context of the development of auto transport industry, current situation of lorry, inter-city and city transports and explains core problems and causes related to the Transport Industry Management.

According to the data provided by the National Statistics Office of Georgia (2010), Auto Transport share in country GDP is 6.36%, which is approximately 1140 million GEL. Despite of this fact, Georgian transportation system is not developed appropriately and adequately, requires further efforts. Moreover, if we take the fact into consideration, that Georgia has got a status of transitional country, it really entails to make transport industry as one of the most prior branches.

Georgian geopolitical positions give a lot of opportunities for successful development of transportation industry; therefore considerable increase of share in Georgian economy should be quite assumable. It is worthy to mention that this topic is very authentic and increasing efficiency of using transportation will somehow ensure improving National Industry level and will encourage practical realization of the most important projects in Eurasian Corridor.

In any country management of transportation companies is defined by the scale of the companies themselves. Any kind of enterprises, which functions on the market, is somehow influenced by different factors, which can easily cause weakening or losing economic sustainability.

Low paying and unprofitability caused considerable decrease of working capital at enterprises in Georgia. It automatically brought about inevitable result - the autonomy coefficient of the enterprises dramatically declined and negatively influenced on invests in the field of Transportation.

Unfortunately only foreign transportation companies are engaged in automobile transportation in Georgia. National shipment companies don't have appropriate technical basis, and due to this fact they are unable to engage in competition with international shipment transportation companies and carry out only domestic transportation services. Spectacular example of abovementioned is that among passenger carrying companies registered in Georgia and working in our country on international automobile regular route in the direction of Turkey and Armenia there are no our national companies at all and their place is taken by foreign transportation companies.

Namely the current situation on Georgian autoservice market dictates motor transport enterprises the necessity of switch to optimal pattern of planning of industrial and market activity.

Improving competitive environment, developing internal transportation infrastructure, supporting safety, effectively using transition corridor, perfect realization of transitional projects will definitely promotes increasing size of goods and simultaneously will accelerate Georgia's successful integration at Global Economic structures and will encourage to regional development.

One of the main factors which guarantees lorry and passenger transportation on Georgian territory, is transportation system itself. On the market level, transportation system is supposed to have high standard, qualified connections, regular and reliable service, keep luggage and provide safe transportation of passengers, guarantee supply

and prices; Therefore Georgian Transport and Communication System should satisfy the requirements of European Integration.

Second part of the main chapter speaks about current situation of auto transportation system and forwarder firms' management. It also discusses the main directions of development in Georgia, characterizes management, its types and affectivity, influential factors, existing practice of transport management, examines correlation between general indicators and influential factors of Georgian auto transport activities, and talks about processing and evaluating of mathematic models of auto transport management efficiency.

State planning system, which was in operation in Georgia before 1991 and which was focused on directive method of planning, is considerably outdated and there is imperative necessity of bringing it in conformity with modern demands. A demand arose for establishment and working out a strategical planning, which on the one hand is a basis of strategical management and on the other, taking into account organizational, resource and other features of the system became necessary for operation of automobile transport. The course held by Republic of Georgia, which is focused on socially-oriented market economy, offers us an application of modern methods of strategical management in every branch of national economy, including automobile transport. That implies analysis of main directions of activity, assessment of capabilities and forecasting the situation and under conditions of economic growth enhances an investment activity on transport service market. Georgia as a country with transition economy took a considerable steps towards improvement of technical upgrading of transport infrastructure and increase in volumes of national truck shipments.

We suppose that one of the real way of overcoming the crisis in our country is an increase in intensity of use of transportation means and improvement of management quality. Solution of problems accumulated for years in the transport area will improve transport system of our country, will increase competitive advantage of national transportation-expedition companies that in its turn will increase the number of persons employed in this sphere. For predominant development of of automobile

transport sphere first of all is necessary the development of infrastructure, upgrading the morally and physically outdated transportation fleet, liberalization of fiscal system, reduction of the amount and types of transport taxes and taxation rates, application of innovations, upgrade qualifications and correct management of personnel.

On the basis of comprehensive analysis, dissertation paper established and justified those factors, which caused decrease of goods and passenger transportation. Above mentioned analysis give this paper opportunity to take those factors into consideration, which promoted increasing goods and passenger transportation in the process of planning. It also requires measuring and evaluating influence of negative factors in order to set up concrete activities for weakening them. It is important to note, that Economic decisions are presented as one of the main preconditions for successful and sustainable development of auto transport industry.

Dissertation paper is based on the papers of Georgian and foreign researchers, who dedicated their work to the existing problems of auto transport management. It also uses fundamental research, famous methodological recommendations and experience. Moreover the paper pays attention to core problems, working on which helps the entire specialists interested in existing problems and development directions of auto transport industry to understand the content of the listed issues.