

LOGISTS PROBLEMS AND MAIL CHALLENGES IN GEORGIA

ლოგისტიკის პრობლემები და ძირითადი გამოწვევები საქართველოში

Lali Osadze

Doctor of Economy, Associate Professor of Gori State University,
Gori, Chavchavadze st., №53, 1400, Georgia,
+995555 119 102 , l.osadze@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0003-1394-3633>

Maka Sosanidze

Doctor of Economy, Associate Professor of Gori State University,
Gori, Chavchavadze st., №53, 1400, Georgia,
+995 593152017, m.sosanidze@mail.ru
<https://orcid.org/0000-0002-1572-1471>

Abstract. In recent years, logistics have gained great importance both locally and internationally. The status of a "transit country" has long been an important precondition for the development of the economy and international relations of Georgia. With the growth of the economy, Georgia's function as a trans-Caucasian corridor has expanded. This is the shortest route connecting East Asia with the Europe. Significant railway, motorway and pipeline transport passes through the territory of Georgia – by means of which, it is possible to cheaply and efficiently transport goods from the Caspian Sea to the Black Sea and vice versa.

As a result of economic and infrastructural reforms carried out in recent years, the transport and logistics sector in Georgia has developed significantly, but not sufficiently yet. As a result of infrastructure modernization, simplification of customs procedures and liberalization of services in key sectors of the economy, the country's transit and logistics potential has been increased, providing better international connections with global markets. Georgia is currently modernizing and expanding its transport infrastructure, which includes a growing national expressway system, new rail routes, international airports and expanded seaports / terminals. At the same time, legislative approximation with the EU continues in the field of transport, which is a priority issue in the process of Georgia's European integration.

The development of the country's infrastructure, transport, logistics, communications, energy, technology, education and financial hubs is important for realizing the potential. Donors are providing their assistance in achieving Georgia's logistics goals. With their help, the National Logistics Strategy of Georgia for 2021-2030 was prepared, which states that the logistics sector of Georgia is in the process of transformation. An important indicator of the state of the logistics sector in Georgia is the World Bank Logistics Index (LPI), where Georgia is not in the most favorable place (119th place among 160 countries). The Logistics Index reflects the vision of international service providers and business operators on how countries integrate into the global logistics network through their major trade gateways. Therefore, it reflects not only the changes throughout the country, but also problems associated with the access overseas.

It should be noted that over the past decade Georgia has invested heavily in the development of road infrastructure, but logistics and intermodal infrastructure continues to be developed, resulting in low efficiency of maintenance of logistics system, relatively its high cost and less reliability of the logistics system, which negatively affects international transportation. The start

of pandemic highlighted a critical importance of transport and logistics systems, both on international and local level, which previously had not gained much attention.

Despite the success achieved, number of problems has remained for transformation of Georgia into a regional transit and logistics hub. Efforts to improve transport infrastructure and services should continue until existing constraints are completely removed. Poor service quality, outdated logistics infrastructure and equipment, ineffective supply chain management, as well as disorganization of personnel and their poor qualification are not a complete list of problems.

An effective and consistent policy for the development of transport and logistics will make Georgia more attractive for investment and improve the country's economic potential.

KEYWORDS: LOGISTICS; REGIONAL TRANSIT AND LOGISTICS HUB; LOGISTIC INFRASTRUCTURE; SUPPLY CHAIN.

ლალი ოსაძე

ეკონომიკის დოქტორი,
გორის სახელმწიფო უნივერსიტეტის ასოცირებული პროფესორი,
ქ.გორი, ჭავჭავაძის ქ., №53, 1400, საქართველო,
+995555 119 102 , l.osadze@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0003-1394-3633>

მაკა სოსანიძე

ეკონომიკის დოქტორი,
გორის სახელმწიფო უნივერსიტეტის ასოცირებული პროფესორი,
ქ.გორი, ჭავჭავაძის ქ., №53, 1400, საქართველო
+995 593152017, m.sosanidze@mail.ru
<https://orcid.org/0000-0002-1572-1471>

აბსტრაქტი: უკანასკნელ წლებში ლოგისტიკას დიდი მნიშვნელობა ენიჭება, როგორც ადგილობრივ, ისე საერთაშორისო დონეზე. „ტრანზიტული ქვეყნის“ სტატუსი დიდი ხანია მნიშვნელოვანი წინაპირობაა საქართველოს ეკონომიკისა და საერთაშორისო ურთიერთობების განვითარებისათვის. ეკონომიკის ზრდასთან ერთად, გაფართოვდა, საქართველოს, როგორც ტრანსკავკასიური დერეფნის ფუნქცია. ეს არის უმოკლესი გზა, რომელიც აკავშირებს აღმოსავლეთ აზიას ევროპასთან. საქართველოს ტერიტორიაზე გადის მნიშვნელოვანი სარკინიგზო, საავტომობილო და მილსადენი ტრანსპორტი, რომლის საშუალებითაც შესაძლებელია კასპიის ზღვიდან შავ ზღვამდე ტვირთის იაფად და ეფექტურად ტრანსპორტირება და პირიქით. ბოლო წლებში განხორციელებული ეკონომიკური და ინფრასტრუქტურული რეფორმების შედეგად, საქართველოში სატრანსპორტო და ლოგისტიკური სექტორი მნიშვნელოვნად განვითარდა, მაგრამ, ჯერ არასაკმარისად. ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაციის, საბაჟო პროცედურების გამარტივებისა და ეკონომიკის ძირითად სექტორებში მომსახურების ლიბერალიზაციის შედეგად, გაიზარდა ქვეყნის სატრანზიტო და ლოგისტიკური პოტენციალი, რაც

უზრუნველყოფს უკეთეს კავშირებს საერთაშორისო ბაზრებზე. საქართველო ამჟამად ახდენს სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის მოდერნიზებას და გაფართოებას. ამავდროულად, გრძელდება საკანონმდებლო დაახლოება ევროკავშირთან ტრანსპორტის სფეროში, რაც პრიორიტეტული საკითხია საქართველოს ევროინტეგრაციის პროცესში. პოტენციალის რეალიზებისათვის მნიშვნელოვანია ქვეყნის ინფრასტრუქტურის, ტრანსპორტის, ლოგისტიკის, კომუნიკაციების, ენერჯტიკის, ტექნოლოგიების, განათლებისა და ფინანსური ჰაბების განვითარება. დონორები დახმარებას უწყევენ საქართველოს ლოგისტიკური მიზნების მიღწევაში. მათი დახმარებით მომზადდა საქართველოს 2021-2030 წლების ეროვნული ლოგისტიკური სტრატეგია, რომელშიც ნათქვამია, რომ საქართველოს ლოგისტიკური სექტორი ტრანსფორმაციის პროცესშია. საქართველოში ლოგისტიკური სექტორის მდგომარეობის მნიშვნელოვანი მაჩვენებელია მსოფლიო ბანკის ინდექსი (LPI), სადაც, საქართველო არცთუ სახარბიელო ადგილზეა (119-ე ადგილი 160 ქვეყანას შორის). ლოგისტიკის ინდექსი ასახავს საერთაშორისო სერვისის პროვაიდერებისა და ბიზნეს ოპერატორების ხედვას, იმის შესახებ, თუ როგორ ხდება ქვეყნების ინტეგრირება გლობალურ ლოგისტიკურ ქსელში. აქედან გამომდინარე, ის ასახავს, არა მხოლოდ ცვლილებებს მთელი ქვეყნის მასშტაბით, არამედ, საზღვარგარეთ წვდომასთან დაკავშირებულ პრობლემებსაც. აღსანიშნავია, რომ გასული ათწლეულის განმავლობაში საქართველომ დიდი ინვესტიცია განახორციელა საგზაო ინფრასტრუქტურის განვითარებაში, მაგრამ ლოგისტიკური და ინტერმოდალური ინფრასტრუქტურა განაგრძობს განვითარებას საერთაშორისო დონეზე, რაც საქართველოში იწვევს დაბალ ეფექტურობას, შედარებით მაღალ ღირებულებას და ლოგისტიკის ნაკლებ საიმედოობას, რაც უარყოფითად აისახება საერთაშორისო გადაზიდვებზე. პანდემიის დაწყებამ ხაზი გაუსვა სატრანსპორტო და ლოგისტიკური სისტემების კრიტიკულ მნიშვნელობას, რომელსაც აქამდე არ ექცეოდა დიდი ყურადღება.

მიუხედავად, მიღწეული წარმატებისა, საქართველოს რეგიონულ სატრანზიტო და ლოგისტიკურ ჰაბად გარდაქმნასთან დაკავშირებით, მრავალი პრობლემა რჩება. სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურისა და სერვისების გაუმჯობესების მცდელობები უნდა გაგრძელდეს მანამ, სანამ არსებული შეზღუდვები სრულად არ მოიხსნება. მომსახურების ცუდი ხარისხი, მოძველებული ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურა, მიწოდების ჯაჭვის არაეფექტური მენეჯმენტი, პერსონალის არაორგანიზებულობა და ცუდი კვალიფიკაცია - ეს არის არასრული სია, პრობლემებისა, ლოგისტიკის სფეროში. ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის განვითარების ეფექტური და თანმიმდევრული პოლიტიკა საქართველოს უფრო მიმზიდველს გახდის ინვესტიციებისათვის და გააუმჯობესებს ქვეყნის ეკონომიკურ პოტენციალს.

საკვანძო სიტყვები: ლოგისტიკა; რეგიონული სატრანზიტო და ლოგისტიკური ჰაბი; ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურა; მიწოდების ჯაჭვი.

შესავალი: საქართველოს ოდითგანვე გამორჩეული ადგილი ეკავა გეოპოლიტიკური მდებარეობის გამო. აქ გადიოდა უმნიშვნელოვანესი საქარავნო გზები: აღმოსავლეთიდან - დასავლეთისკენ, ჩრდილოეთიდან - სამხრეთისაკენ. ეკონომიკის ზრდასთან ერთად, გაფართოვდა საქართველოს ფუნქცია, როგორც ტრანსკავკასიური კორიდორისა. იგი უმოკლესი გზაა, რომელიც აღმოსავლეთ აზიას აკავშირებს ევროპასთან. საქართველოს ტერიტორიაზე გადის მნიშვნელოვანი სარკინიგზო საავტომობილო და მილსადენი ტრანსპორტი - მათი გამოყენებით შესაძლებელია ტვირთების იაფად და ოპერატიულად ტრანსპორტირება, კასპიიდან შავ ზღვამდე და პირიქით.

უკანასკნელ წლებში გატარებული ეკონომიკური და ინფრასტრუქტურული რეფორმების შედეგად, საქართველოში მნიშვნელოვნად განვითარდა ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის სექტორი. პანდემიის დაწყებამ ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის სისტემების კრიტიკული მნიშვნელობა როგორც სახელმწიფო, ისე საერთაშორისო დონეზე დაადასტურა და უფრო მწვავედ გამოაჩინა ხარვეზები, რომლებსაც ადრე არ ეთმობოდა დიდი ყურადღება. მიღწეული წარმატებების მიუხედავად, არაერთი გამოწვევა რჩება საქართველოს რეგიონული სატრანზიტო და ლოგისტიკურ ჰაბად გარდაქმნისთვის. ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაციის, საბაჟო პროცედურების გამარტივებისა და ეკონომიკის ძირითად სექტორებში მომსახურების ლიბერალიზაციის შედეგად, ამალდა ქვეყნის სატრანზიტო და ლოგისტიკური პოტენციალი, რაც უზრუნველყოფს უკეთეს საერთაშორისო კავშირს გლობალურ ბაზრებთან. საქართველო ამჟამად აახლებს და აფართოებს სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურას, რაც მოიცავს ეროვნული ჩქაროსნული ავტომაგისტრალის მზარდ სისტემას, ახალ სარკინიგზო მარშრუტებს, საერთაშორისო აეროპორტებს და გაფართოებულ საზღვაო ნავსადგურებს/ტერმინალებს. ამასთან, გრძელდება ევროკავშირთან ტრანსპორტის სფეროში საკანონმდებლო დაახლოება, რაც პრიორიტეტულ საკითხს წარმოადგენს საქართველოს ევროინტეგრაციის პროცესში.

ქვეყნის გრძელვადიანი ეკონომიკური განვითარებისათვის მნიშვნელოვანია საქართველოს, როგორც რეგიონალური ჰაბის განვითარება. პოტენციალის რეალიზებისთვის მნიშვნელოვანია ქვეყნის ინფრასტრუქტურული, სატრანსპორტო, ლოგისტიკური, საკომუნიკაციო, ენერგეტიკული, ტექნოლოგიური, საგანმანათლებლო და საფინანსო ჰაბის სისტემების განვითარება [ოსაძე ლ., სოსანიძე მ., 2021].

მეთოდები. წარმოდგენილი სამეცნიერო სტატია ეფუძნება კვლევის ისეთ მეთოდებს, როგორცაა, სისტემური ანალიზის, მიზეზ-შედეგობრივი ანალიზის, სინთეზის, აბსტრაქციის მეთოდები

შედეგები. საქართველოში დღეს პრობლემას წარმოადგენს ლოგისტიკური სისტემის სტაბილურობა, რადგან არ არის შესაბამისი ცოდნა მიწოდების ჯაჭვის მართვის შესახებ, მაღალია ლოგისტიკური ხარჯები და ნაკლებია კოორდინაცია შეკვეთის დამუშავების, მარაგების მართვის, დასაწყობების და განაწილების თვალსაზრისით. ამის გამო, ხშირად ზარალდებიან კომპანიები. კომპანიების უმრავლესობა არ აკონტროლებს მიწოდების ჯაჭვის ეფექტურობას და ლოგისტიკის ხარჯებს, რაც საბოლოოდ, მათ დაბალ ეფექტურობას და არაკონკურენტუნარიანობას იწვევს.

მსჯელობა. ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის დარგის განვითარების თვალსაზრისით, განსაკუთრებით საყურადღებოა მსოფლიო ბანკის ლოგისტიკის უზრუნველყოფის ინდექსი (LPI), რომელიც იყენებს შემდეგ ძირითადი კრიტერიუმებს:

- Customs - საბაჟო და სასაზღვრო გაფორმების ეფექტიანობა;
- Infrastructure - სავაჭრო და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის ხარისხი;
- International shipments - კონკურენტუნარიან ფასებში საერთაშორისო გადაზიდვების წარმოების სიმარტივე;
- Logistics competence and quality - ლოგისტიკური მომსახურების კომპეტენტურობა და ხარისხი;
- Tracking & tracing - გზავნილებზე თვალყურის დევნებისა და კვალდაკვალ მიყოლის შესაძლებლობა;
- Timeliness - მიწოდების დაგეგმილ ან მოსალოდნელ ვადებში მიმღებამდე გზავნილების მიტანის სიხშირე [სატრანსპორტო-ლოგისტიკური დარგი

საქართველოში: ძირითადი გამოწვევები და განვითარების პერსპექტივები, 2017:14].

მსოფლიო ბანკი ორ წელიწადში ერთხელ აქვეყნებს მსოფლიო ბანკის ლოგისტიკის ინდექსებს. მსოფლიო ბანკის 2018 წლის ლოგისტიკის ინდექსის მიხედვით, საქართველო მსოფლიო რეიტინგში 160 ქვეყანას შორის 2.44 ქულით (5 ბალიან შკალაზე) 119-ე ადგილს იკავებს. წინა წელთან შედარებით ქვეყანამ პოზიცია 11 ადგილით გაიუმჯობესა. გაუმჯობესება შეინიშნება თითქმის ყველა კომპონენტში. ლოგისტიკის ინდექსი ასახავს მომსახურების საერთაშორისო მიმწოდებლებისა და ბიზნეს ოპერატორების ხედვას, თუ როგორ არიან ქვეყნები ინტეგრირებული გლობალური ლოგისტიკის ქსელში, მათი ძირითადი სავაჭრო „კარიბჭეების“ საშუალებით. ამიტომ, ის ასახავს არა მხოლოდ ქვეყნის მასშტაბით მომხდარ ცვლილებებს, არამედ ქვეყნის ფარგლებს გარეთ ხელმისაწვდომობასთან დაკავშირებულ პრობლემებსაც. როგორც ვხედავთ, ლოგისტიკური სისტემა რთული სისტემაა, რომელიც სხვადასხვაგვარი ელემენტებისაგან შედგება, რომელთა შორის კავშირი უნდა იყოს მოწესრიგებული, გარკვეული კანონზომიერებით და მისთვის დამახასიათებელი ინტეგრაციული ხარისხით. ინტეგრაციული ხარისხი სისტემას ანიჭებს უნარს, შეეგუოს გარემო პირობებს და მოახდინოს რეაგირება ცვალებად მოთხოვნაზე, ან ზოგადად, ცვალებად გარემოზე (ოსაძე, 2009:88).

ლოგისტიკის მართვა ნიშნავს საქონლის, მომსახურების და შესაბამისი ინფორმაციის ეფექტურ მართვას, რაშიც იგულისხმება დაგეგმვა, განხორციელება და კონტროლი - მიწოდების წერტილიდან, მოხმარების წერტილამდე - მომხმარებელთა მოთხოვნების მაქსიმალური დაკმაყოფილებით და მინიმალური დანახარჯებით.

ლოგისტიკის მენეჯმენტი მოიცავს აგრეთვე, სატრანსპორტო საშუალებების შერჩევას, ტრანსპორტირებას, სასაწყობო მეურნეობის მართვას, შეკვეთების შესრულებას, ლოგისტიკური ჯაჭვის შექმნას და ლოგისტიკური მომსახურების გამწევი სხვა კომპანიების კონტროლს. ლოგისტიკურ ფუნქციებს შორისაა შესყიდვები, წარმოების დაგეგმვა, საქონლის შეფუთვა და მომხმარებლებთან ურთიერთობა. დაგეგმვა და გეგმის განხორციელება - სტრატეგიულ, ოპერატიულ და ტაქტიკურ - დონეზე მიმდინარეობს. ლოგისტიკის მენეჯმენტი ინტეგრაციული ფუნქციაა, რომელიც ლოგისტიკას კოორდინირებას უწევს სხვა ფუნქციებთან, მათ შორის მარკეტინგთან, გაყიდვებთან, წარმოებასთან, ფინანსებთან და IT-სთან (Logistics and shipping guide).

ბოლო დროს განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭება IT - სისტემის გამოყენებას ლოგისტიკის მართვაში. ეს პროცესი უფრო მეტად აქტუალური გახდა პანდემიის პირობებში. ცნობილია, რომ ლოგისტიკურ საინფორმაციო სისტემებს ყოფენ სამ ჯგუფად: გეგმიური, დისპოზიციური (დისპეტჩერული) და ადმინისტრაციული (ოპერატიული). სხვადასხვა ჯგუფში არსებული საინფორმაციო სისტემა განსხვავდება, როგორც ფუნქციური, ისე, უზრუნველყოფი ქვესისტემებით. ფუნქციური ქვესისტემები განსხვავდება გადასაჭრელი ამოცანების შემადგენლობით. უზრუნველყოფი ქვესისტემები შეიძლება განსხვავდებოდეს ყველა თავისი ელემენტით, ე. ი. ტექნიკური, ინფორმაციული და მათემატიკური უზრუნველყოფით (ვეშაპიძე, ოსაძე, ცეცხლაძე, 2011:49).

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრომ მოამზადა „საქართველოს 2021-2030 წლების ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის ეროვნული სტრატეგია და 2021-2022 წლების სამოქმედო გეგმა“. დოკუმენტი მომზადდა მსოფლიო ბანკის მხარდაჭერით და საკონსულტაციო კომპანია „EGIS International“-ის

ჩართულობით შემუშავებულ დოკუმენტზე „2017-2026 წლების საქართველოს ლოგისტიკის ეროვნული სტრატეგია და 2017-2020 წლების სამოქმედო გეგმა“, დაყრდნობით, რომელიც, არც კი გამოქვეყნებულა.

საქართველოს ლოგისტიკის ეროვნულ სტრატეგია 2021 – 2030 -ში აღნიშნულია, რომ, საქართველოს ლოგისტიკის დარგი ტრანსფორმაციის პროცესშია. ბაზარზე შეინიშნება ახალი საერთაშორისო მოთამაშეების გამოჩენა და არსებულის გაფართოება. კომპანიებმა შეიძლება, რომ ლოგისტიკური მომსახურების სახეობები განავითარონ შიდა რესურსებით და გარე მომსახურების შესყიდვით. საქართველოში მოქმედი კომპანიების უმრავლესობა უპირატესობას შიდა ლოგისტიკას ანიჭებს, რადგან არ გააჩნიათ ცოდნა გარე მომსახურების შესყიდვის გამოყენების უპირატესობების შესახებ, არ აქვთ შესაბამისი ცოდნა გარე მომსახურების პროექტების მართვის შესახებ და არ შეუძლიათ გარე მომსახურების მიწოდების ჯაჭვისა და ლოგისტიკური პროცესების მართვა. აქედან გამომდინარე, ლოგისტიკური სერვისების ღირებულება მაღალია და ადგილობრივი კომპანიების კონკურენტუნარიანობა - დაბალი. მცირე ზომის პროვაიდერები მომხმარებელს სთავაზობენ შეზღუდული რაოდენობის 2PL მომსახურებას, როგორცაა ტვირთების გადაზიდვა და საწყობების გაქირავება.

2019 წლის მონაცემებით, საქართველოში გაქირავებადი ინდუსტრიული და სასაწყობო სივრცის ფართი, დაახლოებით 1.16 მლნ კვადრატული მეტრია, ხოლო ჯამური ინდუსტრიული და სასაწყობო ფართი 2.5 მილიონი კვადრატული მეტრი. აღნიშნული ტიპის გაქირავებადი ფართის 66.1% თბილისში მდებარეობს. გაქირავებადი საწყობებიდან მხოლოდ დაახლოებით 1-2% მიეკუთვნება A-კლასის საწყობს, ხოლო B და C კლასის საწყობები თითქმის თანაბრად ინაწილებენ დაახლოებით 48-48%-ს. მხოლოდ რამდენიმე საწყობს გააჩნია თერმორეგულაცია საკვები პროდუქტების შენახვისათვის, რაც არ შეესაბამება საუკეთესო საერთაშორისო პრაქტიკას. თბილისში ახალი საწყობების უმრავლესობაც B კლასს მიეკუთვნება. ფოთსა და ბათუმში მხოლოდ რამდენიმე B კლასის საწყობია. რეგიონებში საწყობების უმრავლესობა მოძველებული ობიექტებია, რომლებიც C კლასს მიეკუთვნებიან (საქართველოს 2021-2030 წლების ლოგისტიკის ეროვნული სტრატეგია, 2020:9)

სწორედაც, საქართველოს ლოგისტიკის სექტორის წინაშე არსებული ერთ-ერთი მთავარი გამოწვევაა ლოგისტიკის თანამედროვე ინფრასტრუქტურის განვითარება და საინფორმაციო - საკომუნიკაციო ტექნოლოგიების დანერგვა. საინფორმაციო და საკომუნიკაციო ტექნოლოგიების დანერგვის შედეგად, შესაძლებელია ლოგისტიკური ოპერაციების ეფექტურობის გაზრდა. ტვირთის გადაზიდვის პროგრამული უზრუნველყოფით, ყველა ექსპედიტორი გახდება ციფრული. ტექნოლოგიების მიღწევებისა და ინიციატივების გათვალისწინებით, უნდა მოხდეს მიწოდების ჯაჭვის სხვადასხვა წევრების ინტეგრირება.

კომპანიების კონკურენტული უპირატესობის მოსაპოვებლად, მნიშვნელოვანი ფაქტორია, მიწოდების ჯაჭვის ეფექტური მართვა. საჭიროა, დაინერგოს მიწოდების ჯაჭვის მართვის საუკეთესო საერთაშორისო მეთოდები გლობალური მიწოდების ჯაჭვში ინტეგრირებისა და ლოგისტიკის და ვაჭრობის სფეროების კონკურენტუნარიანობის გაზრდის მიზნით. მიწოდების ჯაჭვის მართვისას ადგილობრივი და გლობალური ნოუ-ჰაუ-ს გამოყენება, შემადგენლობის გამჭვირვალობა და ინტეგრაციული ხარისხი, იძლევა იმის საშუალებას, რომ, შემუშავდეს ტვირთის გადაადგილების სწორი სტრატეგია [Control, visibility, efficiency – from start to finish, 2022]

მიწოდების ჯაჭვის მენეჯმენტი გულისხმობს საქონლისა და მომსახურების რეგულირებას მიწოდების ჯაჭვის საქმიანობის ეფექტური დაგეგმვის, დიზაინის, შესრულების, კონტროლისა და მონიტორინგის გზით. მიწოდების ჯაჭვისა და ლოგისტიკის მენეჯმენტი უდავოდ სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანია ყველა კომპანიისთვის, რომელიც მუშაობს მრავალ ინდუსტრიაში. 7 „წესი“-ეს არის ერთ-ერთი ყველაზე მნიშვნელოვანი ცნება ლოგისტიკის მენეჯმენტში და მენეჯერებმა მკაცრად უნდა გაითვალისწინონ. ეს არის:

1. სწორი პროდუქტი - პროდუქტის შერჩევის პროცესში კომპანიამ უნდა გაითვალისწინოს პროდუქტთან დაკავშირებული საკითხები, რომლებიც შეიძლება წარმოიშვას ტრანსპორტირების ეტაპზე. მაგალითად, მყიფე ან დიდი ზომის პროდუქტები საჭიროებს სპეციალურ შეფუთვას და ამან შეიძლება გავლენა მოახდინოს ტრანსპორტირების ყველაზე შესაფერისი რეჟიმის არჩევის გადაწყვეტილებაზე. კარგად შემუშავებულ პროდუქტს შეუძლია მნიშვნელოვნად შეუწყოს ხელი ლოგისტიკას. ასეთი პროდუქცია შეფუთვას, შენახვას და ტრანსპორტირებას ბევრად გაადვილებს. მაგალითად, IKEA-ს პროდუქცია შექმნილია ისე, რომ შესაძლებელი იყოს ბრტყელ პაკეტებში გადაზიდვა. ეს იწვევს ნაკლებ დანახარჯებს - საწვავის ნაკლებ მოხმარებას და ნაკლებ გამონაბოლქვს.

2. სწორი მომხმარებელი - სწორი პროდუქტი უნდა მიეწოდოს სწორ მომხმარებელს. ამ პროცესში ყველაზე დიდი გამოწვევა არის ის, თუ როგორ უნდა ამოვიცნოთ მიზნობრივი მომხმარებელი. ბაზრის კვლევა მენეჯერებს მისცემს საშუალებას, რომ სწორად შეარჩიონ პოტენციური კლიენტები და, შესაბამისად, გონივრულად გამოყონ ბიუჯეტი მარკეტინგული სტრატეგიებისთვის. ამით კომპანია შეძლებს მოიპოვოს უპირატესობა და მოიპოვოს მეტი მომხმარებელი.

3. სწორი რაოდენობა - სწორი რაოდენობა მნიშვნელოვან როლს ასრულებს ლოგისტიკაში. ზუსტი რაოდენობის ცოდნა და მოთხოვნის დაკმაყოფილება მწარმოებლისთვის მთავარია რეპუტაციის შესანარჩუნებლად და ფულის დაკარგვის თავიდან ასაცილებლად. თუ კომპანია ძალიან ბევრ პროდუქტს აწარმოებს, საწყობი გადაიტვირთება და სხვა დაკავშირებული ხარჯები გაიზრდება. ნებისმიერი ლოგისტიკური კომპანიისთვის, თანამედროვე ტექნოლოგიების დახმარებით, კომპანიას შეუძლია მარტივად მართოს საქონლის მიწოდების ყველა რაოდენობა.

4. სწორი მდგომარეობა - პროდუქციის სწორ მდგომარეობაში მიწოდება ეხება ტრანსპორტირების უსაფრთხოების ფაქტორს. პროდუქტის ხარისხის შენარჩუნება შესაძლებელია, სწორი შეფუთვის, სწორი მიწოდების ჯგუფისა და დისტრიბუციის ჯგუფის პასუხისმგებლობით, რომ შეინარჩუნონ პროდუქტის ხარისხი მთლიანი ხარჯების გაზრდის გარეშე. Häagen-Daz - ს ცნობილია თავისი გემრიელი და ძვირადღირებული ნაყინით. პროდუქციის ხარისხის შესანარჩუნებლად Loop-მა - მისმა ერთ-ერთმა დისტრიბუტორმა აშშ-ში აირჩია ნაყინის გადაზიდვა მრავალჯერად გამოყენებად გაყინულ კონტეინერში. მათ ასევე შეიმუშავეს გამაგრებული ყუთის სისტემა, რომელიც მოერგება მრავალჯერადი გამოყენების Loop ჩანთას, რათა მომხმარებელს შეეძლოს ნაყინის გაგრძელება შემენიდან 24-დან 36 საათის განმავლობაში.

5. სწორი ადგილი - შემდეგი მნიშვნელოვანი ფაქტორია დავრწმუნდეთ, რომ პროდუქტები მიეწოდება სწორ დანიშნულებამდე. მიწოდების გამოცდილი პერსონალის გარდა, კომპანიას ასევე უნდა ჰქონდეს ეფექტური ტრანსპორტის მართვის სისტემა ან მარშრუტის ოპტიმიზაციის პროგრამული უზრუნველყოფა. ამ ტიპის სისტემას შეუძლია

დაეხმაროს მასალების და პროდუქტების მოძრაობის თვალყურის დევნებასა და ორგანიზებაში, რაც მენეჯერებს აძლევს შესაძლებლობას, გადახედონ და გააანალიზონ წარსული გადაწყვეტილებები მონაცემთა შენახვის შესაძლებლობების საშუალებით.

6. შესაფერისი დრო - მიწოდება საჭირო დროს, კიდევ ერთი მნიშვნელოვანი ფაქტორია, როდესაც საქმე ეხება ლოგისტიკას. კონკურენტული უპირატესობების შესანარჩუნებლად, არ უნდა მოხდეს პროდუქციის საბოლოო მომხმარებლისთვის მიწოდების შეფერხება. პროგრამული უზრუნველყოფის საშუალებით, კომპანიას შეუძლია ჰქონდეს ყველაზე ოპტიმიზირებული მარშრუტი და, შესაბამისად, დაზოგოს დრო. მარშრუტის ოპტიმიზაციის პროგრამული უზრუნველყოფის დახმარებით კომპანიას შეუძლია - გადაზიდვის მარშრუტის ოპტიმიზაცია, ტვირთის დატვირთვის დაგეგმვა, გადაზიდვის თვალყურის დევნება და მარშრუტის გზამკვლევის შედგენა, რაც დაეხმარება დროის დაზოგვაში.

7. სწორი ღირებულება - წინა ფაქტორებთან ერთად, არანაკლებ მნიშვნელოვანია, რომ პროდუქტები გაიგზავნოს ყველაზე შესაფერის ფასად. შესაბამისი ფასი არა მხოლოდ უზრუნველყოფს კომპანიის მოგებას, არამედ ხელს უწყობს ბაზარზე კონკურენტული პოზიციის მოპოვებას. როგორც აღინიშნა, მარშრუტის ოპტიმიზაციის პროგრამული უზრუნველყოფის გამოყენებამ შეიძლება ხელი შეუწყოს მთლიანი ტრანსპორტირების ხარჯების შემცირებას.

მოკლედ, მიწოდების ჯაჭვის მენეჯერებმა უნდა გაითვალისწინონ, რომ სწორი ლოგისტიკა ითვალისწინებს: სწორი პროდუქტის მიწოდებას სწორ მომხმარებელზე, სწორი რაოდენობით, სწორ მდგომარეობაში, სწორ ადგილას, სწორ დროს და ბოლოს სწორ ფასად [The 7 "Rights" Of Logistics, 2020].

მნიშვნელოვანი გამოწვევაა, აგრეთვე, ლოგისტიკური მომსახურების ხარისხი. ლოგისტიკური მომსახურების ხარისხს უამრავი ფაქტორი განსაზღვრავს, მათ შორის მნიშვნელოვანია:

- მიწოდების საიმედოობა;
- სრული დრო - საქონლის პარტიაზე შეკვეთის მიღებიდან მიწოდებამდე;
- დრო შეკვეთის განხორციელებაზე;
- მარაგის არსებობა;
- კრედიტის შეთავაზების შესაძლებლობა (Veshapidze, Osadze, Sekhniashvili, 2012:59).

ლოგისტიკის ეფექტურობისათვის, გასათვალისწინებელია, ლოგისტიკური ხარჯები: ქართული კომპანიების ლოგისტიკური ხარჯები მთლიანი ხარჯების საშუალოდ 15-20%-ს შეადგენს, რაც მნიშვნელოვნად აღემატება საერთაშორისო პრაქტიკაში არსებულ ნიშნულს. მაგალითად, ევროკავშირის ქვეყნებში სამომხმარებლო საქონლის წარმოების საშუალო ლოგისტიკური ხარჯები მიღებული შემოსავლების 5%-ს შეადგენს, საავტომობილო მრეწველობაში - 4%-ს, ხოლო ელექტროაპარატურის წარმოებაში - 6%-ს. გადაზიდვების და დისტრიბუციის გაზრდილ ხარჯებს საქართველოში განაპირობებს კონსოლიდაციისა და დეკონსოლიდაციის ოპერაციების დეფიციტი, ლოგისტიკური აქტივების დაბალი მწარმოებლობა და მოძრავი შემადგენლობების არაეფექტური გამოყენება. მაღალი ლოგისტიკური ხარჯების კიდევ ერთი მიზეზია მაღალი სასაწყობო დანახარჯები, რაც მიწოდების ჯაჭვის მართვის არადაამაკმაყოფილებელი პრაქტიკის შედეგია (საქართველოს 2021-2030 წლების ლოგისტიკის ეროვნული სტრატეგია, 2020:10).

დასკვნა: უნდა აღინიშნოს, რომ გასული ათწლეულის მანძილზე საქართველომ საგზაო ინფრასტრუქტურის განვითარებისათვის დიდი ინვესტიციები განახორციელა, მაგრამ ლოგისტიკური და ინტერმოდალური ინფრასტრუქტურა განსავითარებელი რჩება, რაც იწვევს ლოგისტიკის სისტემის ექსპლუატაციის დაბალ ეფექტურობას, შედარებით მაღალ ღირებულებას და ნაკლებ საიმედოობას, რაც უარყოფითად აისახება საერთაშორისო გადაზიდვებზე. პანდემიის დაწყებამ ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის სისტემების კრიტიკული მნიშვნელობა როგორც სახელმწიფო, ისე საერთაშორისო დონეზე დაადასტურა და უფრო მწვავედ გამოაჩინა ხარვეზები, რომლებსაც ადრე არ ეთმობოდა დიდი ყურადღება. მიღწეული წარმატებების მიუხედავად, არაერთი გამოწვევა რჩება საქართველოს რეგიონული სატრანზიტო და ლოგისტიკურ ჰაბად გარდაქმნისთვის. სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურისა და მომსახურების გაუმჯობესებისაკენ მიმართული ძალისხმევა უნდა გაგრძელდეს არსებული შემზღვევითი ფაქტორების სრულ აღმოფხვრამდე, ესენია:

- მომსახურების დაბალი ხარისხი;
- ტექნიკური სტანდარტები და რეგულაციები შენობებისა და საწყობებისათვის;
- მოძველებული ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურა და აღჭურვილობა;
- მიწოდების ჯაჭვის არაეფექტური მენეჯმენტი;
- სამუშაო ძალის ორგანიზების და კვალიფიციური კადრების ნაკლებობა, და სხვ.

ეფექტური და თანმიმდევრული სატრანსპორტო და ლოგისტიკური განვითარების პოლიტიკა, უცხოური გამოცდილების გაზიარება, საქართველოში ინვესტირებას უფრო მიმზიდველს გახდის და ქვეყნის ეკონომიკურ შესაძლებლობებსაც გააუმჯობესებს.

ლიტერატურა:

- ვეშაპიძე შ., ოსაძე ლ., სეხნიაშვილი დ., (2012), ლოგისტიკა, ელ. სახელმძღვანელო, თბილისი, გვ.59. <http://dspace.nplg.gov.ge/bitstream/1234/10192/3/Logistika.pdf>
- ვეშაპიძე შ., ოსაძე ლ., ცეცხლაძე ს., (2011), საინფორმაციო სისტემები ლოგისტიკაში, *ქ.ახალი ეკონომისტი*, N4,(23), თბილისი, „ლოი“ გვ.49.
- ოსაძე ლ. (2009), ლოგისტიკური სისტემის როლი ფირმების სამეურნეო საქმიანობაში, *ქ. ბიზნესი და მენეჯმენტი*“N1, ბსუ, გვ.88.
- ოსაძე ლ., სოსანიძე მ.,(2021) საქართველოს ლოგისტიკური განვითარების პოტენციალი და COVID 19, *ქ. გლობალიზაცია და ბიზნესი*, N 12, თბილისი, გვ.116-118. <https://www.eugb.ge/uploads/journal/gb-N12.pdf>
- სატრანსპორტო-ლოგისტიკური დარგი საქართველოში: ძირითადი გამოწვევები და განვითარების პერსპექტივები, აშშ-ს საერთაშორისო სააგენტოს პროექტი „მმართველობა განვითარებისათვის“, თბილისი, 2017 https://pdf.usaid.gov/pdf_docs/PA00TH43.pdf
- საქართველოს 2021-2030 წლების ლოგისტიკის ეროვნული სტრატეგია, გვ.9-12, file:///C:/Users/user/Desktop/logistics_strategy_2021_2030.pdf
- Logistics and shipping guide, 10.07.2021 <https://www.inboundlogistics.com/cms/logistics-glossary/>
- Control, visibility, efficiency – from start to finish, 2022 <https://www.maersk.com/supply-chain-logistics/management>
- The 7 "Rights" Of Logistics, *Updated*: Sep 30, 2020 <https://www.abivin.com/post/the-7-rights-of-logistics>

REFERENCES

- Veshapidze Sh., Osadze L., Sekhniashvili D., (2012), Logistics, e. Handbook, Tbilisi, p.59.
<http://dspace.nplg.gov.ge/bitstream/1234/10192/3/Logistika.pdf>
- Veshapidze Sh., Osadze L., Tsetskhladze S., (2011), Information systems in logistics, J. Akhali Economisti, N4,(23), Tbilisi, Loi, p.49.
- Osadze L. (2009), The role of the logistics system in the economic activity of firms, Zh. "Business and Management" N1, BSU, p.88.
- Osadze L., Sosanidze M., (2021) Logistics development potential of Georgia and COVID 19, Zh. Globalization and Business, N 12, Tbilisi, pp. 116-118.
<https://www.eugb.ge/uploads/journal/gb-N12.pdf>
- Transport and logistics sector in Georgia: main challenges and development prospects, US International Agency project "Governance for Development", Tbilisi, 2017
https://pdf.usaid.gov/pdf_docs/PA00TH43.pdf
- National Logistics Strategy of Georgia for 2021-2030, pp. 9-12
file:///C:/Users/user/Desktop/logistics_strategy_2021_2030.pdf
- Logistics and shipping guide, 10.07.2021
<https://www.inboundlogistics.com/cms/logistics-glossary/>
- Control, visibility, efficiency – from start to finish, 2022
<https://www.maersk.com/supply-chain-logistics/management>
- The 7 "Rights" Of Logistics, *Updated: Sep 30, 2020* <https://www.abivin.com/post/the-7-rights-of-logistics>