

ლოგისტიკური სისტემის ეფექტიანობა საქართველოში

DOI:10.36962/ECS105/3-4/2023-174

ვანო ივანიშვილი
სტუ-ს დოქტორანტი
ivanishvilivano@gmail.com

რეზიუმე

თანამედროვე გლობალურ ეკონომიკაში კონკურენციის გა-
მწვავებამ და ეკონომიკური ინტეგრაციის დაჩქარებულმა პრო-
ცესებმა დღის წესრიგში დააყენა ლოგისტიკური პოტენციალის
ოპტიმიზაციის მნიშვნელოვანი ცვლილებების აუცილებლობა.
ეკონომიკური ზრდა ქვეყანათა მთავარი მისწრაფებაა. სრულ-
ყოფილი ბაზარი კი ეკონომიკური ზრდის წინაპირობაა, რაშიც
გადამწყვეტ როლს სწორედ ლოგისტიკა თამაშობს.

ხელსაყრელი გეოგრაფიული ადგილმდებარეობის გათვა-
ლისწინებით, საქართველოს გააჩნია პოტენციალი, კავკასიისა
და ცენტრალური აზიის მთავარ ლოგისტიკურ ჰაზად იქცეს.
ქართული ეკონომიკის განვითარებისთვის ლოგისტიკას მნიშ-
ვნელოვანი ადგილი უკავია, შესაბამისად, ეფექტური სატრა-
ნსპორტო და ლოგისტიკური სისტემის შექმნა ქვეყნის კო-
ნკურენტუნარიანობის ამაღლების ერთ-ერთი ძირითადი და
აუცილებელი ფაქტორია.

ლოგისტიკა საქართველოს ეკონომიკის მნიშვნელოვან ნა-
წილს წარმოადგენს. მისი წილი ქვეყნის მთლიანი შიდა პრო-
დუქტის 12 პროცენტს შეადგენს. ლოგისტიკის სექტორის
განვითარება განაპირობებს საქართველოს ინტეგრაციას გლო-
ბალურ ლოგისტიკურ ქსელში და მის ეფექტურ დაკავშირებას
მსოფლიოს წამყვან ბაზრებთან. ლოგისტიკა რეგიონებისა და
კომპანიების კონკურენტუნარიანობის განმსაზღვრელი ერთ-ე-
რთი უმთავრესი ფაქტორია, რომელიც პირდაპირ გავლენას
ახდენს მათ გლობალურ ბაზარზე წარმატებულ პოზიციონი-

რებაზე. განვითარებული ლოგისტიკა განაპირობებს მაღალი ხარისხის სერვისს, იაფი და ეფექტური მინოდების ქსელს, რაც კონკურენტუნარიანობის ამალღების აუცილებელი პირობაა როგორც მთლიანად საქართველოს, ასევე ქვეყანაში მოქმედი წარმოებებისთვის.

განხილულია პრობლემები საქართველოს საექსპედიტორო მომსახურების კომპლექსში, რომლებიც დაყოფილია სამ ძირითად ჯგუფად: ხარვეზები მართვის სისტემაში, ხარვეზები წარმოების სექტორში და ხარვეზები გარე ფაქტორებით.

განალიზებულია თანამედროვე სატრანსპორტო და საექსპედიტორო კომპლექსის სისტემის კონცეფციის აუცილებლობა, რაც განსაზღვრავს შემდეგ მიზნებს და საშუალებებს მის შემდგომ განვითარებაში.

საკვანძო სიტყვები: ლოგისტიკა, ჰაბი, საექსპედიტორო, ინდექსი, ინფრასტრუქტურა, ბიზნესი.

შესავალი

ლოგისტიკა საქართველოს ეკონომიკის მნიშვნელოვან ნაწილს წარმოადგენს. საქართველოს, გეოპოლიტიკური ადგილმდებარეობიდან გამომდინარე გააჩნია რეალური შანსი, გაატაროს და გადაამუშაოს დამატებითი ტვირთების ნაკადი, რაც განაპირობებს შემოსავლების ზრდას და გაუმჯობესებულ პირობებს წარმოებისა და ვაჭრობის განვითარებისთვის. ლოგისტიკის განვითარება საქართველოში წარმოადგენს ეროვნული ეკონომიკის აღორძინების უმნიშვნელოვანეს ფაქტორს. ინტერმოდელური ლოგისტიკური სისტემის ჩამოყალიბება და ლოგისტიკური ნოუ-ჰოუს მოზიდვა არის საქართველოს ერთ-ერთი უმთავრესი ამოცანა, რომლის შესრულება იძლევა საშუალებას, საქართველო გახდეს გლობალური ლოგისტიკური ქსელის ნაწილი და მოიზიდოს გლობალური ეკონომიკის უდიდესი ბაზრის მოთამაშეები.

აღნიშნული ამოცანის განსახორციელებლად, აუცილებელია მკაფიო და დოკუმენტურად გაფორმებული ეროვნული სატრანსპორტო სტრატეგია. ტრანსპორტის სექტორის ისეთნაირი

მართვა, რაც განაპირობებს ლოგისტიკური სისტემის ეფექტიანობის გაუმჯობესებას, შესაძლებელია მხოლოდ ეროვნული სატრანსპორტო სტრატეგიის საფუძველზე, რომელშიც განსაზღვრული იქნება პოლიტიკის ზოგადი მიზნები და სახელმწიფო ინვესტიციების ეფექტიანობის თანამიმდევრული ინდიკატორული მაჩვენებლები. ეროვნულმა სატრანსპორტო სტრატეგიამ ხელი უნდა შეუწყოს პოლიტიკის პრინციპებისა და ინსტრუმენტების განსაზღვრას ფართო კონტექსტში, როგორიცაა სექტორის მართვა, სახელმწიფოს და კერძო სექტორის ფუნქციები, კონკურენციის ხარისხი, ტრანსპორტის სახეობებს შორის კოორდინაციისა და ინტეგრაციის უზრუნველყოფისათვის აუცილებელი ინტერვენციების ტიპები, რეგულირების ხასიათი, გადაზიდვის ტარიფების განსაზღვრის შეთანხმებული პრინციპები.

ძირითადი ნაწილი

განვითარებული ლოგისტიკა განაპირობებს მაღალი ხარისხის სერვისს, იაფი და ეფექტური მიწოდების ქსელს, რაც კონკურენტუნარიანობის ამაღლების აუცილებელი პირობაა როგორც მთლიანად საქართველოს, ასევე ქვეყანაში მოქმედი წარმოებებისთვის“. ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურის განვითარება, თავის მხრივ, უმნიშვნელოვანესია საქართველოს ყველაზე პერსპექტიული დარგების აღორძინებისთვის, როგორიცაა სოფლის მეურნეობა, წარმოება, ვაჭრობა და ტურიზმი. თანამედროვე სოფლის მეურნეობის მიწოდების ჯაჭვის ფასწარმოქმნის 70-80 პროცენტს ლოგისტიკა წარმოადგენს. მისი ეფექტური მართვაა სწორედ სოფლის მეურნეობის პროდუქტის ერთ-ერთი უმთავრესი ხარისხის განმსაზღვრელი ნიშანი საერთაშორისო ბაზარზე. გარდა სოფლის მეურნეობისა, ლოგისტიკა უმნიშვნელოვანესი ფაქტორია წარმოებისა და ვაჭრობის განვითარებისთვის ჩვენს ქვეყანაში. ლოგისტიკური პროცესების გაუმჯობესება ამ დარგში მოღვაწე კომპანიებისთვის ერთ-ერთი მთავარი პირობაა მათი კონკურენტუნარიანობის ამაღლებისა და საერთაშორისო ბაზარზე დამკვიდრებისთვის. (1)

გავითარების ტენდენციებში უკეთ გარკვევისა და პრობლემების გამოკვეთისთვის ლოჯისტიკის საქმიანობის საკვანძო ასპექტები და გასული წლების მონაცემთა ტენდენცია გავანალიზოთ და შევაფასოთ პროცენტულად, ფინანსური და არაფინანსური მაჩვენებლებით, მარტივი და ჯაჭვური ინდექსებით.

ცხრილი N1.

**ტრანსპორტის და დასაწყობების საქმიანობით დაკავებული
საწარმოების ბრუნვის მარტივი და ჯაჭვური ინდექსები**

წლები	ბრუნვა	ჯაჭვური ინდექსი (%-ად)	მარტივი ინდექსი (%-ად 2015 წელთან)
2014	3.7	100	100
2015	4.3	$4.3/3.7 = 116.2$	116.2
2016	4.2	$4.2/4.3 = 97.7$	113.5
2017	4.7	$4.7/4.2 = 111.9$	127
2018	5.1	$5.1/4.7 = 108.5$	137.8
2019	6.0	$6.0/5.1 = 117.6$	162,1
2020	5.8	$5.8/6.0 = 96.6$	156,7
2021	7.0	$7.0/5.8 = 120.7$	189.2

როგორც მონაცემებიდან ჩანს ლოგისტიკური კომპანიების მიერ მიწოდებული საქონლისა და მომსახურების გაყიდვებიდან მიღებული შემოსავლები ძირითადად ზრდადობით აღინიშნება, თუმცა 2016 და 2020 წელს ეს მონაცემები შემცირდა წინა წელთან შედარებით. კერძოდ, 2014 წელთან შედარებით 2015წელს ბრუნვა გაიზარდა ($4.3/3.7 \cdot 100$) 16,2%-ით; 2016 წელს - 13,5% -ით; 2017 წელს - 27%-ით; 2018 წელს - 37,8%-ით; 2019 წელს - 62,1%-ით; 2020 წელს - 56,7 % -ით, ხოლო 2021 წელს -89,2% -ით. [2]

2015 წელს 2014 წელთან შედარებით ბრუნვა გაიზარდა 16,2 %-ით; 2016 წელს 2015 წელთან შედარებით შემცირდა 18.5%-

ით; 2017 წელს 2016 წელთან შედარებით - გაიზარდა 14.2 % -ით; 2018 წელს 2017 წელთან შედარებით - მხოლოდ რვა პროცენტით გაიზარდა; 2019 წელს 2018 წელთან შედარებით 17,6 %-ით გაიზარდა, 2020 წელს წინა წელთან შედარებით შემცირდა 21 %-ით, 2021 წელს ისევ ზრდადობით ხასიათდება.

კიდევ ერთი მნიშვნელოვანი ფინანსური მაჩვენებელია გამოშვებული პროდუქცია.

ლოჯისტიკური კომპანიების მიერ გამოშვებული პროდუქცია 2020 წლის გარდა სტაბილურობით ან ზრდადობით ხასიათდება. პროცენტულად 2014 წელთან შედარებით 2015 წელს გაიზარდა 19.2%-ით; 2016 წელს, ზრდის ტემპი არ შეცვლილა და ისევ 19%-ი ფიქსირდება; 2017 წელს - 42.3% -ით; 2018 წელს - 57.7%-ით; 2019 წელს - 76.9%-ით; 2020 წელს - 61,5%-ით; 2021 წელს - 96,1% -ით.

ეს ცვლილებები ჯაჭვური ინდექსით შემდეგნაირად გამოიხატება იხ ცხრილი 2.

ცხრილი 2.

ტრანსპორტის და დასაწყობების საქმიანობით
დაკავებულ საწარმოებში პროდუქციის გამოშვება

წლები	ბრუნვა	ჯაჭვური ინდექსი (%-ად)	მარტივი ინდექსი (%-ად 2015 წელთან)
2014	2.6	100	100
2015	3.1	$3.1/2.6 = 119.2$	119.2
2016	3.1	$3.1/3.1 = 100$	119.2
2017	3.7	$3.7/3.1 = 119.3$	142.3
2018	4.1	$4.1/3.7 = 110.8$	157.7
2019	4.6	$4.6/4.1 = 112.2$	176.9
2020	4.2	$4.2/4.6 = 91.3$	161.5
2021	5.1	$5.1/4.2 = 121.4$	196.1

ამრიგად, ჯაჭური ინდექსები აჩვენებს, რომ ყოველწლიური გამოშვებული პროდუქცია მის წინა წელთან შედარებით, სხვადასხვა ტემპით - იზრდებოდა, 2016 წელს უცვლელად, და 2020 წელს, წინა წელთან შედარებით გამოშვებული პროდუქციის შემცირებით ხასიათდება.

ეს მონაცემები იმაზე მეტყველებს რომ, სატრანსპორტო-სა-ექსპედიციო სისტემის განვითარება წელა და პერიოდულად შეფერხებებით მიმდინარეობს.

არაფინანსური მაჩვენებლიდან წარმოდგენილია შრომითი რესურსებისა და შრომითი დანახარჯების ანალიზი. აუცილებელი შრომითი რესურსებით საწარმოთა უზრუნველყოფას დიდი მნიშვნელობა ენიჭება პროდუქციის წარმოების ამაღლების საქმეში. სტატისტიკის ამოცანებია სამუშაო ძალაზე დანახარჯების დონის, სტრუქტურის და დინამიკის დადგენა. სამუშაო ძალაზე დანახარჯების დონე გაიზომება დანახარჯების მოცულობით საშუალოდ ერთ მუშაკზე გაანგარიშებით.

ცხრილი 3.

ტრანსპორტის და დასაწყობების საქმიანობით დაკავებულ საწარმოებში დაქირავებულთა რაოდენობა

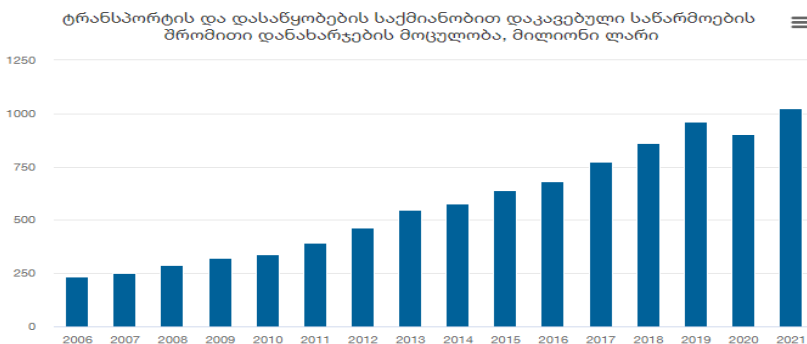
წლები	დასაქმ. რაოდ.	ჯაჭური ინდექსი (%-ად)	მარტივი ინდექსი (%-ად 2015 წელთან)
2014	46.3	100	100
2015	48.7	$48.7/46.3 = 105.2$	105.2
2016	52.8	$52.8/48.7 = 108.4$	114
2017	56.5	$56.5/52.8 = 107.0$	121.4
2018	58.1	$58.1/56.5 = 102.8$	125.5
2019	61.2	$61.2/58.1 = 105.3$	132.2
2020	56.8	$56.8/61.2 = 92.8$	122.7
2021	62.6	$62.6/56.8 = 110.2$	135.2

ცხრილი 4.

**ტრანსპორტის და დასაწყობების საქმიანობით
დაკავებულ სანარმოებში შრომითი დანახარჯები**

სამუშაო ძალაზე წლიური დანახარჯების დონე საშუალოდ ერთ მუშაკზე განგარიშებით.	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
ტრანსპორტის და დასაწყობების საქმიანობით დაკავებულ სანარმოებში შრომითი დანახარჯები	578.4	641.5	682.9	775.3	861.4	961.1	903.2	1025.0
ტრანსპორტის და დასაწყობების საქმიანობით დაკავებულ სანარმოებში შრომითი დანახარჯები	578.4	641.5	682.9	775.3	861.4	961.1	903.2	1025.0
დასაქმებულთა რაოდენობა (ათასი)	46.3	48.7	52.8	56.5	58.1	61.2	56.8	62.6
სამუშაო ძალაზე დანახარჯების დონე (ათასი)	12,492=	13,17	12.93	13,72	14,8	15.7	15.9	16,37
საშუალო თვიური ნომინალური ხელფასი, ლარი		900.4	940.0	999.1	1068.3	1129.5	1191.0	1304.5

**ტრანსპორტის და დასაწყობების საქმიანობით დაკავებული
სანარმოების შრომითი დანახარჯების მოცულობა:**



ცხრილი 5.

ტრანსპორტის და დასაწყობების საქმიანობით დაკავებული
საწარმოების განხორციელებული ივესტიციები ფიქსირებულ
აქტივებში საწარმოთა ზომის მიხედვით

ტრანსპორტის და დასაწყობების საქმიანობით დაკავებული საწარმოების განხორციელებული ივესტიციები ფიქსირებულ აქტივებში საწარმოთა ზომის მიხედვით				
წელი	სულ	მათ შორის:		
		მსხვილი	საშუალო	მცირე
	მლნ. ლარი			
	1	2	3	4
2006	573.2	533.4	9.3	30.5
2007	659.9	629.8	12.0	18.1
2008	245.0	204.0	21.2	19.8
2009	715.6	648.4	25.8	41.4
2010	758.7	714.6	16.9	27.2
2011	662.7	560.5	25.0	77.2
2012	870.7	621.1	41.2	208.4
2013	653.1	574.2	30.8	48.1
2014	387.4	277.1	29.0	81.4
2015	665.0	517.4	80.5	67.0
2016	644.2	548.3	50.0	45.9
2017	1672.6	1453.4	30.5	188.7
2018	597.3	431.9	44.0	121.4
2019	362.0	217.9	76.4	67.8
2020	573.8	346.0	107.2	120.6
2021	1184.7	880.3	152.3	152.1

ამრიგად, სტატისტიკური მონაცემებიდან ჩანს, რომ სატრანსპორტო - საექსპედიტორო სექტორში ბრუნვის მოცულობის ზრდის ტემპი 2014 წელთან შედარებით, მაგალიად, 2016, 2017, 2018, 2019 წლებში უსწრებს საშუალო თვიური პროდუქტის ანაზღაურებისა და საერთო პროდუქტის დანახარჯების ზრდის ტემპებს.

შეიძლება ითქვას, რომ შემოთავაზებული საექსპედიტორო მომსახურების კომპლექსი - კლიენტებისთვის, კვლავ უმნიშვნელოა. ეს გამომწვეულია იმ მიზეზების გამო, რომლებიც შეიძლება დაიყოს სამ ძირითად ჯგუფად: ხარვეზები მართვის სისტემაში, ხარვეზები წარმოების სექტორში და ხარვეზები გარე ფაქტორებით.

სტრუქტურული ცვლილებების უახლესი ტენდენციების შეჯამება გვიჩვენებს საქართველოს სატრანსპორტო სისტემასთან დაკავშირებულ პრობლემებს:

- ქვეყნის ეროვნული ეკონომიკაში სატრანსპორტო-საექსპედიტორო მომსახურებით დაბალი ზრდის ტემპით ხასიათდება. სამთავრობო პროგრამამ სატრანსპორტო და ლოჯისტიკური მიმართულებით რომელიც დაწყებული შეიძლება მნიშვნელოვნად გაზარდოს ეკონომიკური პროცესების სიჩქარე, და მომავალში შეიძლება გამოიწვიოს თვისობრივად ახალი პროპორციები მატერიალურ წარმოებასა და სოციალურ სფეროში;

- თანამედროვე პირობებში სულ უფრო და უფრო იკვეთება საავტომობილო ტრანსპორტის განსაკუთრებული როლი გადაზიდვებში, რადგან იგი წარმოადგენს ყველაზე მოქნილ და მობილურ საშუალებას, რომელიც გარეშეც შეუძლებელია „კარიდან კარამდე“ პრინციპის უზრუნველყოფა და ტვირთის მიტანა საბოლოო დანიშნულების პუნქტამდე. ევროპის სარკინიგზო ტვირთების ასოციაციის (EFRA) მონაცემებით, სარკინიგზო ტრანსპორტის წილი სატრანსპორტო ბაზარზე (ტონებში) 17 პროცენტია. [3]

- სტრუქტურული ცვლილებები ხდება სატრანსპორტო და საგზაო კომპლექსში. ყოფილი პრიორიტეტული ორიენტაცია ტრანსპორტის ძირითადი ტიპების (რკინიგზის) განვითარებაზე, რომელიც უზრუნველყოფდა სტრატეგიულ ფუნქციებს და საქალაქთაშორისო სატრანსპორტო და ეკონომიკურ კავშირებს, გადადის მზარდი ახალი ეკონომიკური და საბაზრო ტერიტორიული ზონების საავტომობილო გზით მომსახურებაზე;

- ეფექტური სატრანსპორტო - საექსპედიტორო სისტემის გარეშე შეუძლებელია მწარმოებლიდან მომხმარებელამდე

პროდუქციის რიტმული რაციონალური მიწოდების უზრუნველყოფა.

თანამედროვე სატრანსპორტო და საექსპედიტორო კომპლექსის სისტემის შექმნის კონცეფცია განსაზღვრავს შემდეგ მიზნებს მის განვითარებაში:

- მატერიალური და ფინანსური რესურსების ბრუნვის დაჩქარება;

- საექსპედიტორო მომსახურების ხარისხის გაუმჯობესება;

- ეროვნული ეკონომიკის ხარჯების შემცირება სატრანსპორტო სისტემაში და პროდუქტის დისტრიბუციაში;

- ნედლეულის, აღჭურვილობის, მასალების სასაწყობო მარაგის შემცირება;

- პროდუქტის დანაკარგების შემცირება მისი შენახვისა და საწყობში გადამუშავების დროს;

- საწარმოთა და ორგანიზაციების არაეფექტური საწყობების გატანა ქალაქის საზღვრებს გარეთ;

- დიდ ქალაქებში გარემოსდაცვითი მდგომარეობისა და მოძრაობის უსაფრთხოების გაუმჯობესება;

ამ მიზნების მისაღწევად, შემდეგი პირობები უნდა დაკმაყოფილდეს:

- საექსპედიტორო საწარმოებისა და საკუთრების სხვადასხვა ფორმის ორგანიზაციების ქსელის ფართო განვითარება;

- საექსპედიტორო საწარმოების მზადყოფნა მოწყონ სატრანსპორტო და სატრანსპორტო მომსახურება მომხმარებელთათვის ნებისმიერი სატრანსპორტო საშუალებით, აგრეთვე საქონლის გადაზიდვა შერეული შეტყობინებებით, ნებისმიერი ნონისა და ნებისმიერი დისტანციით საქონლის მიწოდებისთვის;

- საექსპედიტორო ორგანიზაციების მზადყოფნა მიაწოდონ კლიენტურას დამატებითი სერვისების ფართო სპექტრი (ტექნოლოგიური, საინფორმაციო, კომერციული და ა.შ.), რომელიც დაკავშირებულია სატრანსპორტო პროცესის ორგანიზებასთან.

ამჟამად ბევრი სატრანსპორტო და საექსპედიტორო საწარმოთა უმეტესობა განიცდის მნიშვნელოვან სირთულეებს სატ-

რანსპორტო მომსახურების ბაზრის დაუფლებაში, მათ არ იცინა ბაზრის პირობები, ტრანსპორტირებისა და საექსპედიტორო მომსახურების ახალი ტექნოლოგიები, აქვთ სუსტი საინვესტიციო შესაძლებლობები მომსახურების განვითარებისთვის.

ამ უარყოფითი ფაქტორების აღმოსაფხვრელად, სატრანსპორტო და საექსპედიტორო საწარმოების და საკუთრების სხვადასხვა ფორმის ფირმების საქმიანობის კოორდინაციის და კლიენტების საჭიროებების უკეთესად დაკმაყოფილების მიზნით საჭიროა სატრანსპორტო და საექსპედიტორო ჰოლდინგის ორგანიზება, რომელიც განახორციელებს სატრანსპორტო და საექსპედიტორო საწარმოებისა და ფირმების ფინანსური რესურსების აკუმულირებას, რაციონალურ საინვესტიციო პოლიტიკას, უზრუნველყოფს მატერიალური, ფინანსური რესურსებით, იურიდიული დახმარებით და ა.შ.

სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის შექმნა ტრანსპორტის სფეროში პრიორიტეტული ამოცანაა და მისი გადანაცვება დაკავშირებულია, მცირე, საშუალო და მსხვილი საექსპედიტორო ორგანიზაციების ფართო ქსელით, სატრანსპორტო-საექსპედიტორო მომსახურების საბაზრო სისტემის ორგანიზებასა და განვითარებასთან.

მსოფლიო გამოცდილება გვიჩვენებს, რომ საკუთრების სხვადასხვა ფორმის მცირე სატრანსპორტო საწარმოების განვითარებული ქსელის გარეშე შეუძლებელია სატრანსპორტო მომსახურების სრულფასოვანი ბაზრის ჩამოყალიბება და მაღალი ხარისხის სერვისის მიწოდება.

ამიტომ, აუცილებელია მცირე საექსპედიტორო საწარმოების ქსელის შექმნა, რომლის მნიშვნელოვანი უპირატესობაა მოთხოვნების სწრაფი მგრძნობელობა, მოკლე საინვესტიციო პერიოდი და ახალი აღჭურვილობაში და სატრანსპორტო ტექნოლოგიებში განთავსებული ინვესტიციის სწრაფი უკუგება.

ასევე მნიშვნელოვანია, რომ მცირე სატრანსპორტო - საექსპედიტორო საწარმოები ძირითადად ორიენტირებულია რეგიონულ ბაზარზე, ამიტომ ადგილობრივი ინფრასტრუქტურის ფორმირების საფუძვლად მცირე სატრანსპორტო - საექსპედი-

ტორო სანარმოები უნდა განიხილებოდეს.

მცირე საექსპედიტორო სანარმოების ფარგლებში ყველაზე ეფექტურად შეიძლება შემონმდეს ეკონომიკური მართვის სხვადასხვა ფორმები, ჩატარდეს სამეცნიერო და ტექნიკური ექსპერიმენტები, გამოიცადოს ახალი ტიპის საექსპედიტორო მომსახურება.

ამავდროულად, მცირე სანარმოები მოქმედებენ, როგორც წესი, მსხვილი სატრანსპორტო ასოციაციების ან კორპორაციების ფარგლებში, რადგან მხოლოდ ასეთი გაერთიანებების ფარგლებშია შესაძლებელი მცირე სანარმოების იურიდიულად და ეკონომიკურად დაცვა, საინვესტიციო პროცესის განვითარება, აგრეთვე. სანარმოებსა და სამთავრობო უწყებებს შორის რაციონალური ურთიერთქმედება

დასკვნა

როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, ლოგისტიკის როლი და მნიშვნელობა დღითიდღე იზრდება საქართველოში. ქვეყანას, მისი ხელსაყრელი გეოგრაფიული ადგილმდებარეობიდან გამომდინარე, გააჩნია რეალური შანსი იქცეს კავკასიისა და ცენტრალური აზიის ლოგისტიკურ ჰაბად. ის უდიდესი პოტენციალი, რასაც ქვეყანას აძლევს მისი გეოგრაფიული მდებარეობა, გამოიყენება მხოლოდ ნაწილობრივ. დღეს კონკურენცია არა მარტო კომპანიებსა თუ ინდუსტრიულ ქვეყნებს შორის მიმდინარეობს, არამედ რეგიონები და სატრანსპორტო დერეფნები ეპაექრებიან ერთმანეთს. კონკურენტუნარიანობის ამაღლების ერთ-ერთ მნიშვნელოვან ფაქტორს სწორედ განვითარებული სატრანსპორტო და ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურა განაპირობებს. საქართველო, მისი ხელსაყრელი ლოგისტიკური ადგილმდებარეობის მეშვეობით, წარმოადგენს კავკასიისა და ცენტრალური აზიის ბუნებრივ ლოგისტიკურ ჰაბს. თუმცა განვითარებული ინფრასტრუქტურა და სატრანსპორტო სისტემის დაბალი კონკურენტუნარიანობა მას არ აძლევს საშუალებას, გამოიყენოს აღნიშნული პოტენციალი.

პრობლემები შეინიშნება ლოგისტიკის რამდენიმე მიმართუ-

ლებით, რომელთა გადაჭრისთვისაც ხდება მოკლევადიანი და გრძელვადიანი სტრატეგიების შემუშავება. სორციელდება ბაზრის კვლევები და პროექტები, რომლებიც ხელს შეუწყობს ქვეყნის კიდევ უფრო დატვირთვას ლოგისტიკური სისტემის კუთხით. შემუშავებული სტრატეგიების პრაქტიკაში განხორციელება ქვეყანას მისცემს გაუმჯობესებულ ლოგისტიკურ ჯაჭვს, რაც, საბოლოო ჯამში, დადებითად აისახება ქვეყნის ეკონომიკურ განვითარებაზე და ხელს შეუწყობს მის აღორძინებას.

გამოყენებული ლიტერატურა:

1. დ. გოჩავა, „ლოგისტიკური სისტემის ეფექტიანობა და საქართველო“. <https://idfi.ge/ge/efficiency-of-logistics-system-georgia>, 2015.
2. <https://www.geostat.ge/ka/modules/categories/395/transporti307>.<https://www.geostat.ge/ka/modules/categories/395/transporti307>
3. <https://bit.ly/3NI55LR>
4. <https://www.interpressnews.ge/ka/article/274690-logistikis-rol-i-kartuli-ekonomikis-ganvitarebashi>.
5. <https://mod.gov.ge/ge/news/read/6364/2018-weli-logistikis-wlad-gamocxadda>.
6. <http://www.bm.ge/ka/article/irani-saqartvelos-portebshi-logistikuri-centrebis-ganvitarebas-stavazobs/19236>
7. <https://bit.ly/3HI4iIc>

REFERENCES:

1. D. Gochava, "Effectiveness of logistics system and Georgia". <https://idfi.ge/ge/efficiency-of-logistics-system-georgia>, 2015
2. <https://www.geostat.ge/ka/modules/categories/395/transporti307>.<https://www.geostat.ge/ka/modules/categories/395/transporti307>.
3. <https://bit.ly/3NI55LR>

4. <https://www.interpressnews.ge/ka/article/274690-logistikis-rol-i-kartuli-ekonomikis-ganvitarebashi>.
5. <https://mod.gov.ge/ge/news/read/6364/2018-weli-logistikis-wlad-gamocxadda>
6. <http://www.bm.ge/ka/article/irani-saqartvelos-portebshi-logistikuri-centrebis-ganvitarebas-stavazobs/19236>
7. <https://bit.ly/3HI4ilc>

THE EFFICIENCY OF THE LOGISTIC SYSTEM IN GEORGIA

Vano Ivanishvili

PhD student of GTU

ivanishvilivano@gmail.com

RESUME

The intensification of competition in the modern global economy and the accelerated processes of economic integration put the need for significant changes in the optimization of logistics potential on the agenda. Economic growth is the main aspiration of countries. A perfect market is a prerequisite for economic growth, in which logistics plays a decisive role.

Considering the favorable geographical location, Georgia has the potential to become the main logistics hub of the Caucasus and Central Asia. Logistics has an important place for the development of the Georgian economy, therefore, the creation of an efficient transport and logistics system is one of the main and necessary factors for increasing the competitiveness of the country.

Logistics is an important part of Georgian economy. Its share is 12 percent of the country's gross domestic product. The development of the logistics sector leads to the integration of Georgia into the global logistics network and its effective connection with the world's leading markets. Logistics is one of the main factors determining the

competitiveness of regions and companies, which directly affects their successful positioning in the global market. Developed logistics provides high-quality service, cheap and efficient supply network, which is a necessary condition for increasing competitiveness both for Georgia as a whole and for productions operating in the country.

The article discusses problems in the forwarding service complex of Georgia, which are divided into three main groups: deficiencies in the management system, deficiencies in the production sector, and deficiencies due to external factors.

Is analyzed the necessity of the concept of a modern transport and forwarding complex system, which determines the following goals and means for its further development.

Keywords: logistics, hub, forwarding, index, infrastructure, business.