

საქართველოს ლოჯისტიკური სისტემა: პრობლემები და პერსპექტივები

ნინო ჭილაია

ბათუმის შოთა რუსთაველის სახელმწიფო
უნივერსიტეტის დოქტორანტი

რეზიუმე

საბაზრო ეკონომიკის პირობებში კონკურენციის გამწვავებამ და ეკონომიკური ინტეგრაციის დაჩქარებულმა პროცესებმა დღის წესრიგში დააყენა ლოჯისტიკური სისტემის ოპტიმიზაციისა და ლოჯისტიკური პოტენციალის გამოყენების აუცილებლობა. ლოჯისტიკური პოტენციალის სრულად ათვისება წარმოადგენს არა მხოლოდ ცალკეული ბიზნესის, არამედ ქვეყნის ეკონომიკის განვითარების მნიშვნელოვან ფაქტორს, ვინაიდან ხელს უწყობს ქვეყნების ინტეგრაციას გლობალურ ლოჯისტიკურ ქსელში და მათ ეფექტურ დაკავშირებას მსოფლიო ბაზრებთან.

საქართველოს თავისი გეოგრაფიული მდებარეობა საკმაოდ დიდ ლოჯისტიკურ შესაძლებლობებს სთავაზობს, განსაკუთრებით სატრანზიტო ცენტრად გადაქცევისთვის. თუმცა, ქვეყნის დონეზე არ ხდება არსებული პოტენციალის სრულად ათვისება. აღნიშნულის მიზეზად ზოგადად საქართველოს ლოჯისტიკური სისტემა და მისი სრულყოფის მიზნით განხორციელებული ღონისძიებები შეიძლება დავასა-ხელოთ, რომელთაც არც ისე სახარბიელო შედეგი აქვს.

საკვანძო სიტყვები: ლოჯისტიკა, ლოჯისტიკური სისტემა, გლობალური ლოჯისტიკური ქსელი, სატრანზიტო ცენტრი, პრობლემები, პერსპექტივები

შესავალი

კონკურენციის პირობებში ჩვენი ქვეყნის ეკონომიკური განვითარების ერთ-ერთ ძირითად მიმართულებას სატრანზიტო ფუნქციის კონკურენტუნარიანობის ამაღლება და ამ ფუნქციის ეფექტური გამოყენება უნდა წარმოადგენდეს. ლოჯისტიკუ-

რი პოტენციალის სრულად გამოყენებას უმნიშვნელოვანესი და სტრატეგიული მნიშვნელობა აქვს საქართველოს ეკონომიკისთვის. ეს ხომ ქვეყნისა და რეგიონული შემოსავლის ზრდის, მოსახლეობის შრომითი დასაქმებისა და საქართველოს საერთაშორისო საბაზრო სისტემაში ინტეგრაციის წინაპირობაა.

ძირითადი ტექსტი

საქართველო ლოჯისტიკის დარგის განვითარების დონით საწყის ეტაპზე იმყოფება და ლოჯისტიკური ბაზარი საკმაოდ ფრაგმენტირებულია, რაც, ერთი მხრივ, გამოწვეულია დარგში არსებული და დღემდე გადაუჭრელი პრობლემებით. მიუხედავად იმისა, რომ ქვეყნის ხელისუფლების მხრიდან შესამჩნევია გარკვეული ნაბიჯების გადადგმა, რომლებიც დადებითად უნდა ასახულიყო დარგის განვითარებაზე, საქართველოს ლოჯისტიკური სისტემას საკმაოდ გრძელი გზა რჩება გასავლელი სრულყოფამდე.

საქართველოს ლოჯისტიკური სისტემის განხილვა ეკონომიკის მაკრო და მიკრო ჭრილში, შემდეგნაირ სურათს მოგვცემს:

სამართლებრივი გარემო. უკანასკნელი 15 წლის განმავლობაში, ეკონომიკის საბაზრო ურთიერთობებზე გადასვლამ და რადიკალურმა ეკონომიკურმა რეფორმებმა დღის წესრიგში დააყენა ქვეყანაში საინვესტიციო პოლიტიკის ტრანსფორმაციისა და შესაბამისი გრძელვადიანი სახელმწიფო პროგრამის ფორმირების საკითხი. შესაბამისად, ხელისუფლების მხრიდან ქვეყანაში განხორციელდა რიგი სამართლებრივი რეფორმები, რამაც ირიბი გავლენა მოახდინა ლოჯისტიკის დარგის განვითარებაზე მენარმეთა ნახალისებით:

- შემცირდა ბარიერები და კვოტები, როგორც იმპორტირებულ, ასევე ექსპორტირებულ პროდუქციაზე;
- გაუქმდა საბაჟო ტარიფები ექსპორტსა და რე-ექსპორტზე;
- გაფორმდა „უპირატესი ხელშეწყობის რეჟიმები“ ვაჭრობის მსოფლიო ორგანიზაციის წევრებთან;
- დადგინდა პრეფერენციული ტარიფები აშშ-თან, კანადასთან, შვეიცარიასთან, იაპონიასთან და ნორვეგიასთან - ნულოვანი

ტარიფი ან/და დაბალი ტარიფი საქართველოდან ამ ქვეყნებში ექსპორტირებულ საქონელზე;

- დადგინდა GSP + ევროკავშირთან, რაც საშუალებას აძლევს საქართველოს პროდუქცია დაბალი ტარიფით გაიტანოს ექსპორტზე ევროკავშირის ბაზარზე;

- იმპორტირებული პროდუქციის 90%-ზე გაუქმდა საბაჟო გადასახადი, დარჩენილზე კი ვრცელდება 5% და 12%-ანი საბაჟო გადასახადი;

- გამარტივდა განბაჟების პროცედურა;

- დღგ 20%-დან შემცირდა 18%-მდე, საშემოსავლო გადასახადი 25%-დან შემცირდა 20%-მდე, მოგების გადასახადი 15%-ია, საკუთრების გადასახადი 0-1%-მდე მერყეობს;

- 84%-ით შემცირდა ნებართვებისა და ლიცენზიების მოთხოვნა იმპორტირებულ პროდუქციაზე და შენარჩუნდა მაღალი რისკის პროდუქტებსა და ბუნებრივ რესურსებზე;

- ორმაგი დაბეგვრა გაუქმდა გარკვეულ ქვეყნებთან;

- თავისუფალი სავაჭრო რეჟიმი ამოქმედდა თურქეთთან, აზერბაიჯანთან, სომხეთთან, უკრაინასთან, მოლდოვედთან, თურქმენეთთან, ყაზახეთთან, ბელორუსეთთან, ტაჯიკეთთან და ყირგიზეთთან;

- მიკრო ბიზნესები (ბრუნვა 30 ათას ლარზე ნაკლები) გათავისუფლდა გადასახადებისგან;

- გაფორმდა ღრმა და ყოვლისმომცველ სავაჭრო ხელშეკრულება ევროკავშირთან.

ჩამოთვლილი ღონისძიებები ქვეყნის პოლიტიკური და ეკონომიკური გარემოს გაუმჯობესებისკენ იყო მიმართული. მათი განხორციელების მთავარი მიზანი ქვეყნის სამრეწველო სექტორის ხელშეწყობა და საინვესტიციო მიზიდველობის ზრდა იყო, მაგრამ უნდა ვაღიაროთ, რომ შემცირებულ ტარიფებს, გამარტივებულ საბაჟო პროცედურებს, შეღავათიან სავაჭრო რეჟიმებსა და ლიბერალურ საგადასახადო რეფორმას არაპირდაპირი გავლენა უნდა მოეხდინა ეკონომიკის სხვა სფეროების განვითარებაზე, მათ შორის ლოჯისტიკაზეც. ლოჯისტიკის დარგისთვის აღნიშნული რეფორმები მაკრო გარემოში შემავალი ეკო-

ნომიკური ფაქტორის პოზიტიური გამოძახილი უნდა ყოფილიყო. მიუხედავად ამისა, ქვეყანაში არსებული ტექნო-ლოგიური დონე, რაშიც უპირველეს ყოვლისა მოიაზრება ლოჯისტიკური ინფრასტრუქტურა დარგის განვითარების მთავარ დამაბრკოლებელ ფაქტორად გვევლინება.

განვითარებული სატრანსპორტო და ლოჯისტიკური ინფრასტრუქტურა ქვეყნის კონკურენტუნარიანობის და სატრანზიტო პოტენციალის ზრდის ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი ფაქტორია. სატრანსპორტო და საბაჟო სისტემის განვითარებისა და ბიზნესის კონკურენტუნარიანობის ზრდის მიზნით, საქართველოს მთავრობის ამოცანა სტრატეგიის დოკუმენტში სატრანსპორტო სფეროში კონკურენტული გარემოს ფორმირება იყო, რაც გულისხმობდა საინფორმაციო სისტემების განვითარებას და ტრანსპორტის სტატისტიკის ერთიანი ბაზის ფორმირებას; სატრანსპორტო დოკუმენტების ელექტრონულად დამუშავების სისტემის დახვეწას და თანამედროვე ინფორმაციული ტექნოლოგიების ფართოდ გამოყენება და „ერთი ფანჯრის“ პრინციპის დანერგვა. შედეგად, თუკი მრავალი წლის წინ ტრანზიტი საქართველოს გავლით იყო ხანგრძლივი და ძვირადღირებული შეთავაზება, სასაზღვრო რეფორმებმა, რომლებიც 2004 წლიდან განხორციელდა, რადიკალურად გაამარტივა პროცესები და ძალიან ეფექტიანი გახადა სისტემა. ახალი მოდელის წყალობით, გაუქმდა წვდომა სატრანსპორტო-ექსპედიტორულ პროფესიულ რეგულაციებთან, საქონლის გაფორმების დრო საქართველოში მინიმუმამდე დავიდა და (გაფორმებაში) მონაწილე ორგანიზაციების რაოდენობა საზღვარზე ერთამდე შემცირდა, ეს ერთეულია საქართველოს შემოსავლების სამსახური.

„ერთი ფანჯრის“ პრინციპის წარმატებულმა დანერგვამ ვერ შეძლო სრულად აღმოეფხვრა საბაჟო პროცედურებთან დაკავშირებული პრობლემები, განსაკუთრებით ეს ეხება სატრანსპორტო კომპანიების მოცდის დროს. მაგალითად, ამჟამინდელი ხაზოვანი საზღვარი (რომელიც შეზღუდულია იმის გამო, რომ არ არსებობს ფიზიკური სივრცე სასაზღვრო გამშვებ პუნქტში ეფექტური ღონისძიებების განსახორციელებლად) და დღეს არსებული

„პირველად მოსულს პირველს უნდა მოემსახურონ“ წრფივი სისტემა ხანგრძლივი ლოდინის მიზეზია. ამდენად, უნდა შემუშავდეს რიგის მართვის გარკვეული მექანიზმი, დაბალრისკიან ტვირთებს უნდა მოემსახურონ დროულად და ისინი უნდა გამოიყოს დანარჩენისგან სწრაფი შემომწების ხაზში. სასურველი იქნება მონიტორინგისა და შეფასების სისტემის დანერგვა, რომელიც მიმდინარე პროცესებს აფასებს და მომსახურების განხორციელების, აღსრულების და სტრატეგიული დაგეგმვის საშუალებას იძლევა.

პოლიტიკური, ეკონომიკური და ტექნოლოგიური გარემო. ქვეყანას ამბიცია აქვს გაზარდოს ტვირთბრუნვა, გახდეს ლოჯისტიკური ლიდერი მეზობელ ქვეყნებს შორის, მაგრამ ქვეყნის მასშტაბით არსებული სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის გამტარუნარიანობა ვერ უზრუნველყოფს გაზრდილი ტვირთების მომსახურებას; გადაზიდვისა და ლოჯისტიკური მომსახურების ფასი არაკონკურენტუნარიანია; არ არსებობს თანამედროვე მოთხოვნების შესაბამისი ლოჯისტიკური ცენტრები.

საქართველომ აირჩია სატრანსპორტო სფეროს განვითარების მეტად დინამიური პოლიტიკა უკანასკნელი 10 წლის განმავლობაში. ეს პოლიტიკა მიმართულია, რომ მაქსიმალურად გაიზარდოს კერძო სექტორის მონაწილეობა პორტებისა და აეროპორტების მართვაში და ამასთანავე გაიზარდოს აღნიშნული მიმართულებით ინვესტიციები. აღმოსავლეთ-დასავლეთის ავტომაგისტრალის განახლება საერთაშორისო საავტომობილო გზების სტანდარტების შესაბამისად დაწყებულია და მისი დასრულება 2020 წლისთვის არის დაგეგმილი, თუმცა ქვეყნის გზების ქსელის მდგრადი განვითარება კვლავ გამოწვევად რჩება. მიუხედავად იმისა, რომ საერთაშორისო დანიშნულების გზების 76 პროცენტის მდგომარეობა მიიჩნევა კარგად ან დამაკმაყოფილებლად, აღნიშნული საერთაშორისო დანიშნულებისა და მთავარი გზების სიმძლავრე არაადეკვატურია მაღალი სატრანსპორტო მოძრაობის გასატარებლად. ეს ძირითადად განპირობებულია გზების ტექნიკური მომსახურების არასაკმარისი დაფინანსებით და შეუსრულებელი სარემონტო სამუშაოების დაგროვებით. მარეგულირებელი ზედამხედველობისა და პროფესიული ნორმების გაუმჯობესება

წარმოადგენს პრიორიტეტს ზოგადად მომსახურების სფეროს გასაუმჯობესებლად. წესები, რომლებიც არეგულირებს საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვების ინდუსტრიას საქართველოში, თანდათანობით თავისი არსით დაუახლოვდა ევროკავშირის კანონმდებლობის მოთხოვნებს (EU acquis), პროფესიული კომპეტენციის, სანიმუშო რეპუტაციისა და ფინანსური მდგომარეობის თვალსაზრისით. ბაზრის მხოლოდ ის მონაწილეები ექვემდებარებოდნენ ასეთ წესებს, რომელთაც შეტანილი ჰქონდათ განაცხადი საერთაშორისო ოპერირების მრავალჯერადი ნებართვის მოსაპოვებლად. ქართველ ოპერატორებს მოეთხოვებათ აღნიშნული კრიტერიუმების შესრულება ტრანსპორტის მინისტრთა ევროპული კონფერენციის (ECMT) მიერ განაწილებულ კვთებზე საქართველოსთვის წვდომის მოსაპოვებლად. თუმცა, აქვე უნდა ითქვას, რომ ქართული რეგულაცია არ ავალდებულებს ადგილობრივ ოპერატორებს, რომ დააკმაყოფილონ პროფესიული საქმიანობის ნორმები ერთჯერადი საერთაშორისო ნებართვის მიღებისას. შესაბამისად, გამომდინარე იქედან, რომ კომპანიათა უმრავლესობა ერთჯერადი ნებართვით სარგებლობს, არ ხდება მათი ხრიდან საავტომობილო ფლოტების განახლება და ამ მიზნით ხარჯების გაწევა.

საგზაო სატრანსპორტო მომსახურება კვლავაც მნიშვნელოვან როლს ასრულებს საქართველოს, როგორც სატრანზიტო ქვეყნის პოზიციაში აღმოსავლეთსა და დასავლეთს შორის. ჩვენი მოკრძალებული აზრია, შემუშავდეს დარგის განვითარების სტრატეგია, რომელიც, ერთი მხრივ, შეძლებს ქვეყნისთვის ისეთი პოზიციის უზრუნველყოფას, რომ მიიღოს სარგებელი ტრანზიტიდან და მეორე მხრივ, მოიტანს მიზნობრივ ინვესტიციებს, რომლებიც მიმართული იქნება მდგრადი განვითარებისკენ, შესაძლებლობების განვითარებასა და მარეგულირებელ რეფორმაზე.

ამჟამად საგზაო გადაზიდვების გამოყენება მნიშვნელოვნად უპირატეს მდგომარეობაშია საჰაერო გადაზიდვების განვითარებასთან შედარებით, რითაც სუსტდება საქართველოს, როგორც 700-900კმ რადიუსში სატრანზიტო აეროპორტის უპირატესობა. ამასთანავე, როგორც უკვე აღვნიშნეთ საჰაერო ტვირთების

მოცულობა კვლავ მოკრძალებულია (დაახლოებით 36,000 ტონა 2016 წელს) და ექსკლუზიურად კონცენტრირებულია თბილისის საერთაშორისო აეროპორტში. საჰაერო გადაზიდვების მთავარ შემადგერხებელ ფაქტორად თბილისის აეროპორტის თვითმფრინავებისთვის პარკირებისა და ჩატვირთვა-გადმოტვირთვისთვის განკუთვნილი ახალი სივრცე ქმნის, რაც განაპირობებს გარკვეულ შეზღუდვებს დიდი ზომის თვითმფრინავების მიღების თვალსაზრისით. შესაბამისად, მნიშვნელოვანია პარკირების სივრცესთან დაკავშირებული მოთხოვნების შესწავლა ავიაშიდების სხვადასხვა ტიპისთვის და ოპერაციებისთვის. ამიტომ, დროულად უნდა იქნეს განიხილული თვითმფრინავების პარკირებისა და ჩატვირთვა-გადმოტვირთვისთვის განკუთვნილი ძველი ან ახალი სივრცის რეაბილიტაცია.

საქართველოს პორტები იმ დერეფნების მთავარი ნაწილია, რომელთა მეშვეობითაც ტრანზიტი ხორციელდება კავკასიის რეგიონისკენ შავი ზღვის გავლით და პირდაპირი წვდომა აქვს რკინიგზასა და აღმოსავლეთ-დასავლეთის ავტომაგის-ტრალთან. სანავსადგურო პოტენციალის განვითარებასთან დაკავშირებით ჯერ კიდევ 2003 წელს, დამტკიცდა პრეზიდენტის ბრძანებულება (2003 წლის 8 იანვრის პრეზიდენტის ბრძანებულება 3, „საქართველოს სანავსადგურო პოტენციალის განვითარების კონცეფციის შესახებ“), რომლის მიზანიც საქართველოს ნავსადგურების პოტენციალის განვითარება იყო. 2012-2015 წლების ქვეყნის სტრატეგიის დოკუმენტშიც ქვეყნის ეკონომიკური განვითარების ერთ-ერთ პრიორიტეტად საზღვაო პორტების განვითარება გვევლინებოდა. საქართველოს მთავრობის მიერ დეკლარირებულ გეგმაში საზღვაო პორტების შესახებ ნათქვამი იყო: „მიზანია საპორტო ინფრასტრუქტურის კარგად განვითარება, რომელიც მორგებული იქნება სატვირთო, სამგზავრო გადაზიდვების და სატვირთო-სამგზავრო გადაზიდვების სწრაფ და იაფ მომსახურებაზე“. მიუხედავად ამისა, 2003 წლის შემდეგ კონკრეტული ნაბიჯები არ გადადგმულა ამ მიმართულებით. ძირითადი პრობლემები პორტებთან მიმართებაში უკავშირდება მაქსიმალურ დატვირთვასთან დაკავშირებულ შეზღუდვებს, ტვირთბრუნვის ზრდას

და კონკურენტული ალტერნატივების ეფექტს (მაგ. ყარსი - თბილისი - ბაქო სარკინიგზო კავშირი). რაც შეეხება ტვირთბრუნვის ზრდას, ყურადსაღებია ის ფაქტი, რომ საქართველოს პორტების სრული დატვირთვა მოითხოვს მნიშვნელოვან ინვესტიციებს. 4 წლის წინ ხელისუფლებამ ექსპორტის ზრდის მიზნით სატრანსპორტო და ლოჯისტიკური ინფრასტრუქტურის განვითარებაც ერთ-ერთ პრიორიტეტად დასახა. ბოლო 3 წლის განმავლობაში 2,8 მლნ ლარის ინვესტიცია ჩაიდო ლოჯისტიკურ ინფრასტრუქტურაში, რაც ნამდვილად არასაკმარისია დარგის სრულყოფისთვის. ბოლო 10 წლის განმავლობაში, სატრანსპორტო-საექსპედიციო პოტენციალის დანახვის შემდეგ ბევრი ამ ტიპის კომპანია შეიქმნა ქვეყნის მასშტაბით, მაგრამ ისინი თავიანთი მოძველებული სატრანსპორტო საშუალებათა პარკით, სუსტი ინფრასტრუქტურით ვერ პასუხობენ საერთაშორისო სტანდარტებს და შესაბამისად, შემცირებული აქვთ საქმიანობის მასშტაბები. რაც შეეხება არაკონკურენტუნარიან ფასებს, ეს პრობლემაც გადაუჭრელია.

საქართველოს რკინიგზა სატრანზიტო დერეფნის შემადგენელი ნაწილია. ლოჯისტიკოსთა მიერ ყველაზე ხშირად დასახელებული შეფერხება სარკინიგზო ტრანსპორტის თვალსაზრისით მოძრავი სარკინიგზო შემადგენლობის ხელმისაწვდომობა და არაადეკვატური ხარისხია. მიუხედავად იმისა, რომ ზოგიერთი დახურული ვაგონი კარგ მდგომარეობაშია, ვაგონ-პლატფორმების დიდი ნაწილი მოძველებულია. ამასთანავე, ძნელად ხელმისაწვდომია სპეციალური მოძრავი შემადგენლობა მძიმე ტვირთების ან სამაცივრო მომსახურებისთვის. ამას გარდა, საქართველოს რკინიგზის პარკში არსებული ელმავლების უმეტესობამ ამონურა ექსპლუატაციის ვადა. ყოველივე ეს განაპირობებს დაბალ ეფექტიანობას სატრანზიტო დერეფნის გარკვეულ მონაკვეთებში. კომერციული თვალსაზრისითაც შეიმჩნევა პრობლემები. საქართველოს რკინიგზის ტარიფები ბევრად აღემატება მეზობელი რუსეთის ტარიფებს, რაც კომბინირებული გადაზიდვების (ზღვა-რკინიგზა-გზა) დამაბრკოლებელ ფაქტორად გვევლინება. აქედან გამომდინარე, საჭიროა სარკინიგზო ტარიფების ჰარმონიზაცია. არ უნდა დაგვავიწყდეს, რომ ავტომატიზაცია და

საქართველოს რკინიგზის დაჯავშნის სისტემა გაუმჯობესდა. თუმცა, ერთიანი შეთანხმებული ტარიფის არარსებობა წარმოადგენს ხელისშემშლელ ფაქტორს, დერეფნის აღმოსავლეთის მიმართულებით ბაქოსკენ და მის ფარგლებს მიღმა გამოყენების თვალსაზრისით. გასათვალისწინებელია, რომ აღნიშნული საკითხის გადანყვეტა შესაძლოა მთლიანად არ იყოს საქართველოს რკინიგზაზე დამოკიდებული. მნიშვნელოვანია ერთობლივი მიდგომა მეზობელ ქვეყნებსა და საქართველოს შორის და სხვადასხვა პროექტების შემუშავება.

საქართველოს კანონის „ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სფეროს სახელმწიფო მართვისა და რეგულირების წესის შესახებ“ თანახმად, სატრანსპორტო ბაზრის ყველა მონაწილისათვის ფასწარმოქმნის თანაბარი პირობები უნდა უზრუნველყოს სახელმწიფომ, თუმცა თანამედროვე ეტაპზე საავტომობილო, საზღვაო, საჰაერო ტრანსპორტის უმეტესი საწარმოები სატრანსპორტო მომსახურებაზე ადგენენ თავისუფალ ტარიფებს. სარკინიგზო ტრანსპორტი საკანონმდებლო წესით მთლიანად ბუნებრივი მონოპოლიის ეკონომიკურ კატეგორიას მიეკუთვნება. ტვირთების და მგზავრთა გადაზიდვების ტარიფებს არეგულირებს სახელმწიფო. შესაბამისად, საქართველოს რკინიგზის ტარიფი კონკურენციას ვერ უწევს სახმელეთო ტარიფს, რაც ტვირთბრუნვის მოცულობაზე პირდაპირ აისახება და აფერხებს სარკინიგზო ლოჯისტიკის განვითარებას. შესაბამისად, ხელისუფლების მიერ შესამუშავებელია ერთგვარი მიდგომა, რომელიც ფასების დარეგულირებისკენ იქნება მიმართული.

ეკოლოგიური გარემო. ევროკავშირთან ასოცირების ხელშეკრულების ხელმოწერის შემდეგ გამკაცრდა გარემოს დაცვისადმი მოთხოვნები და ეროვნული კანონმდებლობა შესაბამისობაში მოვიდა ევროკავშირის კანონმდებლობასთან. კერძოდ, შემუშავდა ნარჩენების მართვის მდგრადი და ეფექტური სისტემის ჩამოყალიბების პრინციპები და პრიორიტეტები, მოხდა ატმოსფერული ჰაერის დაცვის შესახებ ეროვნული კანონმდებლობის დახვეწა და გაუმჯობესება. შემუშავდა ცალკეული დირექტივები, რომლებიც ეხება ჰაერის დაბინძურებას კონკრე-

ტული წყაროებიდან, როგორცაა მსხვილი საწარმოები და საავტომობილო ტრანსპორტი. ეს უკანასკნელი, განსაკუთრებით საყურადღებოა საავტომობილო ტრანსპორტის კომპანიებისათვის. გარდა ამისა, ეროვნული კანონმდებლობის ევროკავშირის კანონმდებლობასთან მიახლოების შემდეგ გამკაცრდა მოთხოვნა საწარმოო დანადგარებისა და ტექნოლოგიების გაუმჯობესებაზე და საწარმოების მიერ გარემოსდაცვითი დაბინძურების შემცირებაზე. მაშასადამე, შეგვიძლია აღვნიშნოთ ევროკავშირთან ასოცირების ხელშეკრულების ხელმოწერამ საქართველოშიც წინა პლანზე უნდა წამოწიოს მწვანე ლოჯისტიკის მნიშვნელობა. ამ ეტაპზე მწვანე ლოჯისტიკა ჯერ კიდევ არ არის დანერგილი ქართულ პრაქტიკაში, სამომავლოდ უნდა ველოდოთ საწარმოთა ინსპექტირებისა და მონიტორინგის გამკაცრებას გარემოსდაცვით საკითხებში. ეს, ერთი მხრივ, დაბლოკავს ბევრ მცირე საწარმოს, რომელთაც ფინანსური რესურსების სიმწირის გამო არ შეუძლიათ დანადგარებში ინვესტირება, მაგრამ, მეორე მხრივ, ხელს შეუწყობს ლოჯისტიკის განვითარების ახალ ეტაპზე გადასვლას ჩვენს ქვეყანაში.

სოცო-კულტურული და დემოგრაფიული გარემო. ფირმის წარმოების ხასიათს განსაზღვრავს მოსახლეობის ასაკობრივი და სოციალური სტრუქტურა, ის მოთხოვნილება, რომელიც გააჩნია საზოგადოებას. მოსახლეობის კულტურა ბიზნესზე ზეგავლენას ახდენს, როგორც მიკრო ასევე მაკრო დონეზე. ამასთანავე, როდესაც ვსაუბრობთ გლობალურ ლოჯისტიკურ ჯაჭვში ინტეგრაციაზე მნიშვნელოვანია სხვა ერების კულტურული თავისებურებათა შესწავლა და შესაბამისი პროდუქციის წარმოება. სოციალურ-კულტურული გარემო დიდ ზეგავლენას ახდენს აგრეთვე მომსახურების სფეროებზე, რომელიც სრულად უნდა დაექვემდებაროს მის მოთხოვნებს. საქართველოში ამ დროისათვის მომხმარებელთა უმეტესი ნაწილი მოთხოვნილებებს ელექტრონული ვაჭრობის მეშვეობით იკმაყოფილებს, ასეთ სეგმენტში ძირითადად ახალგაზრდები შედიან. ქართულ კომპანიებში ელექტრონული ვაჭრობა ჯერ კიდევ განვითარების საწყის ეტაპზეა, შესაბამისად მომხმარებლები სხვა ქვეყნის პროდუქციას ყიდუ-

ლობენ, რაც იმ ქვეყნებში ხელს უწყობს, ხოლო საქართველოში აფერხებს ვირტუალური ლოჯისტიკის განვითარებას.

მეორე მნიშვნელოვანი სოციო-კულტურული ფაქტორი, რასაც ხშირად შევხვდებით ქართულ ბაზარზე, ეს არის გენდერული საკითხი. ქართულ რეალობაში რაოდენ საკვირველიც არ უნდა იყოს ლოჯისტიკის სპეციალისტი მამრობით სქესთან ასოცირდება, ამიტომ კომპანიათა უმრავლესობაში ლოჯისტიკური განყოფილება ძირითადად მამაკაცებით არის დაკომპლექტებული. იმ შემთხვევაშიც კი, თუკი კომპანია არჩევანის წინაშე დგას და უნდა აირჩიოს უკეთესი კვალიფიკაციისა და გამოცდილების მანდილოსანსა და ნაკლები ცოდნისა და პრაქტიკული უნარ-ჩვევების მამაკაცს შორის, კომპანია თავის არჩევანს მაინც მამრობითი სქესის წარმომადგენელზე აკეთებს. შესაბამისად, დაგში დარღვეულია გენდერული ბალანსი.

რაც შეეხება დემოგრაფიული ფაქტორის გავლენას ლოჯისტიკურ სისტემაზე, უპირველეს ყოვლისა უნდა აღინიშნოს, რომ საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სააგენტოს თანახმად საქართველოს დემოგრაფიული მაჩვენებლები, კერძოდ, ეკონომიურად აქტიურ მოსახლეობათა რიცხვი და უმაღლესი განათლების მქონე პირთა რიცხვი სტაბილურად მზარდია. გასათვალისწინებელია, რომ საქართველოს სატრანსპორტო და ლოჯისტიკური პოტენციალის ამაღლებასა და მის შემდგომ განვითარებას მნიშვნელოვნად განსაზღვრავს ამ სფეროში დასაქმებული კადრების მიერ მიღებული მენეჯერული გადაწყვეტილებები. მიუხედავად იმისა, რომ მესამე მხარის ლოჯისტიკური სერვისის პროვაიდერები წარმოდგენილნი არიან ქვეყანაში, ისინი მომხმარებელს ვერ სთავაზობენ სერვისების სრულ სპექტრს შესაბამისი ცოდნისა და გამოცდილებიდან გამომდინარე. მოუმზადებელი კადრები, რომლებსაც არათუ გამოცდილება, არამედ ცოდნაც არ აქვთ ლოჯისტიკის დარგში ხშირ შემთხვევაში დარგის განვითარების შემაფერხებელი ფაქტორად გვევლინება. ჩვენი აზრით, ეკონომიურად აქტიურ მოსახლეობათა და უმაღლესი განათლების მქონე პირთა რიცხვის ზრდა დადებითად უნდა აისახოს ლოჯისტიკის დარგის განვითარებაზე, თუკი სტრატეგიული ნაბიჯები იქნება

გადადგმული. მაგალითად, ევროპის ქვეყნებისგან განსხვავებით, საქართველოს საგანმანათლებლო დაწესებულებებში ჯერ კიდევ არ არის აქტუალური ლოჯისტიკის სამეცნიერო მიმდინარეობა. მეზობელ თურქეთში უკანასკნელ წლებში ლოჯისტიკაში კვალიფიცირებული მუშახელი 37%-ით გაიზარდა და 900 000 ადამიანი შეადგინა. უნდა გავითვალისწინოთ, რომ ვერანაირი რესურსი ვერ იქნება გამოყენებული, თუ არ იქნება კადრები, რომლებიც შეძლებენ რთულ, მაღალკონკურენტულ გარემოში ადეკვატური გადაწყვეტილებების მიღებას. საჭიროა შემდგომი ტრენინგი, კვალიფიკაციის ამაღლება და საუკეთესო პრაქტიკასთან დაახლოება. საქართველოს უმაღლეს საგანმანათლებლო დაწესებულებებში ლოჯისტიკის ფაკულტეტის შექმნა იქნება ლოჯისტიკის დარგის განვითარების ერთგვარი ხელშეწყობა.

მომხმარებელი. დღეისათვის საქართველოს მიწოდების სისტემა ხასიათდება საქონლის წინსვლის შედარებით დაბალი სიჩქარით მწარმოებლიდან მომხმარებლისაკენ, საიმედოობის დაბალი ხარისხით, დაუკმაყოფილებელი მოთხოვნის მაღალი და მომხმარებელთა მომსახურების ხარისხის არასაკმაო დონით. გლობალური ბაზრის პირობებში მომხმარებლის დაკმაყოფილებისათვის პროდუქტისა და მომსახურების მხოლოდ მაღალი ხარისხი საკმარისი არ არის. აუცილებელია ფასეულობათა ისეთი სისტემის დამკვიდრება, რომელიც ახლოსაა მიზნობრივი სეგმენტის ფასეულობებთან. გლობალიზაციამ ხელი შეუწყო მომხმარებელთა მოთხოვნების გაძლიერებას და გააქრო მომხმარებელსა და მომწოდებელს შორის არსებული ბარიერები. შესაბამისად, გასაკვირი არ უნდა იყოს, რომ მომხმარებელს ურჩევნია ოდნავ მეტი გადაიხადოს და შეიძინოს მისთვის სასურველი პროდუქტი ქვეყნის ფარგლებს გარეთ. აღნიშნული გარემოება დიდ ზეგავლენას ახდენს ჩვენი ქვეყნის საწარმოო სექტორზე, რაც, თავის მხრივ, ლოჯისტიკური სისტემის განვითარებაზეც აისახება. ჩვენი აზრით, ნებისმიერი კომპანიის საქმიანობის წარმმართველი მომხმარებლის ინტერესი უნდა იყოს, აქედან გამომდინარე, მნიშვნელოვანია ბიზნესის ცალკეული სტრატეგიების (წარმოების, ლოჯისტიკის, მარკეტინგის და სხვ.) ყოველწლიური გადახე-

დვა და გადახალისება, რათა ქართულმა კომპანიებმა მოახდინონ კონკურენციის განევა უცხოურ ფირმებთან.

კონკურენტები. საერთაშორისო კონკურენციას მიეყავართ კონკურენტული ბრძოლის ინტენსიურობის გაზრდამდე. საქართველოს ლოჯისტიკური სისტემის სრულყოფის მთავარი ამოსავალი ისევ და ისევ სატრანზიტო პოტენციალის ზრდა და სამენარმეო სექტორის განვითარებაა. სატრანზიტო ტვირთებზე მთავარ კონკურენტად როგორც არა ერთხელ აღვნიშნეთ რუსეთი გვევლინება, მაგრამ საქართველოს პორტებს შეუძლიათ მომხმარებლისათვის უკეთესი სერვისული მომსახურების შეთავაზება და კონკურენტულ ბრძოლაში გამარჯვება.

მაღალია კონკურენცია სატრანსპორტო სფეროშიც. ექსპორტის შემთხვევაში, ქართული კომპანიები ან საჰაერო და საზღვაო ტრანსპორტის იყენებენ, ან მომხმარებელი თავად ახდენს ტვირთის ტრანსპორტირებას. იმპორტის შემთხვევაში, ძირითადად რუმინული, თურქული და ბულგარული კომპანიები უზრუნველყოფენ ტრანსპორტირებას. ქართული სატრანსპორტო კომპანიები გაცილებით მაღალ ტარიფებსა და მომსახურების დაბალ დონეს სთავაზობენ ქართველ მომხმარებლებს, ვიდრე უცხოური ფირმები. ამასთანავე, საექსპორტო ლიცენზია მხოლოდ რამდენიმე კომპანიას გააჩნია, რის გამოც საქართველოს სატრანსპორტო სექტორი ნაკლებ-კონკურენტუნარიანია სხვა ბაზრებთან შედარებით. ტრანსპორტზე კონკურენციის განხილვისას, უნდა აღინიშნოს, რომ მეურნეობრიობის საბაზრო პირობები სანარმოებისაგან უფრო მეტად საჭიროებენ შეთანხმებას, ვიდრე მეტოქეობას. ეს მრავალი მიზეზის გამო აიხსნება, რომელთა შორის აუცილებლად უნდა გამოვყოთ, პირველი, ტრანსპორტის წარმოების და მისი პროდუქციის თავისებურება და მეორე, სატრანსპორტო სანარმოების ურთიერთშელწევადობა, რისი მიზეზიც არის ის, რომ კლიენტის მოთხოვნილება დაკმაყოფილდეს ხარისხობრივი გადაზიდვებით და თანაც სატრანსპორტო მომსახურების ნაკლები ღირებულების პირობებში.

დასკვნა

მსოფლიოში მიმდინარე გლობალური პროცესების გათვალისწინების გარეშე შეუძლებელია ეროვნული ეკონომიკის პროგრესი. განვითარების თანამედროვე ეტაპზე საქართველოს მიზანია მსოფლიოს ეკონომიკურ სივრცეში ინტეგრაცია, რაც მიიღწევა ბიზნესგარემოს ჰარმონიზაციით ამ სფეროში მსოფლიოს ძირითად მოთხოვნებთან, რაც თავისმხრივ ლოჯისტიკური სისტემის გაუმჯობესებასაც გულისხმობს.

როგორც უკვე აღვნიშნეთ საქართველოს დიდი ლოჯისტიკური მომავალი აქვს, მიუხედავად განხორციელებული რიგი ცვლილებებისა, ქვეყანაში არ არის შექმნილი კონკურენტული გარემო, რომელიც ხელს შეუწყობს ლოჯისტიკური სისტემის სრულ-ყოფას. პირიქით, ლოჯისტიკის დარგის განვითარება საკმაოდ ნელი ტემპებით მიმდინარეობს საქართველოში, რაც, ერთი მხრივ, განპირობებულია ხელისუფლების მხრიდან ლოჯისტიკის დარგში არასათანადო პოლიტიკის გატარებით, ხოლო მეორე მხრივ წარმოების დაბალი დონით. დარგში არსებული პრობლემები კი ხელს უშლის ქვეყნის ინტეგრირებას გლობალურ ლოჯისტიკურ ქსელში. მაშასადამე, მნიშვნელოვანია ქვეყანაში ისეთი ბიზნესგარემოს შექმნა, რომელიც წაახალისებს ინოვაციების და მწარმოებლურობის ზრდას ქვეყანაში, რაც, თავის მხრივ, გაზრდის მოთხოვნას ლოჯისტიკურ სერვისებზე. ამასთანავე, გარდაუვალია, დარგის სრულყოფა და არსებული პროტენციის გამოყენება, სახელმწიფოს მხრიდან მეტი ჩართულობისა და ლოჯისტიკური ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესების მიზნით პირდაპირი ინვესტიციების ჩადების გარეშე.

გამოყენებული ლიტერატურა:

1. მსოფლიო ბანკი, „საქართველო: შესაძლებლობები კეთილდღეობის მისაღწევად“, 2014, თბილისი;
2. საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო, ტრანსპორტის სექტორის სტატისტიკური მონაცემები - <http://www.economy.ge/ge/economic-data/transport> ;
3. საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო „2014 წლის ანგარიში, 2015 წლის მიმართულებები“, თბილისი;
4. საქართველოს მთავრობა, „ქვეყნის ძირითადი მონაცემები და მიმართულებები 2012-2015 წლებისათვის“, თბილისი;
5. საქართველოს მთავრობა, საქართველოს სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების სტრატეგია „საქართველო 2020“, თბილისი;

REFERENCES:

1. The world bank, „Georgia: Opportunities for achieving state welfare“, 2014, Tbilisi;
2. Ministry of Economy and Sustainable development of Georgia, Economic review of transport sector - <http://www.economy.ge/ge/economic-data/transport>;
3. Ministry of Economy and Sustainable development of Georgia, „Report of 2014 and directions for 2015“, Tbilisi;
4. Government of Georgia, „ Main data of the country and priorities for 2012-2015 years“, Tbilisi;
5. Government of Georgia, the strategy of socio-economic development of Georgia „Georgia 2020“, Tbilisi.

GEORGIA'S LOGISTICS SYSTEM: PROBLEMS AND PERSPECTIVES

Nino Tchilaia

Phd Student, Batumi Shota Rustaveli State University

RESUME

The increased competitiveness in the market economy and the accelerated process of economic integration has highlighted the importance of optimization logistics system and the use of logistics potential. Reaching full logistics potential represents a significant factor not only for the development of private businesses, but for countries' economies as well, as it supports the integration of countries into the global logistics network and their effective connection with the world markets.

The importance of optimization of logistics system becomes mandatory for Georgia too, as its strategic geographical location creates a precondition for Georgia to be integrated in the global economy and to become a logistics hub. However, the logistics potential is not fully utilized due to the different problems remaining in the sector, worsening the overall logistics system of Georgia.

Key Words: Logistics, logistics system, global logistic network, transit center, problems, perspectives.