

**სტუ-ს “სატრანსპორტო და
მანქანათმშენებლობის ფაკულტეტის”**

№509 “საავტომობილო ტრანსპორტის“ დეპარტამენტი

ქვეყნის სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების ერთ-ერთ ძირითად და აუცილებელ პირობას წარმოადგენს თანამედროვე ტექნოლოგიებით აღჭურვილი, ეფექტიანი სატრანსპორტო სისტემა, რომლის უმნიშვნელოვანესი კომპონენტია საავტომობილო ტრანსპორტი. დღეისათვის არ არსებობს სოციალური და საწარმოო სფერო, რომლის ფუნქციონირება და განვითარება არ იყოს ძირეულად დამოკიდებული საავტომობილო ტრანსპორტზე. პრაქტიკულად მის გარეშე ნებისმიერი ორგანიზაციის, დაწესებულებისა თუ საწარმოს და მათ შორის, თვით სხვა სახის ტრანსპორტის ნორმალურ დონეზე ფუნქციონირება შეუძლებელია. დღეისათვის სატვირთო გადაზიდვების და სამგზავრო გადაყვანების საერთო მოცულობიდან 85–90% საავტომობილო ტრანსპორტზე მოდის. ასევე უნდა აღინიშნოს, რომ საჰაერო, საზღვაო და სარკინიგზო ტრანსპორტის ტექნოლოგიური პროცესების საწყისი და საბოლოო ოპერაციები საავტომობილო ტრანსპორტით განხორციელდება. შესაბამისად ერთიანი სატრანსპორტო ლოგისტიკური სისტემის ეფექტიანი განვითარება საავტომობილო ტრანსპორტის დარგის გარეშე, შეუძლებელია.

ამავე დროს საავტომობილო ტრანსპორტი ერთ-ერთი რთული და სპეციფიკური დარგია, რომლის ნორმალური ფუნქციონირება მუდმივად მოითხოვს მისი მართვის ეფექტიანი მეთოდების დამუშავებისა და რეალიზებას. საავტომობილო ტრანსპორტის მოძრავი შემადგენლობის მრავალსახეობის რეალური ექსპლუატაცია დაკავშირებულია დიდ მატერიალურ და შრომით ხარჯებთან. საკმარისია აღინიშნოს, რომ ერთი საშუალო ტვირთამწეობის სატვირთო ავტომობილის დამზადებაზე მოდის 150–180 კმსთ შრომატევადობა, ხოლო ექსპლუატაციის სრული ციკლის განმავლობაში (6-7 წელი), ტექნიკურ

მომსახურებასა და რემონტზე - 4200-6000 კმსთ. სათადარიგო დეტალების დამზადება დახაჯული ლითონის რაოდენობა შეადგენს ახალი ავტომობილის დასამზადებლად დახარჯული ლითონის 35-45%-ს, ხოლო სპეციალური სარემონტო და სადიაგნოსტიკო მოწყობილობათა ღირებულება შეადგენს ავტომობილის დამზადების ღირებულების 20-25%-ს. ერთი საშუალო სტატისტიკური ასეთივე ავტომობილი წელიწადში დაახლოებით 12 ტონა საწვავს ხარჯავს, რაც გადაზიდვების თვითღირებულების 25-30%-ს შეადგენს და ა.შ. ამასთან ძალიან აქტუალურია მოძრაობისა და ეკოლოგიურობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფა, რაც მნიშვნელოვნად არის დამოკიდებული ავტომობილის ტექნიკურ მდგომარეობაზე. საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა დაახლოებით 13-15% განპირობებულია ავტომობილის ტექნიკური უსაფრთხოებით, ხოლო დიდ ქალაქებში ჰაერის დაჭუჭყიანების 80%-ზე მეტი ავტომობილების მავნე გამონაბოლქვზე მოდის.

აღნიშნული პრობლემების ეფექტიანად გადაწყვეტისათვის აუცილებელია იმ მრავალრიცხოვანი კერძო, მუნიციპალური და ძალოვანი სტრუქტურების საწარმოების, ორგანიზაციების და ფირმების თანამედროვე დონეზე ფუნქციონირება, რომელთა საქმიანობა დაკავშირებულია საავტომობილო გადაზიდვებთან, საავტომობილო სატრანსპორტო საშუალებათა დიაგნოსტიკასა და მომსახურებასთან, მათი მოძრაობისა და ეკოლოგიური უსაფრთხოების უზრუნველყოფასთან, საავტომობილო ლოჯისტიკური ცენტრების ფუნქციონირებასთან და ა.შ.

ცხადია, ზემოაღნიშნულის რეალიზება შესაძლებელია მხოლოდ საავტომობილო ტრანსპორტის დარგის სპეციალისტების მიზნობრივად და თანამედროვე დონეზე მომზადების გზით, რაც საფუძვლად დაედო საგანმანათლებლო პროგრამა – „ტრანსპორტს“ – „სავტომობილო ტრანსპორტის“ და „სატრანსპორტო ლოჯისტიკის“ განხრებით.

სწორედ აღნიშნული საკითხის გადაწყვეტა ემსახურება „სავტომობილო ტრანსპორტის“ დეპარტამენტი იგი საავტომობილო დარგის ერთ-ერთი უპირველესი,

დამსახურებული და ავტორიტეტული სასწავლო-სამეცნიერო ერთეულია ამიერკავკასიის და უფრო ფართო მასშტაბით. დეპარტამენტი საერთაშორისო მოთხოვნების დონეზე ამზადებს ბაკალავრებს, მაგისტრებს და აკადემიურ დოქტორებს ქართულ და რუსულ ენებზე.

„საავტომობილო ტრანსპორტის“ დეპარტამენტი შეიქმნა 1940 წელს.

1946 წელს „საავტომობილო ტრანსპორტის“ კათედრას გამოეყო კათედრა სახელწოდებით - „ავტომობილები, ტრაქტორები და საავტოტრაქტორო ძრავები. 1971 წელს იგი გაიყო ავტომობილებისა და ტრაქტორების“ და „შიგაწვის ძრავების“ კათედრებად, ხოლო 1984 წელს კათედრები კვლავ გაერთიანდა და დაერქვა ავტომობილების, შიგაწვის ძრავებისა და საწვა-საზეთი მასალების“ კათედრა. 1998 წელს უკანასკნელისა და „საავტომობილო ტრანსპორტის“ კათედრების შერწყმით შეიქმნა ახალი კათედრა, რომელზეც თავი მოიყარა საავტომობილო დარგის თითქმის ყველა სპეციალობამ და კვლავ ეწოდა „საავტომობილო ტრანსპორტის“ კათედრა.

დაარსებიდან 1998 წლამდე „საავტომობილო ტრანსპორტის“ კათედრის გამგეები იყვნენ: პროფ. გ. უშვერიძე (1940-1970 წ.წ.), დოც. გ. მემმარიაშვილი (1970-82 წ.წ.), პროფ. ი. ქოჩიაშვილი (1982-87 წ.წ.), პროფ. მ. ედილაშვილი (1987-93 წ.წ.), პროფ. ვ. ლეკიაშვილი (1993-1998 წ.წ.). 1998 წლიდან დღემდე იგივე კათედრის, ამჟამად დეპარტამენტის ხელმძღვანელია საქართველოს და საერთაშორისო საინჟინრო აკადემიების და საქართველოს ეკოლოგიურ მეცნიერებათა აკადემიის ნამდვილი წევრი, სრ. პროფ. ჯ. იოსებიძე.



აკადემიკოსი
რ. დვალი

1946-60 წ.წ. „ავტომობილების, ტრაქტორების და საავტოტრაქტორო ძრავების“ კათედრის გამგე იყო საქართველოს მეცნიერებათა აკადემიის აკადემისკოსი პროფ. რ. დვალი, 1960-84 წ.წ. - საქართველოს საინჟინრო აკადემიის წევრი, პროფ. რ. ფარცხალაძე. „შიგაწვის ძრავების“ კათედრის გამგე 1971-77 წლებში იყო პროფ. დ. პეტრიაშვილი, ხოლო 1977-84 წ.წ. დოც. ჯ. იოსებიძე. 1984-1988 წ.წ. „ავტომობილების,

შიგაწვის ძრავებისა და საწვავ-საზეთი მასალების“ კათედრის გამგე იყო პროფ. ჯ. იოსებიძე.

კათედრა (დეპარტამენტი) ამზადებდა სპეციალისტებს შემდეგი სპეციალობით: „ავტომობილები და საავტომობილო მეურნეობა“, 1946 წლიდან 1971 წლამდე - „ავტომობილები და ტრაქტორები“ და „შიგაწვის ძრავები“, 1988 წლიდან - „გადაზიდვების ორგანიზაცია და მართვა საავტომობილო ტრანსპორტზე“; 1992 წლიდან - „ავტომობილების მოძრაობის ორგანიზაცია და უსაფრთხოება“, 1981 წლიდან - „ავტომობილები და საავტომობილო მეურნეობის“ სპეციალიზაციით: „საწვავ-საზეთი მასალების რაციონალური გამოყენება“, და 1991 წლიდან - „ავტომობილების ეკოლოგიური უსაფრთხოება“; 2003 წლიდან - „საბაჟო საქმე სახმელეთო ტრანსპორტზე“ და „სატრანსპორტო ლოგისტიკა“.

უნდა აღინიშნოს, რომ ბოლო ოთხი სპეციალიზაცია და სპეციალობა პირველად შეიქმნა და განხორციელდა წინამდებარე კათედრაზე (დეპარტამენტში).

1946 წლიდან
დღემდე კათედრამ
10 000-ზე მეტი
სპეციალისტი



მომზადა, მათ შორის საავტომობილო შიგაწვის ძრავების ლაბორატორია იყო და არის მრავალი მინისტრი, მინისტრის მოადგილე, პარლამენტარი, მთავარი ინჟინერი, აკადემიკოსი, პროფესორი, ფირმის ხელმძღვანელი და სხვ.

აღნიშნულის რეალიზებისათვის მყარ საფუძველს წარმოადგენდა და წარმოადგენს თანამედროვე მოთხოვნების შესაბამისად დამუშავებული პროგრამები; სილაბუსები დეპარტამენტის პროფესორ-მასწავლებელთა მაღალი პედაგოგიური, მეცნიერული დონე და მონდომება; მათ მიერ დამუშავებული (50-ზე მეტი

დასახელების) თანამედროვე მიღწევების ამსახველი სახელმძღვანელოები და მეთოდური ლიტერატურა; თანამედროვე იმიტაციური მოდელებით, მართვის კომპიუტერული სისტემებით, რეალური აგრეგატებით, დიაგნოსტიკების და საგამოცდო დანადგარებით აღჭურვილი ლაბორატორიული ბაზა და ა.შ.

დეპარტამენტის მეცნიერული მუშაობის ძირითადი მიმართულებებია ავტომობილების ხანგამძლეობის, საწვავეკონომიურობის, მოძრაობის და ეკოლოგიური უსაფრთხოების ამაღლების მეთოდების დამუშავება. გამოქვეყნებულია მრავალი მონოგრაფია და სამეცნიერო სტატია საქართველოსა და უცხოეთში. მათ შორის 2 მონოგრაფია აღინიშნა საქართველოს სახელმწიფო პრემიით. მეცნიერებისა და ტექნიკის დარგში ნაშრომები ავტომობილების საწვავეკონომიურობისა და ეკოლოგიურობის შესახებ და აღმოჩენის დონის ე.წ. „იოსებიძე-ქუთელიას ეფექტი“ კი მსოფლიო მასშტაბით გახდა მეცნიერთა ინტერესის საგანი.

დანერგვის ფაზაშია დეპარტამენტის თანამშრომლების მიერ დამუშავებული ავტომობილების საწვავეკონომიურობის დადგენის და ამაღლების მეთოდები, კონკურენტუნარიანი საავტომობილო ზეთები და პლასტიკური საცხებები (სახელწოდებით „კოლხეთი“).

წარმატებული და კონკურენტუნარიანი მეცნიერული კვლევებისათვის მეცნიერების და ტექნიკის დარგში, საქართველოს სახელმწიფო პრემია მიენიჭათ პროფესორებს რ. დვალს, ჯ. იოსებიძეს, გ. აბრამიშვილს, ა. ჩხეიძეს, თ. აფაქიძეს.

დეპარტამენტს მჭიდრო შემოქმედებითი კავშირები აქვს დამყარებული საქართველოს და საზღვარგარეთის უმაღლესი სასწავლებლების და კვლევითი ინსტიტუტების შესაბამისი პროფილის კათედრებთან და ლაბორატორიებთან.