

სახაზო სანაოსნო მომსახურების როლი საშუალო და მცირე ბიზნესის განვითარებაში

DOI.org/10.36962/104/3-5/202101176

ბაგრატ დევაძე

ეკონომიკის აკადემიური დოქტორი, ბათუმის
საზღვაო აკადემიის ასოცირებული პროფესორი

რეზიუმე

სახაზო სერვისი უზრუნველყოფს ტვირთების რეგულარულ გადაზიდვებს პორტებს შორის დადგენილ ვადებში. ფიქსირებული მარშრუტი, ტვირთის მიღების ვალდებულება და ზღვაში გასვლა ტვირთის რაოდენობის მიუხედავად დადგენილი გრაფიკის დაცვით არის ის, რაც სახაზო მომსახურებას განასხვავებს ნაყარი ტვირთების საზღვაო გადაზიდვებისაგან.

მე-20 საუკუნის მეორე ნახევარში სატრანსპორტო მომსახურებაში განხორციელებულმა კონტეინერიზაციამ, სრულყოფილი მარშრუტების ჩამოყალიბებამ და ინფრასტრუქტურის შექმნამ სახაზო ნაოსნობა აქცია გლობალური ეკონომიკის მამოძრავებელი ძალად, რომელიც ხელს უწყობს საერთაშორისო ვაჭრობის ზრდას, ბიზნესის სხვადასხვა ფორმების განვითარებას.

საკონტეინერო ტვირთების საზღვაო გადაზიდვების მოცულობა 1994 წლის 37,1 მლნ. TEU-დან 2020 წლისათვის 143,3 მლნ. TEU-მდე გაიზარდა. გადაზიდვების მოცულობები მაღალი ტემპებით იზრდებოდა 1990-2004 წლებში, შემდგომში იგი სტაბილურად მერყეობს 135-150 მლნ. TEU-ს ფარგლებში.

გენერალური ტვირთის გემების დედვეიტი იყო მზარდი 1970-2010 წლებში (40,5 მლნ. Dwt-დან 99,7 მლნ. Dwt-მდე), ბოლო 10 წლის განმავლობაში ადგილი აქვს მისი ტონაჟის შემცირებას და 2020 წლისათვის შეადგინა 74,6 მლნ. Dwt. სამაგიეროდ 1970 წლიდან მუდმივად იზრდება კონტეინერმზიდი გემების ფლოტი და 2020 წლისათვის შეადგინა 274,7 მლნ. Dwt.

2001 წლიდან უმსხვილესი სახაზო ოპერატორი გახდა

Maersk-ი (9,4% ბაზრის წილით), 2020 წლისათვის კი მისი ხვედრითი წილი ამ ბიზნესში 17%-მდე გაიზარდა. კომპანია ფლობს საკონტეინერო ტერმინალებს მთელი მსოფლიოს მასშტაბით, მათ შორის ფოთის საკონტეინერო ტერმინალს. მეორე ადგილზეა MSC (9,4% ბაზრის წილით), მესამეზე COSCO (12,4%), მეოთხეზე CMA CGM (11,8 %).

საკვანძო სიტყვები: სახაზო სანაოსნო სერვისი, კონტეინერიზაცია, აღმოსავლეთ-დასავლეთის მარშრუტები, ჩრდილოეთ-სამხრეთის მარშრუტები, სამხრეთ-სამხრეთის მარშრუტები, შიდა რეგიონული მარშრუტები, გენერალური ტვირთის გემი, კონტეინერმზიდი გემი, სახაზო ოპერატორი, საკონტეინერო პორტი.

ძირითადი ტექსტი

სახაზო სანაოსნო მომსახურება და კონტეინერიზაცია მაღალი ტემპებით ვითარდება 21-ე საუკუნის დასაწყისში. თუ საკონტეინერო ტვირთების საზღვაო გადაზიდვების მოცულობა 1994 წელს იყო 37,1 მლნ. TEU (ოცფუთიანი კონტეინერის ექვივალენტი), 2020 წლისათვის ამ მაჩვენებელმა 143,3 მლნ. TEU შეადგინა.

სახაზო სანაოსნო მარშრუტები შეიძლება დაიყოს შემდეგ ჯგუფებად:

1. აღმოსავლეთ-დასავლეთის მარშრუტები შეადგენს ტვირთების 51%-ს და ერთმანეთს აკავშირებს ჩრდილოეთ ამერიკის, დასავლეთ ევროპის და აზიის ძირითად ინდუსტრიულ ცენტრებს. საზღვაო გადაზიდვების მოცულობები მარშრუტების ამ ჯგუფში მაღალი ტემპებით იზრდებოდა 1990-2016 წლებში, ბოლო წლებში ეს ზრდა უფრო სტაბილური გახდა.

2. ჩრდილოეთ-სამხრეთის მარშრუტებზე მოდის ტვირთების 8% და წამყვან ეკონომიკურ რეგიონებს აკავშირებს სამხრეთ ნახევარსფეროს ეკონომიკურ სისტემებთან. გადაზიდვების მოცულობები მაღალი ტემპებით იზრდებოდა 1990-2004 წლებში, შემდგომში იგი სტაბილურად მერყეობს 11-12 მლნ. TEU-ს ფარგლებში.

3. სამხრეთ-სამხრეთის ვაჭრობაზე მოდის ტვირთების 12 %

დააკავშირებს სამხრეთ ნახევარსფეროს ეკონომიკურ რეგიონებს. ვაჭრობა მზარდი იყო 1990-2004 წლებში, შემდგომში იგი სტაბილურად მერყეობს 16-20 მლნ. TEU-ს ფარგლებში.

4. ტვირთების დანარჩენი 28 % მოდის შიდარეგიონალურ გადაზიდვებზე, რომლებშიც შედარებით მცირე ზომის გემები გამოიყენება. საზღვაო გადაზიდვები 3-ჯერ გაიზარდა 1994-2004 წლებში. შემდგომში კი მერყეობს 36-42 მლნ. TEU-ს ფარგლებში.

ცხრილი 1. საკონტეინერო ვაჭრობა ძირითადი სახაზო მარშრუტების მიხედვით (მლნ. TEU)

	1994	2004	2016	2017	2018	2019	2020	%
1. აღმ.-დას. მარშრუტები სულ	16,5	32,8	72,5	76,6	79,4	79,3	73,6	51,4
მ.შ.: - წყ. ოკეანის გადამკვეთი აქედან: - აზია-ჩრდ. ამერიკა	7,4	16,2	25,5	26,7	28,2	26,8	25,1	17,5
- ჩრდ. ამერიკა-აზია		11,4	18,2	19,4	20,8	20,0	18,1	12,6
		4,8	7,3	7,3	7,4	6,8	7,0	4,9
- აზია - ევროპა, სულ აქედან: - აზია-ევროპა	4,9	11,0	22,2	23,6	24,4	24,7	23,0	16,0
- ევროპა - აზია		7,5	15,3	16,4	17,3	17,5	16,1	11,2
		3,5	6,8	7,1	7,0	7,2	6,9	4,8
- ტრანსატლანტიკური, სულ აქედან: - ჩრდ. ამ.-ევრ.-ევროპა	3,2	5,7	7,0	7,6	8,0	7,9	7,5	5,2
- ევროპა - ჩრდ. ამერიკა		3,2	2,7	3,0	3,1	2,9	2,8	1,9
		2,5	4,3	4,6	4,9	4,9	4,7	3,3
2. ჩრდ.-სამხ. მარშრუტები სულ	8,1	20,2	11,1	11,7	12,0	12,0	11,6	8,1
3. სამხ.-სამხ. მარშრუტები სულ	2,3	6,3	16,2	17,6	18,9	19,4	18,0	12,5
4. შიდარეგიონული	12,2	36,2	37,7	40,0	40,7	42,3	40,1	28,0
სულ მსოფლიოში	37,1	95,6	136,6	144,8	150,3	151,9	143,3	100

წყარო:

https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf

კონტეინერიზაციამ შეცვალა სახაზო სანაოსნო ფლოტის სტრუქტურა. თუ გენერალური ტვირთის გემების მსოფლიო ფლოტის დედვეიტი იყო მზარდი 1970-2010 წლებში (40,5 მლნ. Dwt-დან 99,7 მლნ. Dwt-მდე), ბოლო 10 წლის განმავლობაში ადგილი აქვს მისი ტონაჟის შემცირებას და 2020 წლისათვის შეადგინა 74,6 მლნ. Dwt. სამაგიეროდ 1970 წლიდან მუდმივად იზრდება კონტეინერმზიდი გემების ფლოტი და 2020 წლისათვის შეადგინა 274,7 მლნ. Dwt (ცხრილი 2).

კონტეინერმზიდი გემების მოცულობა ჩვეულებრივ იზომება TEU-ში (20-ფუთიანი კონტეინერის ექვივალენტი). ფლოტის ზრდასთან ერთად ადგილი ჰქონდა გემების სხვადასხვა ზომითი კატეგორიების გამოყოფას:

1. Small feeder: 1000 TEU-მდე;
2. Feeder: 1001-2000 TEU;
3. Feedermax: 2001-3000 TEU;
4. Panamax: 3001-5100 TEU
5. Post-Panamax: 5101-10000 TEU;
6. New Panamax: 10001-14500 TEU;
7. Ultra Large Container Vessel (ULCV): 14501 და მეტი TEU.

**ცხრილი 2. სახაზო სანაოსნო ფლოტის
დედვეიტი მსოფლიოში(მლნ. ტონა)**

	1970	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020
გენერალური ტვირთის გემები	40,5	62,9	92,3	89,6	89,9	88,7	81,7	99,7	72,3	74,6
კონტეინერმზიდი გემები	1,9	11,3	19,9	26,1	43,9	63,6	98,1	111,1	227,7	274,7
სულ	42,4	74,2	112,2	114,7	133,8	152,3	177,8	210,8	298,0	349,3

წყარო:

https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf

კონტეინერმზიდი გემების თითოეულ კატეგორიას თავისი სექტორი აქვს ბაზარზე. 1000 TEU-ზე ნაკლები ზომის გემები მუშაობენ შედარებით ნაკლები სიშორის გადაზიდვებზე. ისინი ახდენენ შორეული ნაოსნობის მიერ რეგიონალურ ცენტრებში გადაზიდული კონტეინერების დისტრიბუციას. 3000 TEU-ზე მეტი ზომის გემები (Sub-Panamax-ის, Panamax-ისა და Post-panamax) ძირითადად შორეულ ნაოსნობას ემსახურებიან.

სახაზო სანაოსნო სერვისის დიფერენციაცია წარმოადგენს ფასების დადგენისა და შემოსავლების გაზრდის ალტერნატივას. ამ მხრივ საკონტეინერო გადაზიდვები შეიძლება განხილული იქნას როგორც მომსახურების პაკეტი, რომელიც მოიცავს შემდეგ მახასიათებლებს:

1. გემის მოძრაობის გრაფიკის დაცვა. შორეული ნაოსნობის მარშრუტების კლიენტები ძირითადად დამოკიდებული არიან საექსპორტო ბაზარზე. შესაბამისად მათთვის მეტად მნიშვნელოვანია სატრანსპორტო მომსახურების საიმედოობა, რაც გამოიხატება ფიქსირებული ყოველდღიური გრაფიკის დაცვაში და ტვირთის დროულ მიწოდებაში. ასევე მნიშვნელოვანია შიდა რეგიონალური მარშრუტების გრაფიკების დაცვა.

2. „კარიდან კარამდე“ მომსახურების დრო. შორეულ რეისებში განსაკუთრებით ძვირადღირებული საქონლისათვის ტრანზიტის დრო შეიძლება იყოს ძირითადი მატერიალურ-ფასეულობითი მოსაზრება. ამ კონტექსტში ავიაფრახტი წარმოადგენს სახაზო ნაოსნობის სერიოზულ კონკურენტს.

3. გადაზიდვის ხარჯები. კონტეინერის ტრანსპორტირების ხარჯები გაგზავნის პუნქტიდან დანიშნულების პუნქტამდე დამატებითი ხარჯების ჩათვლით.

4. ტვირთის გამგზავნის შესაძლებლობა გააკონტროლოს ტრანსპორტირების პროცესი.

5. მომსახურების(რეისების) სიხშირე. საზღვაო ტრანსპორტი არის ტვირთის ტრანსპორტირების პროცესის ერთ-ერთი ეტაპი. ხშირი რეისები აძლევს მწარმოებელს შესაძლებლობას დროულად მოემსახუროს ერთეულ დაკვეთებს და შეამციროს მარაგების დონე საქონლის მიწოდების ორივე მხარეს.

6. ადმინისტრირების საიმედოობა. კლიენტები აფასებენ დროულ და ზუსტ ადმინისტრირებას. საგადამხდელო ანგარიშების და კონოსამენტების თავისდროული მიწოდება, დროული შეტყობინებები, ზუსტი ანგარიშები და წარმოშობილი პრობლემების გადაწყვეტა - ყოველივე ამას დიდი მნიშვნელობა აქვს სახაზო კომპანიის მუშაობაში.

7. ადგილების ხელმისაწვდომობა. სერვისის შესაძლებლობას მიიღოს ტვირთი გადასაზიდად მოკლე ვადებში დიდი მნიშვნელობა აქვს საშუალო და მცირე მენარმეებისათვის, რომლებსაც არ შეუძლიათ თავიანთი სატრანსპორტო მოთხოვნილებების წინასწარ დაგეგმვა.

დღეისათვის მოქმედებს საკონტეინერო პორტების 2 დონე:

1. სატვირთო ცენტრები (სახაზო პორტები). ტვირთის გამგზავნები გარანტირებულნი არიან რეგულარული სერვისით და ფიქსირებული ტარიფებით. მსოფლიოს ძირითად საკონტეინერო პორტებს შორის ლიდერობენ შანხაი, სინგაპური, შენჯენი, ნინბო, გუანჯოუ, ბუსანი და ჰონკონგი, რომლებიც ყოველწლიურად ამუშავებენ 20 მლნ. TEU-ზე მეტს და წარმოადგენენ საზღვაო აზიის რეგიონალურ სადისტრიბუციო ცენტრებს.

2. შუალედური პორტები. ისინი ახორციელებენ შორეული ნაოსნობის ტვირთების დისტრიბუციას. მათ განეკუთვნება შავი ზღვის აუზის, მათ შორის ბათუმისა და ფოთის პორტები.

დღეისათვის 200-ზე მეტი კომპანია ახორციელებს სახაზო სანაოსნო მომსახურებას. მნიშვნელოვანი ცვლილებები ამ სფეროში მოხდა გასული საუკუნის ბოლოს. 1980 წელს უმსხვილესი სახაზო ოპერატორი იყო Sea-Land (9,6% ბაზრის წილით), სხვა 19 მსხვილი სახაზო კომპანიის ბაზრის წილი კი მერყეობდა 1,4-5,6%-ის დიაპაზონში.

2001 წლიდან უმსხვილესი სახაზო ოპერატორი გახდა Maersk-ი (9,4% ბაზრის წილით), 2020 წლისათვის კი მისი ზვედრითი წილი ამ ბიზნესში 17%-მდე გაიზარდა. კომპანია ფლობს საკონტეინერო ტერმინალებს მთელი მსოფლიოს მასშტაბით, მათ შორის ფოთის საკონტეინერო ტერმინალს. მეორე ადგილზეა MSC (9,4% ბაზრის წილით), მესამეზე COSCO (12,4%), მე-

ოთხეზე CMA CGM (11,8 %). კომპანიების ONE, Evergreen, HMM, Yang Ming, PIL, ZIM, Wan Hai Lines ბაზრის წილი კი მერყეობს 1,2-6,5%-ის ფარგლებში.

საკუთრება სახაზო ბიზნესში უფრო კონცენტრირებულია, ვიდრე ნაყარი ტვირთების საზღვაო გადაზიდვების ბიზნესში. 10 უმსხვილესი კომპანია აკონტროლებს ბაზრის ამ სეგმენტის 85%-ს. სახაზო ბიზნესის ასეთი კონსოლიდაცია მსხვილ კომპანიებში განპირობებულია უნიფიცირებული სატრანსპორტო სისტემების მართვისათვის საჭირო ინვესტიციების დიდი მოცულობებით. სახაზო კომპანიები გამოორჩევიან მენეჯმენტის სირთულით და სანაპირო პერსონალის სიმრავლით.

REFERENCES:

1. UNCTAD (2019). 50 Years of Review of Maritime Transport, 1968–2019: Reflecting on the Past, Exploring the Future. Transport and Trade Facilitation Series. No. 10. (United Nations publication. New York and Geneva).
2. Clarksons Research (2019e). Containership Market Update. Quarter 2. 10 May.
3. Christensen E, Blaeser J, Drake J, Koch G, Labovitz J, Nemeth B, and Pringle H (2019). Global container shipping outlook: IMO 2020 weighs on an industry struggling to generate sustained profitability. Alix Partners. 19 February.
4. Drewry Maritime Research (2019a). Container Forecaster. Quarter 2. June.
5. Lloyd's Loading List (2019b). Digitalization momentum continues to build in container shipping. 4 June.

THE ROLE OF LINER SHIPPING SERVICES IN SMALL AND MEDIUM SIZED BUSINESS DEVELOPMENT

Bagrat Devadze,

Academic Doctor of Economics,

Associate Professor of

Batumi Sea Maritime Academy

E-mail: bagratdevadze267@gmail.com

RESUME

The Liner services provides regular shipments of goods between ports within the set timeframe. A fixed route, the obligation of receiving cargo and to go to sea with established schedule distinguishes line service from the sea transportation of bulk cargo.

Containerization, establishment and improvement of routes and infrastructure helped liner shipping to become the driving force of Global economy, which supports the growth of international trade, development of different business forms such as mainly small and medium sized businesses.

The shipment volume of containerized cargo was 37.1 M.TEU in 1994, by 2020 the figure reached up to 143.3 M.TEU. This indicator was growing at a high rate on East-West route during 1990-2016; In terms of North-South, South-South and intraregional route same measure was high between 1990-2004 years. Afterwards, Abovementioned growth has become more stable.

Containerization changed the structure of Liner fleet. If general cargo vessels deadweight was growing during 1970-2010 (From 40.5M Dwt to 99.7M Dwt), in the latest 10 years, the tonnage has been decreasing and as for 2020 it was 74.6M Dwt. In exchange for this the number of container ships have been growing consistently and in 2020 it consisted of 274.7M Dwt.

Maersk became the largest line operator since 2001 (with a market share of 9.4%) and by 2020 it's share of the business has grown to 17%. The company owns container terminals worldwide, including the Poti container terminal. MSC is on second place (9.4% market share), COSCO is on third place (12.4%) and CMA CGM takes forth place (11.8%).

Keywords: Liner Shipping Services, Containerization, East-West routes, North-South routes, Intraregional routes, General cargo ship, Containership, Liner operator, Container port.