

საერთაშორისო ლოგისტიკური ცენტრების მნიშვნელობა

ანა კურტანიძე¹, გიორგი ევგენიძე²

^{1,2} საქართველოს საავიაციო უნივერსიტეტი

ქეთევან დედოფლის გამზირი №16, 0103 თბილისი, საქართველო

რეზიუმე. ინფრასტრუქტურული ობიექტების კომპლექსი, რომელიც ლოკალურ ტერიტორიაზე განთავსებული, სადაც მიმდინარეობს ინტეგრაციისა და კოორდინაციის პროცესების რეალიზაცია, ლოგისტიკურ ცენტრებს წარმოადგენს. მე-20 საუკუნის 60-90-იან წლებში, აშშ-სა და ევროპაში, სასაქონლო ნაკადების ტრანსპორტირებისა და გადანაწილების სფეროში, თავი იჩინეს გარკვეულმა პრობლემებმა და ტენდენციებმა, რომელთა შესწავლა აუცილებელი გახდა, სხვადასხვა ფორმატის ლოგისტიკური ცენტრების ფორმირების პროცესების სრულყოფისათვის.

საერთაშორისო გამოცდილება ცხადყოფს, რომ, მიკრო და მაკროეკონომიკურ კრილში, მაქსიმალურ ეფექტიანობას უზრუნველყოფს ინტეგრირებული ლოგისტიკური მომსახურება, რომლის დროსაც, ლოგისტიკური კომპანიები (პროვაიდერები, ოპერატორები), მატერიალურ-სასაქონლო ნაკადების მოძრაობისა და მომსახურებისას, კომპლექსურად ახორციელებენ მრავალფეროვან ლოგისტიკურ მომსახურებას.

საკვანძო სიტყვები: ლოგისტიკა, სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა, ლოგისტიკური ცენტრები.

შესავალი

მსხვილი ლოგისტიკური პროვაიდერების გამოჩენამ და მათ მიერ საკუთარი ლოგისტიკური ქსელის ფორმირებამ, დიდი სირთულეები შეუქმნა მცირე და საშუალო ბიზნესის წარმომადგენელ ფორმებს. გარდა ამისა, მცირე კომპანიები ტელემატიკური (სატრანსპორტო და ლოგისტიკურ სფეროში თანამედროვე ტექნოლოგიების გამოყენება, ტელეკომუნიკაცია და ინფორმატიკა) სისტემების ფორმირების სირთულეებს გადააწყდნენ. აღნიშნული სისტემები კი, ლოგისტიკურ ბაზარზე ფუნქციონირებისათვის აუცილებელ პირობას წარმოადგენს. მსხვილი კომპანიები საკუთარი ბიზნესის წარმატებით მართვისათვის ეფექტურად იყენებენ თანამედროვე საინფორმაციო მართვის სისტემებს. რაც შეეხება, მცირე ბიზნესის წარმომადგენელთ - IT უზრუნველყოფა, მაღალი ღირებულების გამო, მათთვის ხელმისაწვდომი არ არის. ამ და სხვა პრობლემათა ტრადიციული მეთოდებით გადაწყვეტა, მსხვილ ინვესტიციებს საჭიროებს, რომელთა ამოყიდვის ვადაც 15-20 წლით განისაზღვრება. ამიტომ, აუცილებელი გახდა, სატრანსპორტო სისტემების განვითარების იმ ალტერნატიული გზების ძიება, რომელთა გამოყენება არსებული ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურის ეფექტიანობას გაზრდის და სამომავლო განვითარების გარანტი გახდება.

დასავლეთ ევროპის ქვეყნების გამოცდილებამ ცხადყო, რომ ლოგისტიკურ ცენტრებს მნიშვნელოვანი როლი ეკისრებათ ბიუჯეტის ფორმირებასა და მომხმარებელთა მთლიანი

ლოგისტიკური დანახარჯების შემცირების საკითხებში. მაგ.: ჰოლანდიაში ტრანზიტული ლოგისტიკური ცენტრები სატრანსპორტო კომპლექსების შემოსავლების 40 %-ს ჰქმნიან. საფრანგეთში - 31 %-ს და გერმანიაში კი - 25 %-ს. ცენტრალური და აღმოსავლეთ ევროპის ქვეყნებში მისი წილი 30 %-ია.

მიუხედავად სხვადასხვა ევროპულ ლოგისტიკურ ცენტრებს შორის არსებული განსხვავებისა, მათ აერთიანებთ შემდეგი - მულტიმოდალურობის სტიმულირება.

ძირითადი ნაწილი

1985 – 2000 წლებში, დასავლეთ ევროპის ბევრი სახელმწიფო აქტიურად ჩაება ლოგისტიკური ცენტრების მშენებლობის პროცესებში, რადგან აშკარა იყო მათი დადებითი ზეგავლენა რეგიონების განვითარებაზე და საჰაერო/სატვირთო გადაზიდვებში. სახელმწიფოებმა სამთავრობო დონეზე მხარი დაუჭირეს ლოგისტიკური ცენტრების ფორმირების პროგრამებს და უზრუნველყოფილი იქნა მათი ფინანსური და სამართლებრივი მხარდაჭერა. ამგვარად, 90 -იან წლებში შეიქმნა ლოგისტიკური ცენტრების ქსელი. ამგვარი პროგრამების რეალიზაციით გამოწვეული დანახარჯების ფონზე ენთუზიაზმი, რომელიც გამოწვეული იყო ამგვარი პოლიტიკის გატარებით და მიღწეული დადებითი შედეგებით, ნელ-ნელა ქრებოდა, მიღებული ეფექტიც კი არ შეესაბამებოდა მოსალოდნელს. ლოგისტიკური ცენტრები, 90-იანი წლებისთვის, არსებული ეკონომიკური ზრდის შენელების ფონზე, ვერ ვითარდებოდნენ. უფრო მეტიც - არადაამკმაყოფილებელი იყო მათი ათვისების ხარისხიც.

2008 წლის დასაწყისში, გერმანიამ შეიმუშავა სატვირთო გადაზიდვების და ლოგისტიკის გენერალური გეგმა. მისი მიზანი იყო ქვეყნის ლოგისტიკური სექტორის კონკურენტუნარიანობის ამაღლება, ლოგისტიკური ცენტრების გამოყენების, დაფინანსებისა და ორგანიზაციის ოპტიმალური სქემის, სატვირთო გადაზიდვების და ლოგისტიკის სტრუქტურული ცვლილებების და მდგრადი განვითარების უზრუნველყოფა. გენერალური გეგმა შემუშავებული იქნა სამთავრობო და არასამთავრობო ექსპერტების მიერ და ლოგისტიკურ ცენტრთა ქსელებთან დაკავშირებულ ოცდაშვიდ კონკრეტულ წინადადებას მოიცავდა.

პორტუგალიის ლოგისტიკური გეგმა - იგი ფორმირებული იქნა 2006 წელს და მოიცავდა ქვეყნის სტრატეგიულ წერტილებში, ლოგისტიკური ცენტრების განვითარების კომპლექსურ ნორმატიულ სტრუქტურების და დაგეგმვის სქემებს. გეგმა ითვალისწინებდა ლოგისტიკური საქმიანობის ხელშეწყობას, არსებული სატრანსპორტო ქსელის ექსპლუატაციის ეფექტიანობის გაზრდის, საჰაერო, სარკინიგზო და საზღვაო გადაზიდვების სტიმულირების მიზნით. ლოგისტიკური ცენტრების მშენებლობის, დაფინანსებისა და ექსპლუატაციის ამოცანების გადაჭრა კერძო სექტორს დაევა.

წარმოების, გადაზიდვებისა და ვაჭრობის გლობალიზაციამ, ჩვენს დროში, მოითხოვა უფრო ეფექტიანი, ლოგისტიკური და SCM (Supply Chain Management-მომარაგების ჯაჭვის მართვა) – გადაწყვეტილება, რომლის მეშვეობით შესაძლებელია საჰაერო, სატვირთო და სამგზავრო გადაზიდვების რაციონალური მართვა. ეს არის ტვირთის მოძიების, დასაწყობების, ტრანსპორტირების, დისტრიბუციის და მონაცემთა ნაკადების პროცესები.

მსოფლიო ბანკის მიერ არის შექმნილი ლოგისტიკის განვითარების ინდექსი - LPI (Logistics performance index - ლოგისტიკური განვითარების/მოქმედების ინდექსი), რომელიც აფასებს ქვეყნების ლოგისტიკურ სისტემას ექვსი კომპონენტის მიხედვით: საბაჟო მომსახურება, საერთაშორისო გადაზიდვები, ინფრასტრუქტურა, მომსახურება, ტვირთების ტრეკინგი (track &

trace - ტვირთების გადაადგილების შესახებ თვალყური) და ზუსტად/დროში მიწოდება (timeliness). LPI შექმნა, როგორც გლობალური ინსტრუმენტი, ქვეყნებს შორის საერთაშორისო შედარებისათვის, სტრატეგიული პოლიტიკის შესამუშავებლად, ინვესტიციების მოსაზიდად, ვაჭრობის გასამარტივებლად. მსოფლიო ბანკი, რეგულარულად ასრულებს ანალიტიკურ ანგარიშებს და ქვეყნებს საშუალებას აძლევს ახლებური კომპარატიული (შედარების მიხედვით შეფასება) თვალთ შეაფასონ ლოგისტიკური სისტემები.

LPI-2023 მოიცავს 139 ქვეყანას. საქართველო, რომელიც 2018 წელს LPI-ში 119-ე ადგილზე იყო, 2013 წლის მონაცემებით 79-ე ადგილზე გადაინაცვლა. 2023 წელს ამ პოზიციაზე გადასვლა აშკარა პროგრესია. ქვეყანა საშუალო დონესთან არის ახლო, მაგრამ უდავოდ ბევრად ჩამორჩება ისეთ ქვეყნებს როგორიცაა სინგაპური, ფინეთი, დანია. ცნობისათვის, საქართველოს მეზობელი ქვეყნები თურქეთი - ოცდამეცხრამეტე (39) ადგილზეა, სომხეთი ოთხმოცდამეცხრამეტეზე (97), აზერბაიჯანი მესამოცეზე (60).

საქართველოს ძლიერი მხარე ამ კუთხით არის საბაჟო პროცედურების გაუმჯობესება წინა წლებთან შედარებით, ტვირთის დროული/ზუსტი მიწოდება და ტრეკინგი.

სუსტი მხარეებია - ინფრასტრუქტურა, საერთაშორისო გადაზიდვების ხელმისაწვდომობა და ფასი.

საქართველოსთვის სწორედ რეგიონულ ქსელში ინტეგრაცია და ინფრასტრუქტურის განახლება არის უმთავრესი გზა, რომ მომავალში უფრო მაღალ საფეხურზე გადაინაცვლოს LPI-ში. ცხადია, რომ საჰაერო და სატვირთო გადაზიდვების ორგანიზაციის და მათი მართვის ასპექტები, ლოგისტიკური ცენტრების გავლით, საერთაშორისო მნიშვნელობის მატარებელია.

საქართველოს განვითარების მიზნით, მდებარეობიდან გამომდინარე, აქტიურად შეუძლია მონაწილეობის მიღება სატრანზიტო საჰაერო სატვირთო ნაკადების შესრულებაში. ასევე, მთავრობა უნდა დაინტერესდეს აეროპორტების მიმდებარე ტერიტორიების ლოგისტიკური ზონების შექმნით, სპეციალური ეკონომიკური ზონებით, დისტრიბუციის ცენტრით. აუცილებელია სწრაფად დაინერგოს თანამედროვე სერვისები — IoT (“internet of things”-ტექნოლოგიური კონცეფცია, რომლის მიხედვითაც ფიზიკური ობიექტები მაგ.: მოწყობილობები, მანქანები, სენსორები, თერმოსტატები, კამერები და სხვა, ინტერნეტთან არიან დაკავშირებული და ერთმანეთთანაც კომუნიკაცია შეუძლიათ), მართვის სისტემები, e-Doc (Doc ნიშნავს "ელექტრონულ დოკუმენტს" – რომელიც ქაღალდის მაგივრად ციფრული ფორმით არსებობს, ინახება ან იგზავნება), საბაჟო გამარტივებები.

დასკვნა

აუცილებელი/საჭირო იქნება ხელისუფლების მხრიდან ხელშეწყობა LPI-ში. ინვესტიციების მოზიდვა, საერთაშორისო სტანდარტებთან შეთავსება - მაგ.: CEIV (Center of Excellence for Independent Validators) – ეს არის IATA-ს მიერ ინიცირებული დამოუკიდებელი შემფასებლების სრულყოფის ცენტრი და მათი რეკომენდაციების გათვალისწინება იქნება აუცილებელი. ეს სერტიფიცირების პროგრამა, მიზნად ისახავს საჰაერო ტვირთის სპეციფიკური კატეგორიებისთვის მაღალი ხარისხის, უსაფრთხოებისა და შესაბამისობის სტანდარტების დაცვას საერთაშორისო დონეზე. ამასთანავე, მნიშვნელოვანია თანამშრომლობა საერთაშორისო ლოგისტიკურ ოპერატორებთან, აეროპორტებთან, გადამზიდავ კომპანიებთან, რაც საშუალებას მოგვცემს სწრაფად მივიღოთ გამოცდილება და გავხსნათ ბაზრები.

გამოყენებული ლიტერატურა:

1. Прокофьева Т.А., Сергеев В.И. Логистические центры в транспортной системе: Учебное пособие. – М.: Изд. дом «Экономическая газета», 2019. – 524с;
2. Сергеев В.И. Концептуальные подходы к проектированию и классификация логистических центров // Логистика и управление цепями поставок, 2019. № 4;
3. Best Practice Handbook for Logistics Centres in the Baltic Sea Region, 2019, www.neloc.net/reports/Best_Practice_Handbook.pdf;
4. Ieva Meidute, The development and perspectives of logistics centers in Lithuania, Vilnius Gediminas Technical University, 2018;
5. businesscontact.ge/ka/article.

The importance of international logistics centers

Ana Kurtanidze¹, Giorgi Evgenidze²

^{1, 2}Georgian Aviation University

16 Ketevan Dedopali Avenue, 0103 Tbilisi, Georgia

Resume. *A complex of infrastructure facilities located in a local area, where integration and coordination processes are implemented, are logistics centers. In the 60s-90s of the 20th century, certain problems and trends emerged in the USA and Europe, the study of which became necessary in order to improve the processes of forming logistics centers of various formats.*

International experience shows that, from a micro and macroeconomic perspective, integrated logistics services provide maximum efficiency, during which, logistics companies (providers, operators), while moving and servicing material and commodity flows, provide a variety of complex logistics services.

Keywords: *logistics, transport infrastructure, logistics centers.*