

საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი

ხელნაწერის უფლებით

არსენ მეზონია

ეკონომიკურ სუბიექტთა ბუნებისა და  
სტრუქტურის სრულყოფა საქართველოს  
ტრანსპორტსა და მანქანათმშენებლობაში

დოქტორის აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად  
წარმოდგენილი დისერტაციის

ა ვ ტ ო რ ე ფ ე რ ა ტ ი

თბილისი-2014

დისერტაცია შესრულებულია საქართველოს ტექნიკური  
უნივერსიტეტის სატრანსპორტო და მანქანათმშენებლობის  
ფაკულტეტის ტრანსპორტისა და მანქანათმშენებლობის  
მენეჯმენტის დეპარტამენტში

სამეცნიერო ხელმძღვანელი - პროფესორი **გოდერძი**

**ტყეშელაშვილი**

რეცენზენტები: 1. პროფესორი **თ. კილაძე**

2. პროფესორი **ნ. დუმბაძე**

დისერტაციის დაცვა შედგება 2014 წლის „\_\_\_“  
\_\_\_\_\_ საათზე საქართველოს ტექნიკური  
უნივერსიტეტის სატრანსპორტო და მანქანათმშენებლობის  
სადისერტაციო საბჭოს სადისერტაციო კოლეგიის  
სხდომაზე; თბილისი, კოსტავას ქ. № 77, I კორპუსი, აუდ.  
554

დისერტაციის გაცნობა შეიძლება სტუ-ს ბიბლიოთეკაში,  
ხოლო ავტორეფერატის - ფაკულტეტის ვებგვერდზე

სადისერტაციო საბჭოს სწავლული მდივანი,

ასოც. პროფ. **დ. ბუცხრიკიძე**

## I. ნაშრომის ზოგადი დახასიათება

**თემის აქტუალობა.** საბაზრო ეკონომიკაზე გადასვლით გამოწვეულმა ძვრებმა, რომლებმაც მოიცვა ყოფილი სოციალისტური სივრცე და მათ შორის საქართველო, წარმოშვა ახალი, ილუზორული წარმოდგენები ეკონომიკაში მოქმედი ძალების და სუბიექტების შესახებ, რომლის თანახმადაც „თავისუფალი ეკონომიკის“ პირობებში არსებული საბაზრო მექანიზმები ბუნებრივად არეგულირებენ ბაზარს და მხოლოდ მათი მემკვიდრით ხორციელდება ეკონომიკური ვითარების სტაბილურობის უზრუნველყოფა.

ადრეულ ეპოქაში გაბატონებული თეორია, რომელიც ხაზს უსვამდა ეკონომიკური პროცესების დაგეგმვა-განხორციელებაში სახელწიფოს უპირობოდ წამყვან როლს, შეიცვალა ახალი შეხედულებებით, რომელიც „ბაზრის უხილავი ხელის“ პრინციპებს ცალსახად იზიარებს და რომლის მიხედვითაც თავისუფალი ბაზარი ტოტალურად წარმართავს ეკონომიკური სუბიექტების საქმიანობას.

ამ ურთიერთსაპირისპირო თეორიებში, ეკონომიკურ პროცესების კვლევისას უგულვებელყოფილია, როგორც ინდივიდი, ასევე მთელი რიგი სოციალური ჯგუფები.

ამ დროს გარდამავალ პერიოდში მიმდინარე ეკონომიკური გარდაქმნების პრაქტიკა მეტყველებს ცალკეული ინდივიდების მნიშვნელოვან როლზე, განსაკუთრებით მაშინ, როდესაც ისინი განასახიერებენ არა მხოლოდ ბიზნესის ცალკეულ სახეობებს, არამედ ზოგიერთ შემთხვევაში დარგობრივ და რეგიონალურ ეკონომიკურ კომპლექსებსაც კი მთლიანობაში, როგორცაა, მაგალითად, საქართველოს ტრანსპორტი და მანქანათმშენებლობა.

ეკონომიკური სუბიექტის პრობლემა გარდამავალ საზოგადოებაში ძალიან მნიშვნელოვანია არა მხოლოდ ეკონომიკის წარმართველი სოციალური ძალების გამოვლენისთვის, არამედ იმ სოციალური ფენების დადგენისათვის, რომლებსაც ეხება ეს გარდაქმნები. ეკონომიკური სუბიექტის პრობლემა ეს არის მწვავე საკითხი ეკონომიკური პროცესების მართვადობის და წარმართვის შესახებ, როგორც ლოკალური, ისე გლობალურ მასშტაბით.

ეკონომიკური სუბიექტის პრობლემის ერთ-ერთი მთავარ ასპექტს წარმოადგენს ეკონომიკური გარდაქმნებიდან გამომდინარე სამეურნეო ფორმებისა და მათი გამტარებლების ადექვატურობის საკითხი. ამ პრობლემის გადაწყვეტის სირთულე იმაში მდგომარეობს, რომ არსებობს მცდარი შეხედულება თითქოს - სამეურნეო ფორმების გამტარებლები - ეკონომიკური სუბიექტები წარმოადგენენ მხოლოდ პასიურ დამკვირვებლებს და ისინი არსებული კონიუნქტურის ჩარჩოებში ჯდებიან და ბრმად ექვემდებარებიან ბაზრის კონიუნქტურას, მაგრამ რეალურად ეკონომიკური სუბიექტები გვევლინებიან, როგორც აღნიშნული ეკონომიკური ფორმების აქტიური შემოქმედნი.

ეკონომიკური სუბიექტის პრობლემის შესწავლა ეყრდნობა ორ მთავარ მეთოდოლოგიურ პრინციპს. პირველი პრინციპი გულისხმობს ინდივიდუალურ-ფსიქოლოგიურ მიდგომას, სადაც მთავარ ეკონომიკური სუბიექტად გვევლინება ცალკეული ინდივიდი, რომელსაც რაციონალური სამეურნეო ქცევა ახასიათებს. მეორე პრინციპი გამოხატულია, როგორც საზოგადოებრივ-ობიექტური მიდგომა, რომლის მიხედვით საზოგადოებრივი პროცესები, მათ შორის ეკონომიკურიც, არაპერსონიფიცირებულია.

ამ ორი პრინციპიდან ვერცერთი ცალკე აღებული ვერ პასუხობს მთავარ კითხვას, თუ ვინ წყვეტს ძირითად სოციალურ პრობლემებს, რომლებიც წარმოიქმნება

სხვადასხვა დონის ეკონომიკური განვითარების მქონე ქვეყნების წინაშე ან როგორ არის განაწილებული ეკონომიკური სივრცე ტრანსფორმაციული პროცესების ძირითად მონაწილეებს შორის.

ეკონომიკური სუბიექტის პრობლემამ ასახვა ჰპოვა სხვადასხვა ეკონომიკურ თეორიებში, რომლებიდანაც ყველაზე მნიშვნელოვანია კლასიკური პოლიტიკური ეკონომია და მარქსის თეორია. კერძოდ, აქ ინდივიდი პირველად ისტორიაში, გამოდის როგორც საზოგადოებრივი და სამეურნეო პროცესების აქტიური მოქმედი პირი, მაგ: ა.სმიტის, ი.ბენტამის, ჯ.გობსის შრომებში. კ.მარქსმა, თავის მხრივ კაპიტალიზმის ეკონომიკური საფუძვლების კვლევისას გვიჩვენა, რომ საზოგადოებრივი ინდივიდები წარმოადგენენ ძირითად მოქმედ სუბიექტებს კაცობრიობის განვითარების სხვადასხვა ეტაპზე.

ამასთან მოვლენების ზედაპირზე მათ ნაცვლად მოქმედებენ ფული, საქონელი, კაპიტალი, ფასები და სხვ. ფაქტორები, რომელიც თვით ამ სუბიექტის მიერ არის შექმნილი.

ზემოთაღნიშნულმა კლასიკოსებმა პირველად გამოავლინეს ეკონომიკური თეორიის მთავარი წინააღმდეგობა, რომელიც წარმოიქმნება ეკონომიკური სუბიექტების რაციონალური სამეურნეო-ეკონომიკური საქმიანობის მოტივებსა და ბაზრის სტიქიას შორის, ეს საკითხი აქტუალურია თანამედროვე პირობებშიც.

შემდგომი განვითარება ეკონომიკური სუბიექტის პრობლემამ ჰპოვა ნეოკლასიკურ თეორიებში, კერძოდ ავსტრიული სკოლის წარმომადგენლების შრომებში. აქ პრობლემა შედარებით გამარტივებულია, რადგან ინდივიდი წარმოადგენილია მხოლოდ როგორც ბაზრის აგენტი, რომელიც განახორციელებს საკუთარი ეკონომიკური ქცევის ვარიანტების შერჩევას შეზღუდული რესურსების გათვალისწინებით. ნეოკლასიკოსების თეორიაში ეკონომიკური სუბიექტისგან რჩება მხოლოდ

ინდივიდის ეკონომიკური თავისუფლების წინაპირობა, რომელიც გამოყენებულია მეთოდოლოგიური ინდივიდუალიზმის პრინციპად (ი.შუმპეტერი).

ამ პრინციპიდან გამომდინარე ნეოკლასიკურ თეორიაში ჩამოყალიბებულია პრობლემების მთელი კასკადი: ეკონომიკური ოპტიმუმის პრობლემა, წონასწორობის, ნაციონალური ეფექტურობის და სხვა პრობლემები, მაგრამ მათი გადაწყვეტის შესაძლებლობები აქ შეზღუდულია, ვინაიდან ინდივიდის მიერ თავისუფალი ეკონომიკური არჩევანის პირობა წინააღმდეგობაში მოდის საბაზრო პროცესების სტიქიურ მიმდინარეობასთან, კერძოდ უმართავ თავისუფალ კონკურენციასთან. აქედან გამომდინარე ინდივიდის მოქმედება შეზღუდულია და მისი ქმედება გადაიქცევა ცვლად გარემოსთან ადაპტაციის ქცევად. ე.ი. ეკონომიკური სუბიექტის პრობლემა კარგავს თავის დამოუკიდებლობას და იკარგება ისეთ სხვა პრობლემებში, როგორცაა რესურსების ეფექტური გამოყენება და სხვ.

თავისუფალი ინდივიდის, როგორც ეკონომიკური სუბიექტის პრობლემა უფრო მკვეთრადაა გამოხატული ნეოავსტრიული ეკონომიკური სკოლის მიმდევრების შრომებში. ასე მაგალითად, ლ. ფონ მიზესის და ფ.ჰაიეკის შეხედულებით ეკონომიკური სუბიექტის თავისუფლება გადადის თვით საბაზრო მექანიზმზე - „სპონტანური საბაზრო წესრიგი“ არის აუცილებელი წინაპირობა ეფექტური სამეურნეო საქმიანობის ორგანიზებისთვის. ამასთან, ინდივიდების თვისებების გადატანა საბაზრო პროცესებზე ნიშნავს თვით ინდივიდის მიერ სუბიექტურობის თვისების დაკარგვას, რაც გამოსახულებას ჰპოულობს ახალი სუბიექტის - ინსტიტუტების წარმოქმნაში. მიუხედავად იმისა, რომ ნეოავსტრიელებისათვის ინსტიტუტების პრობლემა არ არის დამოუკიდებელი პრობლემა, ინდივიდის მოქმედება წარმართება გარკვეულ ინსტიტუციონალურ გარემოში.

ამასთან დაკავშირებით დიდ ინტერესს იწვევს ნეონსტიტუციონალისტების შეხედულებები, მათ შორის რ.კოლუზის, ა.ალჩანის, ჰ.დემსეცის, ო.უილიამსონის და სხვა მათი მიმდევრების. ნეონსტიტუციონალისტების მოსაზრების თანახმად, ეკონომიკური სუბიექტი თავისუფალია სამეურნეო გადაწყვეტილებების მიღების დროს, მაგრამ ის გამოდის გარკვეულის კონტრაქტის, როგორც სპეციფიკური კაპიტალისტური ინსტიტუტის მხარე. აქ ინსტიტუციონალური გარემო წარმოდგენილია როგორც ქცევის სამართლებრივი ნორმების და წესების ერთობლიობა. ინდივიდის მოქმედება, ასევე მისი თავისუფლება, რაც წინაპირობადაა გამოცხადებული ასევე კვლავ იზღუდება, მაგრამ უკვე არა ბაზრის სტიქიით, რამდენადაც ინსტიტუტების მიერ. ამავე დროს ნეონსტიტუციონალური მიმართულებებისთვის დამახასიათებელია წინამორბედების შეზღუდულობის დაძლევა ეკონომიკაში ჩართული პირების მოქმედებების გაგებაში. მათ ეკონომიკურ ასპარეზზე გამოჰყავთ სხვა სუბიექტებიც - ორგანიზაციები, სახელმწიფო და გარკვეული სტრუქტურები. ამ მიმართულების მიმდევრები არიან ფრანგი კოვენციანალისტები: მ. აგლეტა, რ.ბუაე, ჟ.სპირი, ო.ფავერო. რაც შეეხება კომუნისტური ეპოქის დროინდელ ეკონომიკურ ლიტერატურას, აქ ეკონომიკური სუბიექტის პრობლემა შედარებით ნაკლებად განიხილებოდა. ასე მაგალითად, XX საუკუნის 60-80-იან წლებში ეკონომიკურ მეცნიერებათა წრეებში აქტიურად მსჯელობდნენ საზოგადოებრივ-სამეურნეო ძალების მამოძრავებელი ფაქტორების საკითხზე, რომლებსაც მოქმედებაში მოჰყავთ ეკონომიკური აგენტები (ვ.რადაევი, გ.გრუდინინი და სხვ.). მამოძრავებელ ძალებში ფაქტორებში) იგულისხმებოდა მოთხოვნები, ინტერესები და სტიმულები.

ეკონომიკური განვითარების სუბიექტური ფაქტორების პრობლემა განსაკუთრებით მკვეთრად

გამოიკვეთა სოციალისტური ეკონომიკის ახალი ტიპის სამეურნეო სუბიექტის ფორმირების პროცესის შესწავლის დროს. აქ ამ სუბიექტის როლში გვევლინება მშრომელთა ასოციაცია, რომელსაც გააჩნია მეურნე სუბიექტის ფუნქცია.

სოციალიზმის ეკონომიური სისტემის ტრანსფორმაციამ, რაც გასული საუკუნის 80-იან წლებში დაიწყო, რადიკალური ხასიათი მიიღო 90-იან წლებში და საქართველოში დღესაც გრძელდება, პირველ პლანზე დააყენა მეურნე სუბიექტის პრობლემა.

რამდენადაც კაპიტალი ითვისებდა პოსტსოციალისტური ქვეყნების ეკონომიკას, მათ შორის საქართველოშიც სულ უფრო აქტუალური ხდებოდა ბიზნესის, განსაკუთრებით მსხვილი ბიზნესის, სტრუქტურის საკითხი. ქართული ბიზნესი ძირითადად წამოდგენილია, როგორც ინსტიტუციონალური სუბიექტებით - კოლექტიურად მოქმედი პირებით, ასევე ფიზიკური პირებითაც, განსხვავებით რუსეთის ბიზნესისგან, სადაც მძლავრობენ სოციალურ-კლანური დაჯგუფებები, რომლებიც ფლობენ კაპიტალის და რესურსების ძირითად სახეობებს.

ეკონომიკის ტრანსფორმაციის პროცესები, რომლებიც პოსტსოციალისტურ სივრცეში განვითარდა გარდამავალ პერიოდში და ბევრგან დღესაც არ არის დასრულებული, განვითარების ლოგიკით და ფორმით ბევრადაა განპირობებული სოციალურ-ეკონომიკური სისტემის წარსულით. ეს პროცესები ასევე დამოკიდებულია საზოგადოების არსებობის ისტორიულ და ეროვნულ სპეციფიკურ ფორმებზე და მათ მამოძრავებელ სოციალურ ძალებზე და სუბიექტებზე.

ზემოთქმულიდან გამომდინარე გარდამავალი ეკონომიკის ტრანსფორმაციული პროცესის შესწავლისას ძალზედ მნიშვნელოვანია პოსტსოციალისტური ეკონომიკის ისეთი სუბიექტების ქცევის და მოქმედების კვლევა, როგორცაა საოჯახო მეურნეობები, ფირმები და



თვით სახელმწიფო. ასეთი კვლევა ნათელს გახდის, თუ როგორ და რატომ ჩნდებიან ეკონომიკურ რეალობაში ინდივიდთან ერთად ან მის ნაცვლად სხვა მონაწილეები.

ეკონომიკური სუბიექტის პრობლემა გარდამავალ საზოგადოებაში ძალიან მნიშვნელოვანია არა მხოლოდ ეკონომიკის წარმართველი სოციალური ძალების გამოვლენის თვალსაზრისით, არამედ მეორეს მხრივ იმ სოციალური ფენების დადგენისათვის, რომლებსაც ეხება ეს გარდაქმნები.

მაშასადამე, ეკონომიკური სუბიექტის პრობლემა საქართველოში, კერძოდ საქართველოს ტრანსპორტსა და მანქანათმშენებლობაში ეს არის მწვავე საკითხი ეკონომიკური პროცესების მართვადობის და წარმართვის შესახებ, ის მეცნიერულად ნაკლებადაა შესწავლილი, რაც განაპირობებს სადისერტაციო თემის აქტუალურობას.

**კვლევის მიზანი და ძირითადი ამოცანები.** კვლევის ძირითადი მიზანია საქართველოს ტრანსპორტსა და მანქანათმშენებლობაში ეკონომიკური სუბიექტის პრობლემის არსებული მდგომარეობის შესწავლა და მისი განვითარების პერსპექტივის მეცნიერული დასაბუთება, განვითარების მიმართულებათა ჩამოყალიბება. ამ მიზნით განისაზღვრა კვლევის ძირითადი ამოცანები:

- ეკონომიკური სუბიექტების როლისა და ადგილის განსაზღვრა, ქვეყნის ეკონომიკაში;
- სახელმწიფოს, როგორც ეკონომიკური სუბიექტის და ეკონომიკის სახელმწიფო რეგულირების ორგანოების როლის ანალიზი გარდამავალ პერიოდში;
- საქართველოს ეკონომიკური სუბიექტების, მათი ბუნებისა და თავისებურებების განსაზღვრა;
- საქართველოს სატრანსპორტო სისტემაში და მანქანათმშენებლობაში ძირითადი ეკონომიკური სუბიექტების დახასიათება;

- საქართველოს ტრანსპორტისა და მანქანათმშენებლობის დახასიათება და მათი მდგომარეობის ტექნიკურ-ეკონომიკური შეფასება;
- საქართველოს ეკონომიკური სუბიექტების განვითარებაზე მოქმედი გარე და შიდა ფაქტორების გამოვლენა და მათი ზემოქმედების დონის განსაზღვრა;
- ეკონომიკურ სუბიექტთა სტრუქტურის გაუმჯობესების შესაძლებლობათა გამოვლენა, ანალიზი და წარმოსახვა საქართველოს ტრანსპორტსა და მანქანათმშენებლობაში;
- მანქანათმშენებლობის განვითარების და განლაგების ეკონომიკურ-მათემატიკური მოდელების შემუშავება.

**თემის შესწავლის მდგომარეობა.** საქართველოს ეკონომიკური და მენეჯერული მეცნიერება ჯერ-ჯერობით არასაკმარის ყურადღებას უთმობს ეკონომიკური სუბიექტების პრობლემებს. თუმცა ბოლო პერიოდისათვის ამ მიმართულებით მუშაობა შედარებით გააქტიურდა, განსაკუთრებით საქართველოს ტექნიკურ უნივერსიტეტში.

საქართველოს ეკონომიკური სუბიექტების და მათი სტრუქტურის თავისებურებები საბაზრო ურთიერთობებზე გარდამავალ პერიოდში ამ ათიოდე წლის უკან შეისწავლა საქართველოს სტატისტიკის სახელმწიფო დეპარტამენტმა, რომელმაც დაამუშავა სტატისტიკური პუბლიკაცია „ეკონომიკური სუბიექტები საქართველოში, 2002 წელი“, თითქმის ათეული წლის წინათ გამოქვეყნდა და დღევანდელი რეალობიდან გამომდინარე კიდევ შენარჩუნებული აქვს აქტუალობა. საქართველოს ეკონომიკაში, მათ შორის ტრანსპორტსა და მანქანათმშენებლობაში, მოქმედი სუბიექტების შესწავლა ამ ბოლო დროს წარმოებს არასაკმარისად. ცხადია, ხდება მათი განვითარების ეკონომიკური და სოციალური ასპექტების დამუშავება, მათ შორის გარემოზე ზემოქმედების კუთხითაც, მაგრამ ეს აშკარად არასაკმარისია ქვეყნის

სატრანსპორტო და საწარმოო ინფრასტრუქტურის სრულყოფის საქმეში.

ეკონომიკური სუბიექტების და მათთან დაკავშირებული მენეჯმენტის საკითხების მეცნიერულ შესწავლაზე მრავალი სახელწიფოს მეცნიერები მუშაობენ, ძირითადად ევროპის, ამერიკის, რუსეთის და ა.შ., მაგრამ ისინი არ ეხებიან საქართველოს ეკონომიკური სუბიექტების პრობლემებს, რაც ბუნებრივია.

საქართველოში ბოლო დროს გააქტიურდა სამეცნიერო-კვლევითი საქმიანობა ეკონომიკაში, მათ შორის ტრანსპორტსა და მანქანათმშენებლობაში, მოქმედი სუბიექტების შესახებ, რაც ასახულია პროფესორ გ. ტყემელაშვილის და მისი მოწაფეების შრომებში, მაგრამ ეს საკითხი ზოგადად ჯერ კიდევ რჩება შეუსწავლელი და მეტ ძალისხმევას მოითხოვს.

**კვლევის ობიექტი და საგანი.** სადისერტაციო შრომის კვლევის ობიექტია საბაზრო ურთიერთობებზე გარდამავალ პერიოდში საქართველოს ეკონომიკაში, მათ შორის ტრანსპორტსა და მანქანათმშენებლობაში მოქმედი ეკონომიკური სუბიექტების ბუნება და მათი სტრუქტურის თავისებურებები და განვითარების მიმართულებები.

**კვლევის მეთოდოლოგია და მეთოდიკა.** სადისერტაციო ნაშრომის მეთოდოლოგია ემყარება დიალექტიკური მატერიალიზმის კვლევის თეორიას, რომელიც გულისხმობს, რომ:

- მოვლენათა ობიექტური განვითარება მკვლევარისაგან დამოუკიდებელად ხდება;
- საკვლევი ობიექტი დროში განუწყვეტელ მოძრაობაშია პროგრესის ან რეგრესის მიმართულებით;
- მკვლევარს აქვს ობიექტზე ზემოქმედების შესაძლებლობა ობიექტის მოძრაობის

მიმართულების და სიჩქარის ცვლილების მიზნით.

ამასთან მეცნიერული კვლევის მეთოდოლოგია აღებულია ეკონომიკური თეორიიდან ზოგადად, თანამედროვე მენეჯმენტის, წარმოების ორგანიზაციის, დაგეგმვის და მარკეტინგის თეორიებიდან.

ნაშრომში ფართოდ არის გამოყენებული უცხოელი და ქართველი მეცნიერების სამეცნიერო გამოკვლევები, მეთოდოლოგიური და მეთოდური ხასიათის მონოგრაფიები, სტატიები. ამასთან ერთად გამოყენებულია საქართველოს ოფიციალური უწყებების სტატისტიკური მასალები, კონკრეტულად საქართველოს სტატისტიკის სახელმწიფო დეპარტამენტის მიერ გამოქვეყნებული მასალები და სხვა.

ნაშრომში გამოყენებულია მეცნიერული გამოკვლევის ანალიზის და სინთეზის, სტატისტიკური და სისტემური მიდგომის მეთოდები, აგრეთვე სხვადასხვა მეცნიერთა დებულებები.

**მეცნიერული სიახლე.** საქართველოს ეკონომიკაში, მათ შორის ტრანსპორტსა და მანქანათმშენებლობაში მოქმედი ეკონომიკური სუბიექტების ბუნება და მათი სტრუქტურის თავისებურებები და განვითარების მიმართულებები მეცნიერულ დონეზე არ შესწავლილა, თუ არ ჩავთვლით რამდენიმე პუბლიკაციას, ამიტომ სადისერტაციო ნაშრომი, გარკვეულწილად, მთლიანობაში სიახლეს წარმოადგენს.

სადისერტაციო ნაშრომის ძირითადი სიახლეა საქართველოს ეკონომიკაში, მათ შორის ტრანსპორტსა და მანქანათმშენებლობაში მოქმედი ეკონომიკური სუბიექტების ბუნებისა და მათი სტრუქტურის თავისებურებების და განვითარების მიმართულებების მეცნიერულ დონეზე შესწავლა, თუ ანალიზი და განვითარების პერსპექტივების განსაზღვრა ქვეყნის

ერთიანი სატრანსპორტო სისტემის და მანქანათმშენებლობის კომპლექსებთან მიმართებაში, საქართველოს ეკონომიკური განვითარების მიღწეული დონის და განვითარების მიმართულების გათვალისწინებით. ამ საერთო ამოცანებისგან გამომდინარე ნაშრომის მეცნიერული სიახლე გამოიხატება შემდეგში:

- გამოკვლეულია საქართველოს ტრანსპორტსა და მანქანათმშენებლობაში მოქმედი ეკონომიკური სუბიექტების როლი და ადგილი ქვეყნის ეკონომიკური განვითარების პროცესში;

- განსაზღვრულია სახელმწიფოს, როგორც ეკონომიკური სუბიექტის, მნიშვნელობა საბაზრო ეკონომიკის ეფექტიანი ფუნქციონირების და განვითარების საქმეში, გარდამავალი პერიოდის თავისებურებების გათვალისწინებით; წარმოჩენილია სახელმწიფოს, როგორც საქართველოს ეკონომიკის მარეგულირებელი ფაქტორის როლი და ადგილი;

- გამოვლენილია საერთო ეკონომიკურ ეფექტიანობაზე სახელმწიფო სტრუქტურების მუშაობის გავლენა და მათი მუშაობის ეფექტიანობა ლოკალური ამოცანების გადაჭრისათვის, შესაბამისად ტრანსპორტსა და მანქანათმშენებლობაში დასაქმებულების და მათთან დაკავშირებული მოსახლეობის სოციალური და ეკონომიკური მდგომარეობისათვის;

- შესრულებულია საქართველოს სატრანსპორტო სისტემაში და მანქანათმშენებლობაში მოქმედი ძირითადი ეკონომიკური სუბიექტების დახასიათება და მათი მდგომარეობის ტექნიკურ-ეკონომიკური შეფასება;

- გამოვლენილია საქართველოს ეკონომიკური სუბიექტების განვითარებაზე მოქმედი გარე და შიდა ფაქტორები და შესრულებულია მათი ზემოქმედების

დონის განსაზღვრა; გაანალიზებულია ეკონომიკური სუბიექტების სტრუქტურული ცვლილების დინამიკა ქვეყნის ეკონომიკაში;

- დადგენილია საქართველოს ეკონომიკურ სუბიექტთა სტრუქტურის გაუმჯობესების შესაძლებლობები, გაანალიზებულია და წარმოსახულია საქართველოს ტრანსპორტისა და მანქანათმშენებლობის სუბიექტთა სტრუქტურის სრულყოფის გზები;

- შემუშავებულია საქართველოს მანქანათმშენებელი მრეწველობის დარგის განვითარების ეკონომიკურ-მათემატიკური მოდელები.

**სადისერტაციო ნაშრომის მეთოდოლოგიური და თეორიული მნიშვნელობა** გამოიხატება იმაში, რომ იგი შეიძლება გამოყენებული იქნას ტრანსპორტის და მანქანათმშენებლობის ეფექტიანობის თეორიის სრულყოფისათვის. დისერტაციის თეორიულ ნაწილში მიღებული შედეგები წარმოადგენს ტრანსპორტის და მანქანათმშენებლობის ეკონომიკის, მენეჯმენტის თეორიების სრულყოფას და იგი ამ მიმართულებით შეიძლება გამოყენებული იქნას ტრანსპორტის და მანქანათმშენებლობის ეკონომიკისა და მენეჯმენტის მეცნიერული თეორიის გაუმჯობესებისათვის.

**სადისერტაციო ნაშრომის პრაქტიკული მნიშვნელობა.** გამოკვლევაში მიღებული თეორიული დასკვნები შეიძლება გამოყენებულ იქნას ტრანსპორტისა და მანქანათმშენებლობის განვითარების პრობლემის შემდგომი დამუშავებისათვის. კვლევის შედეგად მიღებული რეკომენდაციების პრაქტიკული დანერგვა საქართველოს ტრანსპორტში და მანქანათმშენებელ საწარმოებსა და ფირმებში ხელს შეუწყობს ეფექტიანობის ამაღლებას და განვითარებას, მათი სიმძლავრეების ამაღლებას, შესრულებული სამუშაოების დანახარჯების შემცირებას და ხარისხის გაზრდას. ამით კი შესაძლებელი

იქნება გაიზარდოს სატრანსპორტო და მანქანათმშენებელი საწარმოების დატვირთვა და მათ მიაღწიონ შესამჩნევ ეფექტიანობას, რაც თავის მხრივ ხელს შეუწყობს ქვეყანაში სამუშაო ადგილების მნიშვნელოვან ზრდას და საქართველოს ეკონომიკური მდგომარეობის გაუმჯობესებას.

**სადისერტაციო ნაშრომის აპრობაცია და პუბლიკაციები.** სადისერტაციო ნაშრომის ძირითადი შედეგები მოხსენდა საქართველოს ტექნიკურ უნივერსიტეტში ჩატარებულ საერთაშორისო სამეცნიერო კონფერენციას. კვლევის ძირითადი შედეგები გამოქვეყნებულია შვიდ სამეცნიერო სტატიაში, რომლებიც დაბეჭდილია მაღალრეიტინგულ, რეფერირებად ჟურნალებში.

**სადისერტაციო ნაშრომის სტრუქტურა და მოცულობა.** სადისერტაციო ნაშრომი მოიცავს კომპიუტერზე სტუ-ს მოთხოვნათა შესაბამისად აკრეფილ 169 გვერდს. იგი შედგება შესავლის, ლიტერატურული მიმოხილვის, ექვსი თავის, დასკვნისა და გამოყენებული ლიტერატურის სიისაგან. ნაშრომში წარმოდგენილია 13 ცხრილი და 37 ნახაზი.

დისერტაციის დამუშავებამ განაპირობა მისი შემდეგი სტრუქტურა:

შესავალი

1. ლიტერატურის მიმოხილვა
2. შედეგები და მათი განსჯა
  - 2.1. ეკონომიკური სუბიექტები, მათი არსი და სტრუქტურა , სტრუქტურის ნაირსახეობები და სრულყოფის მიმართულებები
    - 2.1.1. საოჯახო მეურნეობების არსი და სტრუქტურა
    - 2.1.2. ფირმის არსი და სტრუქტურა

- 2.1.3. ეკონომიკის სახელმწიფო რეგულირების ორგანოები და მათი სტრუქტურა
- 2.2. საქართველოს ეკონომიკური სუბიექტები, მათი ბუნება და თავისებურებანი
- 2.3. ეკონომიკური სუბიექტები საქართველოს მანქანათმშენებლობაში
- 2.4. ეკონომიკური სუბიექტები საქართველოს ტრანსპორტში
- 2.5. ეკონომიკურ სუბიექტთა ბუნების და სტრუქტურის დონის რაოდენობრივი ასახვის განზოგადოებული მაჩვენებლები
- 2.6. მანქანათმშენებელი მრეწველობის დარგის განვითარების ეკონომიკურ-მათემატიკური მოდელები დასკვნა.

გამოყენებული ლიტერატურა



## II. ნაშრომის მოკლე შინაარსი

დისერტაციის პირველ განყოფილებაში - ლიტერატურულ მიმოხილვაში წარმოდგენილია ეკონომიკური სუბიექტების პრობლემატიკასთან დაკავშირებული ნაშრომების ანალიზი, განხილულია უცხოელი და ქართველი მეცნიერების შრომები ეკონომიკის აღნიშნული საკითხის ირგვლივ.

ეკონომიკური სუბიექტის პრობლემამ ასახვა ჰპოვა სხვადასხვა ეკონომიკურ თეორიებში, მათ შორის აღსანიშნავია ა.სმიტის, ი.ბენტამის, ჯ.გობსის ფუნდამენტური შრომები. თანამედროვე ეპოქაში ეკონომიკური სუბიექტების, მათი როლისა და დამახასიათებელი ფაქტორების კვლევის მიმართულებით განსაკუთრებულ ინტერესს წარმოადგენს ს.ნ. ბულგანინას, კ.მ. ნურეევის, ვ.დ. ბაზილევჩის და სხვათა ნაშრომები.

აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ ქართველი მეცნიერები, მათ შორის, ჯ. იოსებძე, ო. გელაშვილი და სხვების მუშაობა, რომლებიც ინტენსიურად იკვლევენ ტრანსპორტის სფეროს საინჟინრო-ტექნიკური თვალსაზრისით. ასევე ტრანსპორტის ეკონომიკასა და მენეჯმენტის მიმართებულებით სტუ-ში მნიშვნელოვანი სამუშაოები შესრულდა. მათ შორის, აღსანიშნავია გ. ტყეშელაშვილის, მ. ზუბიაშვილის და სხვათა შრომები.

დისერტაციის მეორე ნაწილი წარმოდგენილია რამოდენიმე პარაგრაფით. ესენია: „ეკონომიკური სუბიექტების სტრუქტურის ოპტიმიზირება“, „საქართველოს ეკონომიკური სუბიექტები, მათი ბუნების და თავისებურებების გამოვლენა“, „ეკონომიკური სუბიექტები საქართველოს მანქანათმშენებლობაში და მათი ფუნქციონირების გაუმჯობესების საკითხის კვლევა“, „ეკონომიკური სუბიექტები საქართველოს ტრანსპორტში და

მათი ეფექტიანობის ამაღლების გზების სრულყოფა“, „ეკონომიკურ სუბიექტთა ბუნების და სტრუქტურის დონის რაოდენობრივი ასახვის განზოგადოებული მაჩვენებლების გამოკვლევა“, „მანქანათმშენებელი მრეწველობის დარგის განვითარების ეკონომიკურ-მათემატიკური მოდელების დამუშავება“.

დისერტაციაში განხილულია ეკონომიკური სუბიექტების სამი ძირითადი ჯგუფი - საოჯახო მეურნეობა, ფირმა და სახელმწიფო.

ეკონომიკის ტრანსფორმაციის პროცესებმა, რომლებიც განვითარდა პოსტსოციალისტურ სივრცეში გარდამავალ პერიოდში საოჯახო მეურნეობა აქცია საბაზრო ურთიერთობების ერთ-ერთ მნიშვნელოვან სუბიექტად, რომელსაც საკმაოდ დიდი გავლენა გააჩნია ზოგადად ქვეყნის ეკონომიკაზე. ავტორის მიერ გამოვლენილია, რომ საოჯახო მეურნეობა თანამედროვე სამყაროში, როგორც საბაზრო ურთიერთობების ნებისმიერი მონაწილე, ცდილობს მიიღოს მაქსიმალური სარგებელი და შესაბამისად მოგება, მაშასადამე ის როგორმე უნდა მოერგოს გარე სამყაროს, ბაზრის კონიუნქტურას, არსებულ ურთიერთობებს და გადალახოს სხვადასხვა სახის პრობლემები.

შემდეგი მთავარი ეკონომიკური სუბიექტი - ფირმა წარმოდგენილია ეკონომიკურ ერთეულად, რომელიც დამოუკიდებლად ღებულობს გადაწყვეტილებებს, მიისწრაფვის მაქსიმალური მოგებისკენ, იყენებს წარმოების ფაქტორებს პროდუქციის დამაზადებისათვის და სხვა ფირმებისათვის, საოჯახო მეურნეობებისთვის და სახელმწიფოსათვის მისაყიდად. ფირმები ბაზარზე გამოსვლისას აცხადებენ მოთხოვნას საწარმოო რესურსებზე და მომხმარებელს სთავაზობენ გარკვეული სახის საქონელს და მომსახურებას, ემსახურებიან როგორც სახელმწიფოს, ისე კერძო სექტორს (სატრანსპორტო სერვისი,

საინვესტიციო საქონელი და საწარმოო მომსახურება), ასევე საოჯახო მეურნეობებს (სამომხმარებლო საქონელი). ფირმები განახორციელებენ მიღებული შემოსავლების გარკვეული ნაწილის ინვესტირებას წარმოების ახალ საფეხურზე.

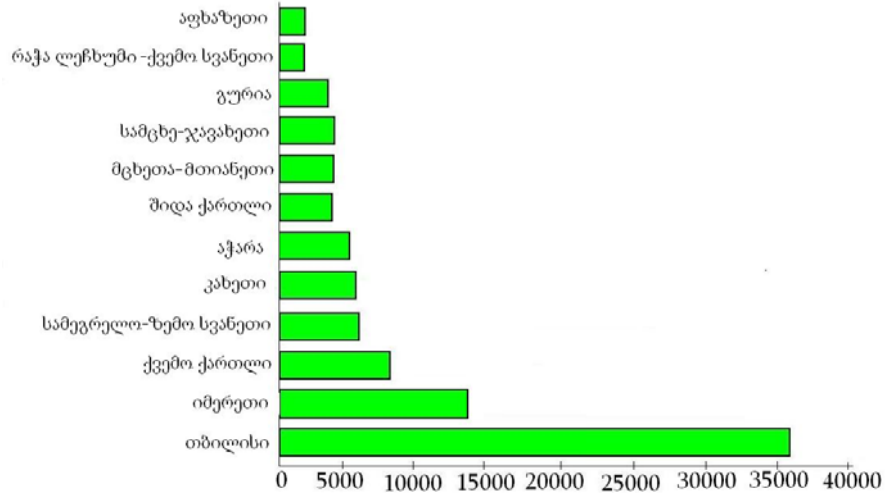
სადისერტაციო ნაშრომში მესამე ეკონომიკური სუბიექტი - სახელმწიფო გამოსახულია სახელმწიფო დაწესებულებებით, რომლებსაც გააჩნია იურიდიული და პოლიტიკური ძალაუფლება საჭიროების შემთხვევაში კონტროლის დამყარებისათვის დანარჩენ ეკონომიკურ სუბიექტებზე და ბაზარზე საზოგადო მიზნების მისაღწევად, ნაჩვენებია რომ სახელმწიფო ცალსახად ახორციელებს საბაზრო ეკონომიკის სამთავრობო რეგულირებას.

ეკონომიკის ტრანსფორმაციის პროცესები, რომლებიც პოსტ-საბჭოთა სივრცეში, ასევე საქართველოში, განვითარდა გარდამავალ პერიოდში და ბევრგან დღესაც არ არის დასრულებული, განვითარების ლოგიკით და ფორმით ბევრადაა განპირობებული სოციალურ-ეკონომიკური სისტემის წარსულით. ეს პროცესები ასევე დამოკიდებულია საზოგადოების არსებობის ისტორიულ და ეროვნული სპეციფიკურ ფორმებზე და მათ მამოძრავებელ სოციალურ ძალებზე და სუბიექტებზე.

ნაშრომში ნაჩვენებია, რომ სოციალისტური ურთიერთობებიდან საბაზრო ურთიერთობებზე გარდამავალი ეკონომიკის ტრანსფორმაციული პროცესის შესწავლისას ძალზედ მნიშვნელოვანია პოსტსაბჭოთა ეკონომიკის ისეთი სუბიექტების ქცევის და მოქმედების კვლევა, როგორცაა საოჯახო მეურნეობები, ფირმები და თვით სახელმწიფო.

ასევე გაანალიზებულია საქართველოს ეკონომიკაში, მათ შორის ტრანსპორტსა და მანქანათმშენებლობაში მოქმედი ეკონომიკური სუბიექტების ბუნებისა და სტრუქტურის თავისებურებები და მათი

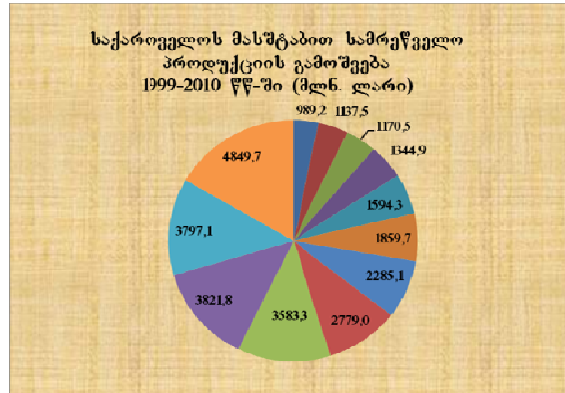
განვითარების პერსპექტივები ქვეყნის ერთიანი სატრანსპორტო სისტემის და მანქანათმშენებლობის კომპლექსებთან მიმართებაში.



ნახ. 1. ეკონომიკური სუბიექტების განაწილება ადმინისტრაციულ ტერიტორიული ერთეულების მიხედვით

სადისერტაციო ნაშრომში მანქანათმშენებლობის საწარმოთა ფუნქციონირების თვალსაზრისით ჩატარებული სტატისტიკური მონაცემების ანალიზის საფუძველზე დადგენილია, რომ დღესდღეობით ქართული ეკონომიკური რეალობისთვის დამახასიათებელია მანქანათმშენებელი დარგების პროდუქციაზე მოთხოვნილების შედარებით მდგრადი ზრდის ტენდენცია, აგრეთვე ქვეყნის მანქანათმშენებელი კომპლექსის სტრუქტურაზე სამეცნიერო-ტექნიკური პროგრესის ზეგავლენა.

ასევე გაანალიზებულია მანქანათმშენებლობის და ტრანსპორტის განვითარების მაკროეკონომიკური გარემო და გამოვლენილია მათი განვითარების მიმართულებები. რაშიც მოიაზრება საქართველოს საგადასახადო და საინვესტიციო გარემოს გაუმჯობესება, საბაზრო ინფრასტრუქტურის განვითარება და სამეურნეო სამართლიანობის უზრუნველყოფა.



ნახ.2. პროდუქციის გამოშვების დიაგრამა

გაანალიზებულია მანქანათმშენებელი კომპლექსის მიერ ბოლო წლებში წარმოებული პროდუქციის შემცირების დინამიკა და დასახულია ამ მაჩვენებლების გაუმჯობესების გზები.

სადისერტაციო ნაშრომში წარმოების ინვესტირებისა და პროდუქციის რეალიზაციის ეტაპებზე წარმოების საკმარისად რთული და მრავალფეროვანი ფაქტორების გამოყენების სხვადასხვა ასპექტი და ეფექტიანობის მაჩვენებლების სისტემაა განხილული.

შემუშავებულია მრეწველობის დარგების რაციონალური განლაგების პრინციპები, როგორცაა საწარმოთა მიახლოება ნედლეულის ბაზებთან და მოხმარების რაიონებთან, ეკონომიკური რაიონების

სპეციალიზაცია (პირობითი) და კომპლექსური განვითარება, ეკონომიურად შედარებით სუსტი რაიონების მომძლავრების პროგრამების შემუშავება და პრაქტიკული განხორციელება, სახელმწიფოს მასშტაბით შრომის დანაწილება. წარმოების მიახლოება ნედლეულის ბაზებთან და მოხმარების რაიონებთან ამცირებს პროდუქციის წარმოებისა და გადაზიდვის ხარჯებს.

მიღებულია ერთპროდუქტიული და მრავალ-პროდუქტიული მათემატიკური მოდელები მანქანათმშენებლობის საწარმოთა განლაგების ვარიანტებისათვის. ერთპროდუქტიული მოდელები შედგენილია ისეთი დარგებისთვის, რომლებიც უშვებენ ერთი სახის პროდუქციას ან რომელთა პროდუქციის გადაყვანა შეიძლება რომელიმე პირობით ერთეულში. ასეთი მოდელები სტატისტიკური სახისაა და გამოიყენება მაშინ, როდესაც შესადგენია გეგმა რომელიმე ერთი გენერალური წლისათვის და კავშირი პროდუქციასა და დანახარჯებს შორის წრფივი ფორმისაა. ვინაიდან მანქანათმშენებელი ფირმების უმრავლესობა აწარმოებს სხვადასხვა სახის პროდუქციას, ამ შემთხვევაში საწარმოთა ოპტიმალური განლაგება გულისხმობს ასევე კონცენტრაციის ოპტიმალური დონისა და სპეციალიზაციის განსაზღვრას, რისი გათვალისწინებით მიღებულია საწარმოთა ოპტიმალური განლაგებისა და სპეციალიზაციის ეკონომიკურ-მათემატიკური მოდელი.

სატრანსპორტო სფეროს კვლევას მოკლედ გაანალიზებულია სხვადასხვა დარგების მდგომარეობა ბოლო წლებში და მათი განვითარების გზები. მიმოხილულია ეკონომიკური სუბიექტების საქმიანობა სატრანსპორტო სფეროში. აქცენტი გაკეთებულია მუნიციპალური სამგზავრო ტრანსპორტის განვითარების საკითხებზე, დამუშავებულია კონკრეტული მოდელები და შემოთავაზებულია რეკომენდაციები მათ პრაქტიკაში განსახორციელებლად, რათა მოხდეს მუნიციპალური

სამგზავრო ტრანსპორტის მუშაობის ეფექტიანობის ზრდა, მაქსიმალურად ნაკლები დანახარჯებით.

ტრანსპორტის სფეროსადმი დასახულია შემდეგი ამოცანა:



ნახ. 3. მთლიან შიდა პროდუქტში ტრანსპორტის დარგის ხვედრითი წილის ზრდის დინამიკა, (%)

მომავალი საანგარიშო წლისთვის განხორციელდეს ტრანსპორტის წილის ზრდა მთლიან შიდა პროდუქტში, რომელიც ბოლო 6 წლის მანძილზე 6-6.8%-ის ფარგლებში მერყეობს, უნდა შედგეს 7%-იანი ზღვარის გადალახვა.

დასკვნაში მოკლედ გადმოცემულია სადისერტაციო კვლევაში მიღებული შედეგები.

## ძირითადი დასკვნები

1. ეკონომიკური სუბიექტის პრობლემა გარდამავალ საზოგადოებაში მნიშვნელოვანია არა მხოლოდ ეკონომიკის წარმართველი სოციალური ძალების გამოვლენის თვალსაზრისით, არამედ მეორეს მხრივ იმ სოციალური ფენების დადგენისათვის, რომლებსაც ეხება ეს გარდაქმნები. ეკონომიკური სუბიექტის პრობლემა ეს არის მწვავე საკითხი ეკონომიკური პროცესების მართვადობის და წარმართვის შესახებ, როგორც ლოკალური, ისე გლობალურ მასშტაბით.

2. ეკონომიკის ტრანსფორმაციის პროცესებმა, რომლებიც განვითარდა პოსტსაბჭოთა სივრცეში გარდამავალ პერიოდში საოჯახო მეურნეობა აქცია საბაზრო ეკონომიკის ძირითად და მნიშვნელოვან სუბიექტად, რომელსაც საკმაოდ დიდი გავლენა გააჩნია ზოგადად ქვეყნის ეკონომიკაზე. გამოვლენილია, რომ საოჯახო მეურნეობა თანამედროვე სამყაროში, როგორც საბაზრო ურთიერთობების ნებისმიერი მონაწილე, ცდილობს მიიღოს მაქსიმალური სარგებელი და შესაბამისად მოგება, მაშასადამე ის როგორმე უნდა მოერგოს გარე სამყაროს, ბაზრის კონიუნქტურას, არსებულ ურთიერთობებს და გადალახოს სხვადასხვა სახის პრობლემები.

3. სოციალისტური ეკონომიკის გარდაქმნებმა მთლიანად შეცვალეს მთელი ინსტიტუციონალური მატრიცა. სახელმწიფო საწარმოების, როგორც პარტიულ-სამეურნეო იერარქიის ელემენტის ტრანსფორმაციამ და მათგან ფირმის, როგორც დამოუკიდებელი ეკონომიკური სუბიექტის ჩამოყალიბებამ მკვეთრად შეცვალა არსებული ინსტიტუციონალური გარემო. სახელმწიფო საწარმო იყო ცენტრალიზებული სისტემის „ჭანჭიკი“ და მისი საქმიანობის სფერო მთლიანად იყო მოქცეული სახელმწიფო ორგანოების კონტროლის ქვეშ. ფირმა, როგორც საბაზრო ეკონომიკის ერთ-ერთი ძირითადი სუბიექტი არის ბაზრის დამოუკიდებელი მონაწილე სხვა სუბიექტებთან



მიმართებაში.

4. დადგენილია რომ, სახელმწიფო რეგულირება წარმოადგენს საბაზრო ეკონომიკის განვითარების აუცილებელ პირობას და მისი ხარისხი დამოკიდებულია საბაზრო ურთიერთობების განვითარების დონეზე. მისი მთავარი საშუალებაა საბაზრო ურთიერთობების სამართლებრივი უზრუნველყოფა. ეფექტური სახელმწიფო რეგულირების აუცილებელი წინაპირობაა საბაზრო ურთიერთობების ყველა სუბიექტის ინტერესების დაცვა. აღსანიშნავია ეკონომიკის სახელმწიფო სექტორის მნიშვნელობაც - ის არის საბაზრო ეკონომიკის შემადგენელი ნაწილი და ეკონომიკის სახელმწიფო რეგულირების ერთ-ერთი ძირითადი ინსტრუმენტი.

5. ქვეყნის მმკ-ს საწარმოო სუბიექტების ფუნქციონირების ერთ-ერთ ძირითად პრობლემად გვესახება, მათი როგორც დამოუკიდებელ საწარმოთაგან შემდგარი ცალკეული სტრუქტურების არსებობა, რომლებიც უნდა ერთიანდებოდნენ დარგობრივი სააქციო საზოგადოებების შემადგენლობაში. ეს უკანასკნელნი გარკვეული მიზეზების გამო არ არიან დაინტერესებულნი მანქანათმშენებელი საწარმოების საწარმოო ბაზის მოდერნიზაციის პროცესის ინტენსიფიკაციით. ასევე მნიშვნელოვანი მიმართულება, რომელიც უნდა დაისახოს ქვეყნის მანქანათმშენებელმა სექტორმა (რეგიონების მიხედვით) გახლავთ ის, რომ სწორება უნდა აიღოს იმ ეფექტურ მოდელზე, როგორც სამხრეთ-აღმოსავლეთ აზიის ქვეყნებს გააჩნიათ. კერძოდ, საუბარია დარგების ეკონომიკური განვითარების თვალსაზრისით შემოღებულ ე.წ. ეკონომიკური განვითარების ინდექსზე.

6. უნდა მოხდეს როგორც სატრანსპორტო სისტემის სახელმწიფო მართვისა და რეგულირების, ასევე აღნიშნულ სისტემაში კონკურენციის განვითარების პროცესის ოპტიმალური შერწყმა. ამასთან, აუცილებლად უნდა განიხილებოდეს, როგორც მთლიანად სისტემაზე

ზემოქმედების ეკონომიკურად მოქნილი მეთოდები, ასევე ზომები, რომლებიც მიმართული იქნება ტრანსპორტის მოძრაობის განრიგების, რეჟიმების და გრაფიკების დადგენის თვალსაზრისით მთლიანად არსებული სისტემის პარამეტრების პირდაპირი გაგებით განსასაზღვრად, ამასთანავე, ოპერატიულ რეჟიმში მათი საექსპლუატაციო-ტექნიკური მახასიათებლების კოორდინაციაც.

7. შემუშავებულია საქართველოში საქალაქო ტრანსპორტის განვითარების გზები, რომლებიც ეფუძნება ნაკლები ფინანსური დანახარჯებით მეტი ეფექტიანობის მიღწევის მოდელს და შემოთავაზებულია კონკრეტული რეკომენდაციები შესაბამისი უწყებებისთვის, იმ პრობლემების აღმოსაფხვრელად, რომელიც არსებობს სატრანსპორტო მომსახურების თვალსაზრისით.

8. მანქანათმშენებელი დარგის კრიზისიდან გამოყვანის თვალსაზრისით დადგენილია, რომ საქართველომ შესაძლებლობის ფარგლებში უნდა გაზარდოს შინაგანი მწარმოებლურობის ხარისხი და მაჩვენებლები, ამისთვის განსახორციელებელია საწყისი ნაბიჯები მწარმოებლურობის საფუძვლების შესაქმნელად და არსებული ბაზის განსავითარებლად, ეს გულისხმობს განათლების კუთხით ისეთი სფეროების სტიმულირებას, რომელიც პირდაპირ კავშირშია წარმოების საფუძვლებთან, რის შესახებაც ნაშრომში არის გაცხადებული.

9. ნაშრომში ასევე გამოვლენილია საქართველოში ფუნქციონირებადი ეკონომიკური სუბიექტების ზოგადი სუსტი მხარეები, გაანალიზებულია მათი გენეზისი და შერჩეულია ამ სუსტი მხარეების აღმოფხვრის მიმართულებები ეკონომიკური სუბიექტების ფუნქციონირების მდგრადობის გაზრდის მიზნით.

დისერტაციის ძირითადი შედეგები გამოყენებულია შემდეგ პუბლიკაციებში:

1. საინვესტიციო პოლიტიკისა და საინვესტიციო საქმიანობის გავლენა სატრანსპორტო დერეფნის განვითარებაზე. ჟურნალი „სოციალური ეკონომიკა“, №1, თბილისი: 2010. გვ. 77-78.

2. ფასები, ფასწარმოქმნა და მისი ცვლილებების თავისებურებები სტუ-ს შრომები, №1(475), თბილისი: 2011წ. გვ. 125-128.

3. მცირე ბიზნესი და მასზე მოქმედი ფაქტორები საქართველოს პირობებში. „სოციალური ეკონომიკა“, №6, თბილისი 2010წ. გვ. 103-106.

4. ეკონომიკური სუბიექტები, მათი ბუნება და თავისებურებები საქართველოში ჟურნალი „ტრანსპორტი და მანქანათმშენებლობა“, თბილისი: №1(20), 2011, გვ. 12-16.

5. გლობალური ეკონომიკური კრიზისი და საქართველო. საერთაშორისო სამეცნიერო კონფერენციის მასალები, , თბილისი: მარტი, 2011წ. გვ. 257-260.

6. მუნიციპალური სამგზავრო ტრანსპორტის სისტემის მოდელირებით ეკონომიკური ეფექტიანობის ამაღლება, ჟურნალი „სოციალური ეკონომიკა“, თბილისი: №3, 2012წ. გვ. 50-53.

7. საქართველოს მანქანათმშენებელი საწარმოების ეფექტიანი ფუნქციონირების და მართვის საკითხისთვის, ჟურნალი „სოციალური ეკონომიკა“, თბილისი: №1, **2013**, გვ.71-79.

## Abstract

Dissertation work - "Improvement of the nature and structure of economic subjects on transport and mechanical engineering of Georgia" - the computer and typed pages including introduction, literature reviews, the results and their discussion, conclusion and references list.

This urgency is proved in the introduction, his study of the situation, the research goals and objectives, the methodological basis for research, scientific thesis work in the news, the work of theoretical and practical importance.

Global economic shifts which happened in a former communist countries, including Georgia, caused emergence of new, illusory representations and stereotypes about forces operating in economy and subjects. Earlier prevailing theories which underlined the leading role of the state in implementation of processes of economic planning were replaced with new views which unconditionally accepted the principles of "an invisible hand of the market" and consider that only these principles completely predetermine activity of managing subjects.

At this time, in the post communist countries, including Georgia, during a transition period of the practician of economic transformation points to existence of the individuals playing an important role not only in separate types of business, but also in branch and regional economic complexes, e.g. in transport and mechanical engineering.

The problem of the economic subject in a transition period in Georgia, in particular on transport and mechanical engineering, is an important question of carrying out and controllability of economic processes which is insufficiently studied from the scientific point of view and it predetermines actuality of dissertation work.

The First section of the thesis - the review of literature is submitted in connection with the analysis of the corresponding works of foreign and Georgian scientists which are devoted to questions of economy of work and problems of managing subjects.

Economic problems of managing subjects, are reflected in various theories, including A. Smith, I. Bentam, J. Gobs's fundamental works. To question of a place of managing subjects to a modern era, their role and the characteristic factors, the particular interest is shown in S. N. Bulganina, P.M. Nureev, V.D. Bazileevich's monographs and other works.

It should be noted also that the Georgian scientists, among them J. Iosebidge, O. Gelashvili and others, with bigger intensity investigating technical and engineering problems, to a lesser extent were interested economic and administrative questions. However recently at the Georgian Technical University important works in this regard were carried out. Among them, should be noted the works of G. Tkeshelashvili, M. Zubiashvili, J. Kankadze.

The second part of the thesis is presented by several charters. They are: "Economical subjects, their nature and structure, kinds of structures and directions of their improvement", " Economical subjects of Georgia, their nature and features", "Economical subjects of mechanical engineering of Georgia", "Economic subjects of the transport of Georgia", "The directions of improvement of structure of economic subjects of transport and mechanical engineering of Georgia", "Economic - mathematical models of development of branch of mechanical engineering".

The thesis is devoted to three main groups of economic subjects - households, firms and the state.

Economic processes of transformation which were developed during the Post-Soviet period of transition to market economy turned households into one of the main and important

subjects which has quite great influence on economy as a whole. The author showed that households in the modern world, as well as any participant of the market, tries to receive the maximum benefit and profit therefore they have to adapt for the outside world, to a conjuncture of the market, to the developed relations and to overcome a number of problems.

The following main managing subject – the firm is represent an economic unit which takes decisions independently, aspiring to the maximum profit uses production factors for production and sale it to other firms, house farms and the state. In the market of the firm have claim on production resources and any part of goods and services offer to the state, other firms and the private sector (investment goods and services of industrial character), and also to house farms (consumer goods). Firms carry out actions for implementation of some income to invest part of the income at a new step of production.

In dissertation work the third economic subject is the state presented by institutes which have the legal and political power and in case of need for achievement of the objects make control over other part of market economy and the state organizations. It is shown that the condition of market economy obviously demands the state regulation.

Economic transformational processes in the Post Soviet Union, and also in Georgia still aren't complete and on logic of development and the form, in many respects are defined by features of the socially - economic system in the past. This process also depends on historical and national forms of existence of the society, driving social forces and subjects.

In this work it is shown that the relations between socialist and market economy in the countries with transitional economy are very important for studying of Post-Soviet economic transient process and validity of behavior of studied subjects - house farms, firms and the state. Such researches shed

light on that how and why in economy appear participants like house farms, firms and the state start appearing.

In this dissertation work features, character and structure of the managing subjects acting on transport and mechanical engineering of Georgia are analyzed, prospects of their development in connection with transport system of the country and engineering complexes of the country are defined.

In the thesis from the point of view of functioning of the enterprises of mechanical engineering on the basis of the statistical analysis of data by the author it is shown that now for Georgian economic reality characteristic rather steady tendency to increase in demand for mechanical engineering production, and also influence on its structure of scientific - technical progress.

In the thesis the macroeconomic environment of development of mechanical engineering and transport are analyzed and the directions of their development are revealed. Improvement of tax and investment climate, bank and credit system, development of market infrastructure and ensuring economic justice concern to them.

The report briefly presents the results of the dissertation research.