



ღარგობრივი ეკონომიკა



ლობისტოკური სერვისის ეკონომიკური და საპარტოზებრივი მართვის თეორიული ასაქმტები სარკინიგზო ტრანსპორტზე

თენგიზ აფხაზავა

ტმდ, გაეროს განვითარების ფონდის (UNDP)
კონსულტანტი ლოგისტიკაში;

ქეთევან გოლეთიანი

ტმდ, ბათუმის ნავიგაციის სასწავლო
უნივერსიტეტის სრული პროფესორი;

საბაზრო ურთიერთობებმა გააძლიერა ტრანსპორტის თვითოეული საწარმოს ნიშის მოძიება სატრანსპორტო მომსახურების ბაზარზე. უნდა აღინიშნოს, რომ, მიუხედავად მცირე ფართობისა, ჩვენი ქვეყნის ტერიტორიის თვალსაზრისით, მკაფიოდ არის გამოკვეთილი ტრანსპორტის თვითოეული სახეობის გამოყენების სფეროები: გადაზიდვის სიშორის, სიჩქარის, მგზავრთა გადაყვანის კომფორტის, მანძილის, ტვირთის სახეობის მიხედვით. არის რაიონები, სადაც შესაძლებელია მხოლოდ ტრანსპორტის ერთი კონკრეტული სახეობის გამოყენება, რაც გამორიცხავს კომბინირებულ გადაზიდვებს ამ რაიონებში და შესაბამისად, აქცენტირებულია უნიმოდალურ გადაზიდვებზე. აღსანიშნავია, რომ ნებისმიერ დამკვეთს შეუძლია თავად შეარჩიოს ტრანსპორტის სახეობა თავისი მოთხოვნებიდან გამომდინარე.

თანამედროვე საბაზრო ურთიერთობები, მეურნეობის მართვის ახალი მენეჯმენტი, საერთაშორისო კავშირების გაფართოება, ქვეყნის შიგნით წარმოების ზრდა, მოითხოვს მაღალი კვალიფიკაციის სპეციალისტების არსებობას, რომლებიც არ იქნებიან კონცენტრირებული მხოლოდ ერთი რომელიმე სახეობის სპეციაფიკაზე, არამედ სატრანსპორტო საექსპედიტორო პროცესს მიუდ-

გებიან ლოგისტიკური პრინციპით – მიწოდებათა ინტეგრირებული ჯაჭვით, განიხილავენ რა კომბინირებული გადაზიდვების ტექნოლოგიებს, როგორც სხვადასხვა სახის ტრანსპორტის ერთობლივი მუშაობის შესაძლებლობას, განსაკუთრებით მულტიმოდალურ და ინტერმოდალურ გადაზიდვებში.

კლიენტურის მომსახურება ეს საკმაოდ რთული ცნებაა, ხშირ შემთხვევაში ის ტრაქტირდება შემდეგნაირად – ფირმა უზრუნველყოფს მათ, ვინც მოიხმარს მათ საქონელს ან მომსახურებას. ლოგისტიკური სერვისი გულისხმობს მომხმარებლისათვის მრავალგვარი მომსახურების გაწევას, მომსახურებას, რომელიც დაკავშირებულია მატერიალური ნაკადების გადანაწილებასთან.

“მყიდველის ბაზრის” პირობებში (სწორედ ასე განიხილება ასეთი ბაზარი ეკონომიკურად განვითარებულ ქვეყნებში) გამყიდველი ახდენს საქონლის მიწოდებას, რათა მაქსიმალურად დააკმაყოფილოს თავისი კლიენტი, რომელიც თავისი მხრივ აყენებს საკუთარ პირობებს მომსახურების ხრისხისა და შერჩევის სფეროში.

სარკინიგზო ტრანსპორტის რეფორმირების პროცესში საბაზრო ურთიერთობების განვითარება განსაზღვრავს დარგის კომპანიებისა და სანარმოების მოღვაწეობის მნიშვნელოვან მიმართულებას სატრანსპორტო მომსახურების მომხმარებელთათვის, მათ შორის ლოგისტიკური ტექნოლოგიების გამოყენების ხარჯზე. გადაზიდვების მოცულობის ინტენსიური ზრდის პირობებში და სხვა სახეობის ტრანსპორტის (უპირველეს ყოვლისა საავტომობილო) მხრიდან კონკურენციის განვითარების პროცესში ზემოთ აღნიშნული წარმოადგენს მნიშვნელოვან მოთხოვნას დარგის კონკურენტული პოზიციის შენარჩუნებისათვის და მყარი ფუნქციონირებისათვის სატრანსპორტო ბაზარზე. სწორედ ეს წარმოადგენს ლოგისტიკის ერთ-ერთ ძირითად ამოცანას - უზრუნველყოს კლიენტურის მომსახურების მაღალი ხარისხი.

მომსახურების ხარისხი წარმოადგენს ასევე მნიშვნელოვან ელემენტს, რომელიც პირდაპირ კავშირშია ფირმების და კომპანიების კომერციულ მოღვაწეობასთან. პროდუქტის ეფექტიანი გამოყენების უზრუნველყოფა კლიენტების მაღალხარისხიან მომსახურებასთან ერთად წარმოადგენს სწორედ ლოგისტიკის საბოლოო მიზანსა და პროდუქტს.

კომპანიის შესაძლებლობები და მომსახურების მაღალი დონის რეალიზაცია მნიშვნელოვნად განსაზღვრავს და ზრდის ამ მომსახურების გაყიდვების დონეს. ამასთან ერთად, კლიენტურის მომსახურების ზუსტი ორგანიზაცია ნიშნავს ლოგისტიკური დანახარჯების გაზრდას. სატრანსპორტო მომსახურების ხარისხის ამაღლებას განსაკუთრებული ადგილი უჭირავს საქართველოს რკინიგზის საქმიანობაში, სადაც ინტენსიურად მიმდინარეობს სულ უფრო ახალი ფორმების მოძიება რკინიგზისა და ტრანსპორტის სხვა სახეობების ურთიერთშეთანხმებული მოქმედებისთვის. ცხადია, ზოგადად, ეს მოქმედება შეადგენს სატრანსპორტო-საექსპედიტორო საქმიანობის შემადგენელ ნაწილს, მის ერთ-ერთ რგოლს საბაჟო მომსახურების, სადაზღვევო კომპანიებისა და ტერმინალების მუშაობასთან ერთად.

ამავე პროცესში, ცხადია, ირიბად მონაწილეობენ ტვირთმომწოდებლები, ტვირთმომღებლები და სხვა ტვირთმფლობელები. ყველანი ესენი ერთად შეადგენენ ტვირთების მიწოდების ერთიან ლოგისტიკურ ჯაჭვს. ამიტომაც ლოგისტიკური განვითარების კონცეფცია სარკინიგზო ტრანსპორტზე მთლიანობაში შეთანხმებული უნდა იყოს ქვეყნის მთლიანი სატრანსპორტო სისტემის ლოგისტიკის განვითარებასთან.

ლოგისტიკური სერვისის მნიშვნელობა სატრანსპორტო მომსახურების განვითარებას სხვადასხვა წარმოების თუ კომპანიებისათვის სარკინიგზო ტრანსპორტის მიერ ყოველდღიურად იზრდება. ამას ხელს უწყობს მრავალი მიზეზი, რომელთაგან ერთ-ერთ უმთავრესს წარმოადგენს სარკინიგზო ორგანიზაციების მოღვაწეობის ორიენტაცია საბოლოო მომხმარებელზე. ამასთან ერთად, ლოგისტიკური მიდგომა უზრუნველყოფს გაცილებით უფრო სრულ დაკმაყოფილებას სატრანსპორტო მომსახურების მომხმარებლებისა, რაც შესაბამისობაშია მათ ძირითად მოთხოვნებთან. ბაზრის მოთხოვნები არ შემოისაზღვრება მხოლოდ სატრანსპორტო გადაზიდვებზე მოთხოვნით.

მომხმარებლები, როგორც წესი, თვითონ კარნახობენ იმ პირობებს, რომლებიც განსაზღვრავენ განეული მომსახურების ხარისხსა და დონეს. სწორედ ამიტომ, მომხმარებელთა მომსახურება წარმოადგენს იმ ფაქტორს, რომელიც აფორმირებს თვი-

თონ ლოგისტიკის მოთხოვნებს სანარმოებში, ჩვენს შემთხვევაში - კონკრეტულად რკინიგზაში. ბოლო ათწლეულების განმავლობაში ლოგისტიკა გახდა ბიზნესის მართვის ეფექტური ინსტრუმენტი. თანამედროვე ლოგისტიკური მენეჯმენტის დანერგვა საშუალებას იძლევა:

- დაჩქარდეს კაპიტალის ბრუნვა;
- შემცირდეს სატრანსპორტო-საექსპედიტორო მომსახურების და კონკრეტულად გადაზიდვების თვითღირებულება;
- ასევე, შემცირდეს დანახარჯები მომსახურების განაწილებაზე.

როგორც თანამედროვე ევროპული გამოცდილება გვიჩვენებს, დანახარჯების ერთი პროცენტით შემცირება ექვივალენტურია გადაზიდვების მოცულობის 10-%-იანი ზრდისა. რაც შეეხება ფინანსური სტაბილურობის ამალლებას, ჩვენ შემთხვევაში სარკინიგზო ტრანსპორტისათვის, ის პირდაპირ კავშირშია საფინანსო-საკრედიტო სერვისის გაუმჯობესებასთან, რომელიც, თავის მხრივ, ეფუძნება ლოგისტიკურ პრინციპებს.

ცხრ. 1. საშუალო საშემოსავლო განაკვეთები სატვირთო-სარკინიგზო გადაზიდვებზე

ქვეყანა	აშშ დოლარი/ 10 ტ-კმ.-ზე
იაპონია	0,595
გერმანია	0,572
საფრანგეთი	0,496
უნგრეთი	0,366
ესპანეთი	0,352
პოლონეთი	0,205
აშშ	0,164
კანადა	0,154
ჩინეთი	0,043
რუსეთი	0,036

რეალურად მრავალი ფუნქციონირებადი ლოგისტიკური სატრანსპორტო სისტემებისათვის, მათ შორის სარკინიგზო ტრანსპორტისათვისაც, დამახასიათებელია რთული სისტემის ძირითადი ხასიათი, რომელიც მოიცავს:

- კომპლექსურობას, განპირობებულს ელემენტების (კვანძების) დიდი რიცხვის არსებობით, ცალკეულ კვანძებს შორის ურთიერთობის ხასიათით, სისტემის მიერ შესრულებული ფუნქციებით. რთულად ორგანიზებული მართვით და გარე პირობების სისტემაზე ზემოქმედებით;

- იერარქიულობას, ანუ უფრო დაბალი დონის ელემენტების დაქვემდებარებას შედარებით მაღალ დონის ელემენტებთან, ან ლოგისტიკის მართვის ფუნქციონალურობასთან;

ფუნქცია, რომელიც რეალიზდება მხოლოდ მთლიანი ლოგისტიკური სისტემით და არა მისი რომელიმე კვანძით ან ქვესისტემით;

- სტრუქტურირებას, რომელიც განისაზღვრება ურთიერთდაკავშირებული ობიექტებისა და სუბიექტების მართვით, რომლებიც უშუალოდაა დაკავშირებული ლოგისტიკური ტექნოლოგიების გამოყენების მამატაბებსა და ხასიათზე;

- პირველი მიმართულება ორიენტირებულია კონკურენტუნარიანობის ამაღლებასა და სატრანსპორტო მომსახურების მომხმარებელთა დანახარჯების საერთო შემცირებასთან, რაც აფართოებს ლოგისტიკური მომსახურების ასორტიმენტს და აუმჯობესებს მის ხარისხს მომხმარებელთა მომსახურების ახალი სახეობებისა და ფორმების დანერგვის ხარჯზე;

- მეორე მიმართულება დაკავშირებულია სარკინიგზო საწარმოებისა და კომპანიების მოღვაწეობის გეოგრაფიულ გაფართოებასთან, რაც კავშირშია ქვეყანაში პოლიტიკურ და ეკონომიკურ ცვლილებებთან. გარდა ამისა, ახალ გახსნილ სატრანსპორტო ბაზრებთან, რაც ზრდის ლოგისტიკური მომსახურების მამატაბებსა და სპექტრს;

- მესამე მიმართულება დაფუძნებულია მნიშვნელოვან ინვესტიციებზე, ახალ ტექნოლოგიებსა და საინფორმაციო სისტემებზე, რაც საშუალებას იძლევა ამაღლდეს აუცილებელი ინფორმაციის დამუშავების სიჩქარე, ოპტიმიზირებული იქნას არესებული

ტვირთნაკადები და შესაბამისად შემცირებული იქნას ლოგისტიკური სისტემის ყველა მონაწილის დანახარჯები.

დღეისთვის, საქართველოს რკინიგზაში შექმნილი ინფორმაციის გადამუშავებისა და მართვის ცენტრალიზირებული სისტემა დაფუძნებულია ერთიან სივრცეზე, რაც საშუალებას იძლევა რეალიზებადი გახდეს ერთიანი ლოგისტიკური სატრანსპორტო სისტემის ეფექტური მართვა, რაც განაპირობებს გადაზიდვის პროცესის ყველა მონაწილის აუცილებელ ინტეგრაციას როგორც ქვეყნის შიდა სივრცეში, ასევე საერთაშორისო ლოგისტიკურ ქსელში.

საბაზრო ეკონომიკის პირობებში და სარკინიგზო ტრანსპორტის რეფორმირების პროცესში სასაქონლო და ფულადი ნაკადების ეფექტური მოძრაობა, როგორც ლოგისტიკური სერვისის მნიშვნელოვანი ნაწილი მიიღწევა ფინანსური მომსახურების გადწყვეტის ოპტიმიზაციის გზით. სწორედ ამან განაპირობა ცნების “ლოგისტიკური ფინანსური ნაკადი” გაჩენა, რამაც საფუძველი დაუდო ცნებას - საფინანსო-საკრედიტო სერვისს.

მთავარ მიზანს ლოგისტიკური მომსახურების ამ სახეობისა, რომელიც დაფუძნებულია სასაქონლო ნაკადების და სხვა ლოგისტიკური მომსახურების ხელსაყრელ ფუნქციონირებასთან, წარმოადგენს მისი უზრუნველყოფა საჭირო ფინანსური რესურსებით, საჭირო დროში, სხვადასხვა ფორმებისა და მეთოდების ეფექტური გამოყენებით, შეღავათებისა და ფასდაკლების სისტემის სტიმულირებით და ბოლოს, ფინანსირების თანამედროვე წყაროების ეფექტური გამოყენებით (ლიზინგი, ფასიანი ქვალდები და სხვა).

იმ პრინციპებს, რომლებიც საფუძვლად უნდა დაედოს თანამედროვე საფინანსო-საკრედიტო სერვისის სარკინიგზო საწარმოებსა და კომპანიებში შეიძლება მიეკუთვნებოდეს:

- საფინანსო-საკრედიტო მომსახურების სრულ მოცულობის უზრუნველყოფა, რომელიც შესაბამისობაშია წარმოდგენილი სატრანსპორტო მომსახურების პირობებთან:

- სერვისის სახეობებისა და დონის მაქსიმალური შესაბამისობა მომხმარებელთა მოთხოვნებთან, ასევე, საფინანსო საკრედიტო და სატრანსპორტო მომსახურების მოხმარების ხასიათთან;

- სერვისის მოქნილობა;

- მომსახურების წარდგინების ოპერატიულობა და ამ მიზნით

სარკინიგზო სანარმოების ფილიალების აუცილებელი ქსელის შექმნა, მჭიდრო კავშირი კომერციულ ბანკებთან და სხვა საკრედიტო ინსტიტუტებთან;

- ინფორმაციის შეგროვება და სისტემატიზაცია;
- სატრანსპორტო და ფინანსური მომსახურების მოდერნიზაცია და სრულყოფა;
- მუდმივი კლიენტურის ფორმირება და საფინანსო საკრედიტო ხასიათის სპეციფიური მომსახურების შეთავაზება.

საბაზრო ურთიერთობების გაღრმავებასთან ერთად სარკინიგზო ტრანსპორტზე ორგანიზაციული გარდაქმნების პარალელურად ფინანსური სერვისის მნიშვნელოვნება კიდევ უფრო გაიზრდება.

ცხრ. 2. სატრანსპორტო პროცესში ტვირთმფლობელის პრიორიტეტები

ფაქტორი	1980 წ-მდე, მნიშვნელობის %	2000 წ. შემდეგ, მნიშვნელობის %
1. დაცულობა (მინოდების დროის სიზუსტე)	47,3	43,8
2. ტარიფები (ღირებულება, სატარიფო განაკვეთები)	5,3	19,5
3. დრო (სიჩქარე, მინოდების დრო)	26,3	9,8
4. მოთხოვნები გადამზიდავთან (კომპეტენტურობა)	0,0	12,2
5. მოთხოვნები ექსპედიტორთან (სერვისი)	5,3	9,8
6. ტვირთდაზიანება, მოთხოვნის პროცედურები	15,8	4,9
სულ	100,0	100,0

საერთაშორისო მიმოსვლაში, კომბინერებულ მულტი და ინტერმოდალურ გადაზიდვებში მეცნიერულ ტექნიკურ პროგრესზე დაფუძნებული თანამედროვე ტექნოლოგიების გამოყენებამ დღის ნესრიგში დააყენა ერთიანი ლოგისტიკური მიდგომების საჭიროება, რის შედეგადაც ხდება მიწოდებათა ერთიან ლოგისტიკურ ჯაჭვში ტვირთმფლობელების მიერ გადაზიდვის კრიტერიუმთა იერარქიული ფაქტორების შექმნა ყველა კონკრეტულ შემთხვევაში. ზოგადად, ფაქტორთა მნიშვნელობის ცვლილება დროის მოთხოვნებიდან გამომდინარე მოყვანილია ცხრილში 2.

განსაკუთრებით შევჩერდებით ორ მაჩვენებელზე:

- გადაზიდვის ღირებულება (სატარიფო განაკვეთები);
- გადამზიდვის (ექსპედიტორის) კომპეტენტურობა (პროფესიონალიზმი).

პირველი ფაქტორის ზრდა განპირობებულია მიწოდების სიჩქარის ფაქტორის შემცირებით, რადგან თანამედროვე ტექნოლოგიები კომბინირებულ გადაზიდვებში და პროცესის ორგანიზაციული სრულყოფა თავისთავად ზრდის გადაზიდვის სიჩქარეს, უახლოვდება რა ერთერთ უმთავრეს ლოგისტიკურ პრინციპს “ზუსტ დროში”.

მეორე ფაქტორის მნიშვნელობის გაზრდა პირდაპირ კავშირშია ლოგისტიკურ სერვისთან. ის კომპანიები, რომლებიც თავიანთ საქმიანობაში იყენებენ ერთიანი ლოგისტიკური მიწოდებათა ჯაჭვის შექმნის პრინციპებს (ზოგადად, ლოგისტიკურ მიდგომას) აღწევენ კონკურენტულ უპირატესობას სატრანსპორტო მომსახურების ბაზარზე. ასეთი მიდგომების განხორციელება მოითხოვს მაღალ კომპეტენციას.

ბაზრის ვერტიკალური სეგმენტაციის შესაბამისად, სატრანსპორტო მომსახურების პაკეტი ფორმირდება ძირითადი საბაზო მომსახურების-გადაზიდვის დიფერენცირებულობის მიხედვით, პლიუს დამატებითი სასერვისე მომსახურება.

ცხრ. 3. საბაზო მომსახურების პარამეტრების კლასიფიკაცია

პარამეტრები	1კლ.	2კლ.	3კლ.	4კლ.	5კლ.
ფინანსური გარანტიები					
მომსახურების პარამეტრები:					
მიწოდება “ზუსტ დროში”					
შეთანხმებული გრაფიკი					
დაჩქარებული მიწოდება					
დაკვეთის დადასტურების შემცირებული დრო					
ტექნოლოგიები:					
ყველა მიწოდების დაგეგმვა და კონტროლი					
გრაფიკის თავისუფალი ხაზების დაგროვება და გაშვება					
“მუდმივი ბრუნვის მატარებლები”					
“ტექნოლოგიური მარშრუტები”					
“სატვირთო ექსპრესები”					

საბაზო მომსახურება ეფუძნება შემდეგ საპროდუქტო ასორტი-
მენტს:

- სამარშრუტო მოწოდება;
- სავაგონო მოწოდება;
- წვრილი მოწოდება.

ბაზრის მოთხოვნების შესაბამისად ჩვენს მიერ შეთავაზებულია
საბაზო მომსახურების დიფერენციაცია ხუთ ძირითად კლასად,
სერვისის დონის შესაბამისად:

პირველი კლასი – ტვირთის გაგზავნა არებული ნორმატიული პირობებითა და განაცხადის წარდგენის ვადის გათვალისწინებით, მიწოდების სიჩქარით, გრაფიკის შესრულების მკაცრი გარანტიების დაუცველად. ეს მიდგომა გამოიყენება გაგზავნის მოცულობის სამი ვარიანტისათვის:

- სამარშრუტო გაგზავნა;
- სავაგონო გაგზავნა;
- წვრილ-პარტიული გაგზავნა.

მეორე კლასი – მიწოდების მკაცრი ვალდებულებები, ტვირთი მიწოდებული იქნას მითითებულ ვადაში. აღნიშნული ამოცანის შესრულება მიიღწევა ტექნოლოგიურად რამოდენიმე პირობებში:

- განაცხადის წინასწარი მიწოდება და მისი ჩართვა პრიორიტეტული (ფიქსირებული დრო) გადაზიდვების გრაფიკში;
- ტვირთის გაგზავნა დაჩქარებული რიგით.

აღნიშნული შეიძლება გამოვიყენოთ სარკინიგზო ფორმირებისა და სავაგონო გაგზავნებისათვის.

მესამე კლასი – დაჩქარებული გაგზავნა “ზუსტ დროში” მიწოდების ვალდებულების დაცვით:

- კლიენტისათვის აუცილებელია განაცხადის წინასწარი მიწოდება, რათა დაკვეთა ჩაისვას პრიორიტეტული გადაზიდვების გრაფიკში.

ეს კლასი შეიძლება გამოვიყენოთ სარკინიგზო და სავაგონო გზავნილების ფორმირებისათვის.

მეოთხე კლასი – დაჩქარებული გაგზავნა “ზუსტ დროში” მიწოდების ვალდებულებით. ეს კლასი ანალოგიურია მესამე კლასისა, შესაბამისად, აუცილებელია განაცხადო წინასწარი მიწოდება. თუმცა, განსხვავდება მესამე კლასისაგან იმით, რომ შესაძლებელია ტვირთი გადაზიდოს მცირე დროით. ეს კლასი გამოიყენება მხოლოდ სავაგონო გადაზიდვებისათვის.

მეხუთე კლასი – მომსახურების მაქსიმალური მოქნილობა – “ზუსტ დროში” მიწოდების განხორციელება განაცხადის წინასწარი შევსების გარეშე. ეს კლასი გამოიყენება მხოლოდ სავაგონო გზავნილების პირობებში.

წარმოდგენილი პირობები მოდელირების პოზიციონირებისა, ვფიქრობთ, ზედგამოჭრილია საქართველოს რკინიგზისათვის, სა-

დაც ყველაზე დიდ სეგმენტს გადაზიდვების საერთო მოცულობაში შეადგენს ნავთობპროდუქტების ტრანსპორტირება.

მოდელის პოზიციონირების ეს მეთოდი პირდაპირ შეიძლება იქნას მორგებული დაკვეთების შესრულების ლოგისტიკურ მოდელებთან. კერძოდ:

FIFO: “პირველი მოხვედი — პირველი ნახვედი”. ყველაზე დიდი ყურადღება ექცევა იმ დაკვეთას, რომელიც ყველაზე უფრო ადრე შემოვიდა:

LIFO: “უკანასკნელი მოხვედი — პირველს მოგემსახურეს”. ყველაზე დიდი ყურადღება ექცევა იმ დაკვეთას, რომელიც ყველაზე გვიან შემოვიდა. ეს წესი კარგად ეთანადება მარაგების მართვის სასწყობო პრინციპს, როცა ტვირტები განთავსებულია ისე, რომ მისი ჩამოღება შესაძლებელია მხოლოდ ზემოდან;

SPT: “უმოკლესი ოპერაციის წესი”. დიდი ყურადღება ექცევა იმ დაკვეთას, რომლის შესრულება შესაძლებელია უმოკლეს ვადებში;

MST: “მინიმალური დროითი რეზერვი”. ყველაზე დიდი ყურადღება ექცევა იმ დაკვეთს, რომელსაც გააჩნია მინიმალური დროითი რეზერვი. სარეზერვო დრო განისაზღვრება როგორც სხვაობა დაკვეთის შესრულების შესაძლებელ დროსა და დაკვეთის ფაქტიური შესრულების დროს შორის;

EDD: “ყველაზე უფრო მცირე დრო დაკვეთის შესრულებაზე”. ყველაზე დიდი ყურადღება ექცევა იმ დაკვეთას, რომელსაც შესრულების ყველაზე მცირე ვადები აქვს.