

ბიზნეს-ინჟინერინგი ტრანსპორტში

საერთო სარგებლობის ტრანსპორტი და მისი როლი

ლოგისტიკის ორგანიზაციაში

გიორგი ლაგვილავა, სტუ-ს დოქტორანტი

რეზიუმე

სტატიაში დახასიათებულია საერთო სარგებლობის ტრანსპორტის – რკინიგზის, საავტომობილო, საჰაერო და სხვა სახეები, მათი თავისებურებები, გამოყენების უპირატესი სფეროები და აგრეთვე, მათი ნაკლოვანებები და ღირსებები. ჩამოთვლილია ლოგისტიკურ აქტივობებში მათი როლი. იგი სქემატურადაც არის წარმოდგენილი.

სტატიაში ავტორი მიუთითებს, რომ საქართველოში სატრანსპორტო მეურნეობა მეტად განუვითარებელია, რაც ხელს უშლის ევროსტანდარტების დონის ლოგისტიკის ორგანიზებას. არ გვაქვს შესაბამისი საკანონმდებლო ბაზა. ავტორი ურჩევს საქართველოს მთავრობას, რომ ამ საკითხის მოსაწესრიგებლად მიიღოს სათანადო ზომები.

საკვანძო სიტყვები: საერთო სარგებლობის ტრანსპორტი, ლოგისტიკა, რკინიგზა, საჰაერო ტრანსპორტი.

TRANSPORT OF THE GENERAL USE AND ITS ROLE IN THE ORGANIZATION OF LOGISTICS

Giorgi Lagvilava, PhD doctor of GTU

Summary

In article is characterized transport of the general use - railway, automobile, air and so on, their properties, the main spheres of their use and also, their shortcomings and advantages; it is listed their role in logistic activity that is, also, shown schematically.

In article the author notices that transport production in Georgia is underdeveloped and that prevent to logistical organization in compliance of level of euro standards. In the country there is no corresponding legislative base. The author advises the government of Georgia, to apply the appropriate measures to streamlining of this question.

Keywords: transport of the general use, logistics, railway, aircraft transport.

ლოგისტიკაში ტრანსპორტის საკვანძო როლი აიხსნება ლოგისტიკური ხარჯების საერთო სტრუქტურაში სატრანსპორტო დანახარჯების არა მარტო დიდი ხვედრითი წილით, არამედ იმითაც, რომ ტრანსპორტირების გარეშე შეუძლებელია თვით მატერიალური ნაკადის არსებობა.

თანამედროვე პირობები სატრანსპორტო სერვისში მოიცავს ტვირთების არა მარტო საკუთრივ გადაზიდვას მომწოდებლიდან მომხმარებელამდე, არამედ საექსპედიციო, საინფორმაციო და ტრანსაქციების ოპერაციების დიდ რაოდენობას ტვირთგადამუშავების, დაზღვევის, დაცვის ხაზით და ა. შ. ამიტომ სპეციალისტები ტრანსპორტირებას განსაზღვრავენ, როგორც საკვანძო ლოგისტიკურ აქტივობას, რომელიც დაკავშირებულია ტვირთის გადაადგილებასთან ლოგისტიკურ ჯაჭვში და თავის მხრივ, შედგება სხვადასხვა კომპლექსური და ელემენტარული აქტივობებისაგან. მათ რიცხვშია: ექსპედირება, ტვირთგადამუშავება, შეფუთვა, ტვირთზე საკუთრების უფლების გადაცემა, დაზღვევა და ა. შ.

ტრანსპორტზე მართვის ლოგისტიკური მიდგომებისადმი მიძღვნილ შრომებში განსაზღვრულია შემდეგი ძირითადი ამოცანების ამორჩევა:

1. სატრანსპორტო საშუალების სახისა და ტიპის გადაჭრა;
2. სატრანსპორტო პროცესის ერთობლივი დაგეგმვა სასაწყობო და სატრანსპორტო პროცესებთან;
3. სხვადასხვა სახის ტრანსპორტის მუშაობის შეთანხმება;
4. ტვირთების მიტანის რაციონალური გრაფიკების დამუშავება.

საერთოდ ტრანსპორტი წარმოადგენს სისტემას, რომელიც შედგება ორი ქვესისტემისგან. ესენია: საერთო სარგებლობის ტრანსპორტი და არასაერთო სარგებლობის (შიდასაფირმო) ტრანსპორტი.

საერთო სარგებლობის ტრანსპორტის შემდეგი სახეებია ცნობილი (ნახ. 1):



ნახ. 1. საერთო სარგებლობის ტრანსპორტის სახეები არსებობს ტრანსპორტის სხვა კლასიფიკაცია. მაგალითად, ქართველი მეცნიერები პ. ქენქაძე და ჯ. მორჩილაძე ტრანსპორტს ყოფენ სამ ძირითად ჯგუფად:

1. მაგისტრალური ანუ საგარეო;
2. სამრეწველო ანუ შიგა სანარმოო;
3. საქალაქო.

მაგისტრალური ტრანსპორტი საერთო სარგებლობის ტრანსპორტია. იგი კავშირს ამყარებს მატერიკებს, ქვეყნებს და ქვეყნის ცალკეულ რეგიონებს შორის. მაგისტრალურ ტრანსპორტს მიეკუთვნება: სარკინიგზო, საავტომობილო, საზღვაო, სამდინარო, საჰაერო, მილსადენები და მაღალი ძაბვის გადამცემი ხაზები.

მსოფლიო სატრანსპორტო სისტემაში რკინიგზის ტრანსპორტი არის ტრანსპორტის ყველაზე გავრცელებული და ტრადიციული სახეობა. მისი საშუალებით ხორციელდება ტვირთების და მგზავრების მასობრივი გადაადგილება. ტრანსპორტის ეს სახეობა ხასიათდება მაღალი გამტარუნარიანობით. ამის გარდა, მისი უპირატესობა ისიცაა, რომ მას სხვა სახის ტრანსპორტთან შედარებით, შეუძლია მასობრივად გადაზიდოს სრულიად ურთიერთგანსხვავებული ტვირთი, და, ამასთან გადაზიდოს იგი უფრო დაბალი დანახარჯებით.

სარკინიგზო ტრანსპორტის გამოყენების სფერო არის მგზავრთა გადაყვანა 1000 კმ-ის ფარგლებში, ხოლო ტვირთის გადაზიდვა 500-5000 კმ-ის ფარგლებში. მაშასადამე, მგზავრთა გადაყვანისას მას მოკლე და საშუალო მანძილზე აქვს უპირატესობა, ტვირთის გადაზიდვისას კი – გრძელ მანძილზე.

გავრცელების დონით და შესრულებული სამუშაოს (ტვირთბრუნვა; მგზავრთბრუნვა) მოცულობით მეორე ადგილზე დგას საავტომობილო ტრანსპორტი. მისი უპირატესობა იმაშია, რომ მას შეუძლია ტვირთის მიწოდება „კარიდან – კარამდე“, ე. ი. ტვირთ-გამგზავნი ორგანიზაციის სანყობიდან ტვირთმიმღების სანყობამდე. საავტომობილო ტრანსპორტის წილი საქართველოს სატვირთო გადაზიდვებში 20-25%, ხოლო მგზავრთა გადაყვანაში 55-60%-ია [1, გვ. 28].

ტრანსპორტის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი სახეა საჰაერო ტრანსპორტი. იგი ტრანსპორტის ყველაზე ჩქარი სახეობაა. მსოფლიოს ერთიან სატრანსპორტო სისტემაში საჰაერო ტრანსპორტის წილი ყოველწლიურად იზრდება. ამის საფუძველი გახდა განვითარებული ქვეყნების მოსახლეობის კულტურული დონისა და მატერიალური კეთილდღეობის მაღალი ხარისხი.

საჰაერო ტრანსპორტის განსაკუთრებული უპირატესობა მაღალ სიჩქარეში, ტვირთის მაქსიმალურ დაცულობაში და შორეულ ადგილებამდე სწრაფად მისვლაში გამოიხატება. საერთაშორისო ტრასებზე მოძრაობის საშუალო სიჩქარე შეადგენს საათში 700-900 კმ-ს, შიგა ხაზებზე კი 400-500 კმ-ს.

ტრანსპორტის შემდეგი სახეა სამდინარო ტრანსპორტი. სამდინარო ტრანსპორტის გამოყენების

სფეროები მხოლოდ ქვეყნის შიგა რაიონების აკვატორიებში (არის გამოჩენილი რიცხობით მდინარით ტვირთის გადატანა ხდება რამდენიმე ქვეყნის ტერიტორიაზე. მაგ. მდინარე დუნაი). სამდინარო გადაზიდვებში მთელი მსოფლიოს მასშტაბით განსაკუთრებული ადგილი უჭირავს ამაზონს (ბრაზილია), მისისიპს (აშშ), იანძის (ცინეტი), ჰუანჰეს (ჩინეთი), მაკენზის (კანადა) და სხვებს [1, გვ. 33].

კიდევ უფრო დიდია საზღვაო ტრანსპორტის დანიშნულება და მნიშვნელობა. საქართველოსთან მიმართებაში საზღვაო ტრანსპორტი არის ტრანსპორტის ერთ-ერთი ძირითადი სახეობა, რომელიც საქართველოს აკავშირებს საზღვარგარეთის ქვეყნებთან. მასზე მოდის საქართველოს საექსპორტო ტვირთების 90 და სატრანზიტო ტვირთების 95%.

რაც შეეხება მილგამტარ ტრანსპორტს, იგი ადრეულ ხანებში განვითარდა. მისი საშუალებით ძირითადად ხდება თხევადი ნივთიერებების (ნავთობი და ნავთობპროდუქტები) და გაზის ტრანსპორტირება შორ მანძილზე. ისტორიული ცნობებით ჯერ კიდევ XIX საუკუნეში აშშ-ში აგებულია 6,5 კმ სიგრძის მილგამტარი ნავთობის გადასაზიდად. ამავე საუკუნის ბოლოს აშენდა ბაქოდან ბათუმამდე იგივე დანიშნულების მილგამტარიც.

ჩვენს მიერ განხილულ ტრანსპორტის სახეებს გააჩნიათ როგორც ღირსებები, ისე ნაკლოვანებები (ცხრილი 1). რალა თქმა უნდა, რომ სატრანსპორტო საშუალების არჩევისას მათი გათვალისწინება მაქსიმალურად ხდება.

ცხრილი 1

ტრანსპორტის სახეობათა მახასიათებლები [2, გვ. 373]

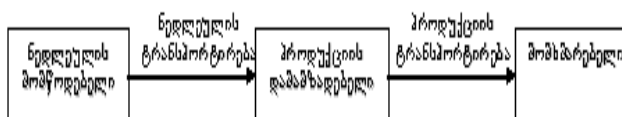
ტრანსპორტის სახე	ღირსებები	ნაკლოვანებები
სარკინიგზო	- მაღალი ზიდვითი და გამშვებ-უნარიანობა; - გადაზიდვების მაღალი რეგულარულობა; - კლიმატისაგან დამოუკიდებლობა; - დაბალი ტარიფები; - ტვირთების ზიდვის მაღალი სიჩქარე.	- გადამზიდვების ბუნებრივი მონოპოლია (შეზღუდული რაოდენობა); - მაღალი კაპიტალური დაბანდობები; - დიდი მასალა და ენერგორეკვალიზა; - ტვირთების არასაკმარისი დაცვა.
საზღვაო	- საკონტინენტაშორისო გადაზიდვების შესაძლებლობა; - შორ მანძილზე გადაზიდვის დაბალი თვითღირებულება; - მაღალზიდვითი და გამშვებუნარიანობა; - გადაზიდვების დაბალი კაპიტალტრევალობა.	- გადაზიდვების შეზღუდულობა; - ტრანზიტის დიდი დრო; - დამოკიდებულება სანავიგაციო და კლიმატური პირობებისგან; - რთული საპორტო პირობების შექმნის აუცილებლობა.
შიდა საწვლსი	- მაღალი მოხდუნარიანობა დრმაწვლიან მდინარეებში და წყალსატევებში; - გადაზიდვების დაბალი ღირებულება და კაპიტალტრევალობა.	- გადაზიდვების შეზღუდულობა; - ტვირთების მოხდის დაბალი სიჩქარე; - სეზონურობა; - ტვირთების შენახვის არასაკმარისი დრო.

საავტომობილო სტრანსპორტი	➤ მაღალი მიდწვევადობა; ➤ ტვირთების მიტანა „კარიდან კარამდე“; ➤ მაღალი მანევრულობა; ➤ მოქნილობა და დინამიურობა; ➤ ტვირთების მაღალი დაცულობა; ➤ ხელსაყრელი გადაამზადების ფართო არჩევის შესაძლებლობა.	➤ დაბალი მწარმოებლურობა; ➤ დამოკიდებულება ამინდსა და საგზაო პირობებზე; ➤ გადაზიდვის მაღალი თვითღირებულება; ➤ არასაკმაო ეკოლოგიური სისუფთავე.
საჰაერო	➤ ტვირთების გადაზიდვის უდიდესი სიჩქარე; ➤ მაღალი საიმედოობა; ➤ ტვირთების დაცულობა.	➤ მაღალი თვითღირებულება, მაღალი ტარიფები, მაღალი კაპიტალი და ენერგოტეკვალობა; ➤ დამოკიდებულება კლიმატზე.
მილსადენური	➤ დაბალი თვითღირებულება; ➤ მაღალი გამშვებუნარიანობა; ➤ ტვირთების მაღალი დაცულობა და დაბალი კაპიტალტეკვალობა.	➤ ტვირთების შეზღუდული სახეები; ➤ არასაკმაო მისაწვდომობა მცირე მოცულობით ტვირთების გადაზიდვისას.

გამოყენებული ლიტერატურა:

1. პ. ქენქაძე, ჯ. მორჩილაძე, სარკინიგზო და სხვა ტრანსპორტის ურთიერთქმედება, თბ., 2012.
2. ლ. ბოცვაძე, კ. ერაძე, ლ. ბოცვაძე, ლოგისტიკური მენეჯმენტი და მოდელირება, 2010.
3. მ. ხარხელი, ოპერაციული მენეჯმენტი, ტ. II.

ტვირთების ჯაჭვის მართვაში (ნახ. 2) ერთ-ერთი და თანაც ძალზე მნიშვნელოვანი რგოლი არის მისი ტრანსპორტირება [2, გვ.]. თუ ეს რგოლი სუსტია, მაშინ ლოგისტიკური საქმიანობა დაბალ დონეზეა.



ნახ. 2. ლოგისტიკური საქმიანობის ჯაჭვი

ლოგისტიკაში ტრანსპორტირების როლი იმდენად დიდია, რომ საკითხთა წრე, რომელიც მიეკუთვნება ამ საკვანძო კომპლექსურ ლოგისტიკურ აქტივობას, გამოყოფილია ცალკე და შეისწავლება სატრანსპორტო ლოგისტიკის სპეცკურსში. სამწუხაროდ, საქართველოს უმაღლეს სასწავლებლებში ლოგისტიკის სპეციალობა ცალკე არ არის გახსნილი (გარდა, ნერთლის სახელობის ქუთაისის უნივერსიტეტისა) და ამიტომ ამ ხაზით არც სათანადო კვალიფიკაციის კადრები გვყავს და ალბათ, ამის შედეგია, რომ სატრანსპორტო ლოგისტიკაც მეტად დაბალ დონეზეა. მეტიც, ლოგისტიკაში საქართველოს საკანონმდებლო ბაზაც არ გააჩნია. არადა, საქართველოს ჩართვა ეკონომიკურ გლობალიზაციაში დაწყებულია. იგი აუცილებლად მოითხოვს ანეობილ სატრანსპორტო მეურნეობას და ანეობილ სატრანსპორტო ლოგისტიკას. ეს გლობალიზაციის ობიექტური კანონზომიერებაა. საქართველომ უნდა გაითავისოს და გაითვალისწინოს გლობალიზაციის ეს მოთხოვნა.