



თავი მეხუთე

საერთაშორისო ბიზნეს- ოპერაციების სატრანსპორტო ლოგისტიკური უზრუნველყოფა

მოკლე შინაარსი

- ← 1. კომერციული ტვირთების საერთაშორისო გადაზიდვები;
- ← 2. სატრანსპორტო ლოგისტიკა როგორც საერთაშორისო სასაქონლო ნაკადების მართვის სისტემა;
- ← 3. ტერიტორიის ტრანსპორტული ხელმისაწვდომობა, როგორც საერთაშორისო წარმოების განთავსების ფაქტორი

ტვირთების გადაზიდვა საერთაშორისო მიმოქცევაში ხორციელდება სხვადასხვა დონის სატრანსპორტო სისტემის ფუნქციონირების წყალობით. ეროვნული სატრანსპორტო სისტემა მოიცავს ტრანსპორტის ყველა სახეობებს და სატრანსპორტო პროცესის ყველა რგოლს¹, რომელიც ხორციელდება ცალკეული ქვეყნის მასშტაბით - საერთო სარგებლობის ტრანსპორტი, საწარმოო ფორმების საგარეო ტრანსპორტი, ასევე სატრანსპორტო და სხვა კომპანიების დასატვირთ-გადმოსატვირთი მეურნეობა. შესაბამისად, მსოფლიო სატრანსპორტო სისტემა წარმოადგენს ნაციონალურ (ეროვნულ) სატრანსპორტო სისტემებს მათ ურთიერთქმედებაში. მსოფლიო სატრანსპორტო სისტემის ფარგლებში ყალიბდება ეკონომიკურ და იურიდიულ ურთიერთდამოკიდებულებათა ერთობლიობა, რომელიც განსაზღვრავს ტვირთების გადაადგილების წესებს საერთაშორისო ბიზნესში.

ტრანსპორტირება ე.ი. გადაზიდვითი პროცე-

პარლო იპოლოტეს ძე ღუშუბაია
ემდ, სრული პროფ.
პარლო პარლოს ძე ღუშუბაია
აკად. დოქტ. ასოც პროფ.
თათია ღუშუბაია
აკად. დოქტ. ასოც პროფ.

სი სატრანსპორტო სისტემის საკვანძო ელემენტია. სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა, მრავალრიცხოვანი შუამავლები, რომლებიც მხარს უჭერენ მის ფუნქციონირებას, მხოლოდ უზრუნველყოფენ ამა თუ იმ ეფექტიანობით ტვირთების და მგზავრების გადაადგილებას. ამ თავში განხილული იქნება ტვირთების საერთაშორისო გადატანის ძირითადი ხერხები, მათი ლოგისტიკური მახასიათებლები, ნაჩვენები იქნება ტრანსპორტისა და რეგიონული ეკონომიკის ურთიერთდამოკიდებულება.

სატრანსპორტო სისტემა ოთხი ძირითადი კომპონენტით ხასიათდება: გზებით, ტერმინალებით, მოძრავი და გამწვევი საშუალებებით, რომლებიც განსაზღვრავენ მის ძირითად პარამეტრებს. მოცემული პარამეტრების რიცხვს მიეკუთვნება შემაერთებული გზების სიგრძე (საერთო და ტრანსპორტის სახეების მიხედვით).

საერთაშორისო კომერციული ოპერაციების არარსებობისას განსაკუთრებული ყურადღება უნდა დაუთმოს მონაცემთა შედარებადობას. როგორც წესი, ამა თუ იმ მაჩვენებლის მოცვის დროითი ჩარჩოები-კალენდარული ან ფინანსური წილიწადია. სატრანსპორტო პროცესების დინამიკაში შესწავლისას სარგებლობენ საშუალო წლიური მონაცემებით, მაგალითად, 5, 10 ან

¹ TATT-ის (გენერალური შეთანხმება ვაჭრობისა და მომსახურებათა შესახებ) კლასიფიკატორი სატრანსპორტო მომსახურებებს ეოფს ტრანსპორტის სახეობის ან ოპერაციათა ხასიათისაგან (სატრანსპორტო ან დამხმარე) დამოკიდებულებით. კლასიფიკატორი მოიცავს ტრანსპორტის შემდეგ სახეობებს: საზღვაოს, საშინაო საწყლოსნოს, სარკინიგზოს, ავტოსაგზაოს, საჰაეროს, კოსმოსურს. დამხმარე ოპერაციები მოიცავენ სატრანსპორტო-საექსპედიტორო ოპერაციებს; დასატვირთ-გადმოსატვირთ საშუალებებს, საკონტეინერო ტერმინალებს; საპორტო მომსახურებებზე ხელმისაწვდომობას და პორტებით, აეროდრომებით, სარკინიგზო ტერმინალებით სარგებლობას; ექსტერნულ სარემონტო საშუალებებს; საწვავით გამართვას და სხვ.



ზოგჯერ მეტი რაოდენობის წლების განმავლობაში. მსგავსი მონაცემები ამა თუ იმ სიდიდის მაჩვენებლების შესახებ შეიძლება ვიპოვოთ საცნობარო და სტატისტიკურ ლიტერატურაში.

პრაქტიკის საკითხები

საერთაშორისო სატრანსპორტო ფორმათა პრაქტიკულ საქმიანობაში და ანალიტიკურ ანგარიშებებში აუცილებლად გაითვალისწინება მაჩვენებელთა მრავალგვარიანტულობა. სატრანსპორტო ქსელის სიგრძე კოლომეტრებთან ერთად უცხოურ წყაროებში ჩვეულებრივ წარმოდგენილია სტატუტურ მიღებში (რომელიც 1609,3 მ-ს შეესაბამება) ან საზღვაო მიღებში (1850 მ.). საზღვაო გემების სიჩქარე ჩვეულებრივ კვანძებში იზომება (1 კვანძი-1850 კმ/სთ.). გადაზიდული ლითონების, ნავთობის რაოდენობრივი მახასიათებელია წონითი მაჩვენებლები (მლნ ტ.), გაზისა და ხე-ტყისა-მოცულობითი (მლრდ და მლნ მ³). საზღვაო ფლოტის ტონაჟი იზომება სარეგისტრო ბრუტო (ან ნეტო)² ტონებში. წონითი ტონები არსებობს მეტრული, მოკლე, ანუ „ამერიკული“ (907,2 კგ), გრძელი ანუ „ინგლისური“ (1016 კგ). მიღსადენით გადაქაჩული ნავთობი ზოგჯერ მოტანილია ათასობით ბარელში დღეღამის განმავლობაში³.

განასხვავებენ აბსოლუტურ და შეფარდებით სტატისტიკურ მაჩვენებლებს. უკანასკნელები ასახავენ ამა თუ იმ მოვლენის დინამიკას, ზრდის ინდექსს, რომლის დროსაც საბაზო წლის დონე 100%-ად მიიღება, ხოლო ზრდის ტემპები განისაზღვრება რთული პროცენტის წესით. შეფარდებით მაჩვენებელთა მეორე სახეა ხვედრი მაჩვენებლები. ისინი მნიშვნელოვანია ეროვნულ მეურნეობათა და ცალკეული რეგიონების შესადარებლად. სატრანსპორტო სისტემის ხვედრ მაჩვენებლებს მიეკუთვნება, მაგალითად, სატრანსპორტო გზების სიგრძის და ტერიტორიის ფართობის შეფარდებას. განსაკუთრებული მნიშვნელობა აქვს სისტემათა ეფექტიანობის მაჩვენებლებს (ან პირიქით: ტევადობის), მაგალითად, წარმოების ტრანსპორტტევადობას.

სატრანსპორტო სისტემის დახასიათება დამოკიდებულია ტრანსპორტის მასში შემავალი სახეობის თანაფარდობაზე. ტრადიციულად განასხვავებენ სარკინიგზო, წყლის (საზღვაო და საშინაო საწყლოსნო), საავტომობილო, მილსადენ და საჰაერო ტრანსპორტს. ამასთან ერთად, საერთაშორისო მიმოსვლებში დღემდე გამოიყენება როგორც საჭაპანო ტრანსპორტი, ისე ტვირთების გადაადგილების სუპერთანამედ-

როვე ხერხები, კერძოდ, ელექტრომაგნიტური გაწვევით. გარდა ამისა, ტრანსპორტის ძირითადი სახეები შეიძლება დაჯგუფებულ იქნეს გეოსფეროს ნიშნის მიხედვით: საწყლოსნო, მიწისზედა და საჰაერო. უკანასკნელ პერიოდში განიხილება საკითხი ელექტროენერგიის როგორც ტრანსპორტის ახალი სახეობის შესახებ, მაგრამ ერთიანი გადაწყვეტილება მოცემული საკითხის თაობაზე არ არსებობს.

ტრადიციულად **საზღვაო ტრანსპორტი** სტრატეგიულად მნიშვნელოვან როლს თამაშობს ქვეყნების ეკონომიკურ განვითარებაში, მათი სამხედრო-პოლიტიკური როლის მხარდაჭერაში. საზღვაო ფლოტით გადაიტანება ტვირთების დაახლოებით 60%, რომელიც საერთაშორისო ბრუნვაში იმყოფება, ამასთან ეს წილი სტაბილური რჩება. უმეტესი ქვეყნების ფლოტის უმეტესი ნაწილი დაკავებულია უცხოური გადაზიდვებით. საშინაო საზღვაო კაბოტაჟზე მუშაობს გადაზიდვების ტონაჟის 10%-ზე ნაკლები. საზღვაო გადაზიდვების მნიშვნელოვან ნაწილს შეადგენს გადასასხმელი ტვირთები. 1980 წელს გადაზიდვები 1871 მლნ ტ-ს შეადგენდა, 2012 წელს-3033 მლნ ტ.-ს. არსებითად მაღალი ნამატი განსახილველ პერიოდში მოგვცა საკონტეინერო ტვირთებმა-102 მლნ ტ. და 1498 მლნ ტ. შესაბამისად. ეს ტენდენცია დაკავშირებულია უმსხვილესი ტრანსნაციონალური კომპანიების მცდელობასთან შეემცირებინათ სატრანსპორტო ხარჯები და წარმოება მიეხლოვებინათ ნედლეულის წყაროებთან.

ყველა შიდა გზების ყველაზე მეტი სიდიდე მოდის სამხრეთ ამერიკაზე (მსოფლიოს მთელი სამდინარო გზების დაახლოებით 1/3); გზების საერთო სიგრძის 1/4-ზე მეტი განთავსებულია რუსეთისა და ყოფილი სსრ კავშირის ტერიტორიაზე. მაგრამ გადაზიდვების ყველაზე მეტი ინტენსიურობა აღინიშნება აშშ-ს გემთმავალ მაგისტრალზე (მისისიპის საწყლოსნო სისტემა-ოგაიო, დიდი ტბები) და გერმანიაზე (რეინი). ევროპული ქვეყნების შიდა სამდინარო ტრანსპორტის საერთო სიგრძე 130 ათ. კილომეტრს აჭარბებს., აშშ-სი 42-ათ. კმ-ს. საშინაო საწყლოსნო ტრანსპორტის ტვირთბრუნვის მიხედვით ლიდერობს აშშ.

შიდა სატრანსპორტო გზების გამოყენებას დასავლეთ ევროპაში დიდი ხნის ტრადიციები და დიდი პერსპექტივები გააჩნია მომავალში. პორტების მიერ გადამუშავებადი ტვირთების ძირითადი მოცულობა ესაა სანედლეულო და სათბობი რესურსები. საზღვაო გემებიდან სამდინაროზე და უკან გადატვირთვა ხორციელდება პირდაპირი ვარიანტის მიხედვით. მაგრამ უკანასკნელ წლებში გადაზიდვები შიდა საწყ-



ლოსნო გზებით მცირდება ძირითადად საავტომობილო ტრანსპორტის წარმატებული კონკურენციის გამო.

სარკინიგზო გზების საერთო განვითარება (სიგრძე) მსოფლიოს 42 ქვეყანაში 915 ათ.კმ-ს აჭარბებს, მათი მეშვეობით ყოველწლიურად გადაიზიდება დაახლოებით 5 მლრდ ტ. ტვირთი, მათ შორის 1/3 საერთაშორისო მიმოსვლებია. რკინიგზების სიგრძის მიხედვით (90 ათ. საერთო სარგებლობის გზები და 70 ათ.გზები სამრეწველო დანიშნულების, ტვირთბრუნვა 2,1 მლრდ ტ/კმ) რუსეთს მეორე ადგილი უკავია მსოფლიოში, აშშ-ს შემდეგ (165 ათ. საერთო სარგებლობის გზები, რომლითაც გადაიზიდება 1,5 მლრდ ტ/კმ).

უკანასკნელ წლებში სარკინიგზო ტრანსპორტი კონკურენტულ ბრძოლაში ჩამორჩება საავტომობილოს, რაც გამოწვეულია, კერძოდ, სატრანსპორტო საშუალებათა სიჭარბით და საავტომობილო ტრანსპორტის შედარებითი ლოგისტიკური ეკონომიურობით. რკინიგზების აქტუალურმა საქმიანობამ ინტერმოდალური გადაზიდვების ფარგლებში ხელი უნდა შეუწყო სიტუაციის შეცვლას.

უკანასკნელ წლებში საერთაშორისო საავტომობილო გადაზიდვებისათვის დამახასიათებელია გადაზიდვების და ავტოპარკის მოცულობათა ზრდა. ტვირთბრუნვის მიხედვით საავტომობილო ტრანსპორტი ჩამორჩება მხოლოდ საზღვაოს და სარკინიგზოს გადატანების მხოლოდ უმნიშვნელო მანძილის გამო. მსოფლიო ავტოპარკის 75%-მდე მოდის ევროპასა და ჩრდილოეთ ამერიკაზე. ეს იმით აიხსნება, რომ ამ რეგიონებში არსებობს განვითარებული საზოგადოებრივი ინფრასტრუქტურა. გზების საერთო სიგრძე აქ ასფალტის საფარით 9590 ათ. კმ-ს შეადგენს. მათზე ყოველწლიურად 16 მლრდ ტ. ტვირთი გადაიტანება. მაგრამ საერთაშორისო ვაჭრობის საქონელზე მოდის 5%-ზე ნაკლები.

საჰაერო ტრანსპორტი განსაკუთრებით მნიშვნელოვან როლს თამაშობს მსოფლიო ეკონომიკაში როგორც ერთ-ერთი ყველაზე მაღალშემოსავლიანი დარგი. ავიაგადაზიდვებზე მოთხოვნის და მოძრაობის ინტენსივობის მიხედვით გამოიყოფა სამი რეგიონი: აშშ, დასავლეთი ევროპა და აღმოსავლეთი აზია, რომლებზედაც მთლიანობაში მსოფლიო ტვირთბრუნვისა და მგზავრთბრუნვის 2/3 მოდის. აშშ ლიდერობს საავიაციო გადაზიდვებში. საჰაერო გზებით ყოველწლიურად გადაზიდული ტვირთების რაოდენობა მერყეობს 3-4,5 მლნ ტ.-ს ფარგლებში. აქ განსხვავებით სხვა დასავლური ქვეყნებისაგან, საჰაერო გადაზიდვების ძირითადი ნაწილი

ილი ხორციელდება შიდა ხაზებზე. ავიახაზების ყველაზე მეტი კონცენტრაცია მოდის აშშ-ს ჩრდილოეთ-აღმოსავლეთზე და შუა დასავლეთზე-წყნარი ოკეანის სანაპიროზე.

ევროპის საჰაერო სივრცე, უკიდურესად გადატვირთულია ავიატრასებით. ამ რეგიონზე მოდის მსოფლიო ტვირთბრუნვის 1/4-ზე და მგზავრთბრუნვის 1/5-ზე მეტი. აღმოსავლეთი აზიის რეგიონი რომელსაც ამ დარგში შეეჯახა იაპონია, ჩინეთი, სინგაპური, ტაილანდი, და იორდანია, უზრუნველყოფს ტვირთ და მგზავრთბრუნვის 1/5-მდე.

ღია ცის შესახებ დადებული შეთანხმებები ავიასატრანსპორტო დარგის განვითარების მნიშვნელოვანი ფაქტორია. სტრატეგიული ალიანსების (C4) შექმნის შედეგად ავიაკომპანიებს ყველა კონტინენტზე შეუძლიათ გააერთიანონ თავიანთი ქსელები და ეფექტიანად გამოიყენონ ისინი მგზავრებისა და ტვირთების მისატანად.

უკანასკნელ წლებში ბუნებრივი აირის, ნავთობის და ნავთობპროდუქტების, მილსადენი ტრანსპორტის როლი ეროვნულ ეკონომიკასა და მსოფლიო მეურნეობაში მკვეთრად გაიზარდა მოპოვების ადგილის დაშორების გამო მოხმარების ადგილებიდან, ნავთობაირსატრანსპორტო სისტემის გართულების გამო.

თანამედროვე პერიოდში იყენებენ მილსადენების გაყვანის სამ ძირითად კონსტრუქციულ სქემას: მიწისქვეშას, მიწისზედას, მიწისზემოთას. მილსადენებს ყოფენ მაგისტრალურებად, რომელიც გამიზნულია ტრანსპორტირებისათვის შორ მანძილზე; სარეწაოდ, რომელიც ემსახურებოდა სარეწაო მოპოვებული პროდუქტების მოგროვებას; მიყვანებად, რომელიც სარეწაო მილსადენებს აერთებს მაგისტრალურთან.

მაგისტრალურ მილსადენებს რეგიონული ხასიათი გააჩნიათ, იგი არა მხოლოდ მიბმულია განსაზღვრული ტერიტორიისადმი, არამედ ასევე მხოლოდ მოცემული ქსელისათვის დამახასიათებელი ტექნიკურ-ეკონომიკური ხასიათი გააჩნია. მაგალითად, აშშ-ს ნათობსადენისა და ნავთობპროდუქტების ქსელი თავისი ტექნიკური დონით, ექსპლუატაციის პირობებით, სამუშაოს მოცულობით მკვეთრად განსხვავდება დასავლეთ ევროპულისაგან. აშშ-ს ნავთობპროდუქტების ეკონომიკური მაჩვენებლები არსებითად განსხვავდებიან დასავლეთ ევროპულისაგან. აშშ-ს ნავთობპროდუქტების ეკონომიკური მაჩვენებლები (ფაქტობრივი დანახარჯები, ტარიფების დონე, მოგების სიდიდე) ასევე მკვეთრად განსხვავდებიან დასავლეთ ევროპული ნავთობპროდუქტების ანალოგიური მაჩვენებლებისაგან.



ცხრილი 5.1. ავიაკომპანიების გლობალური ალიანსების ძირითადი მაჩვენებლები

ძირითადი მაჩვენებლები	<i>Star Alliance</i>	<i>Sky Team</i>	<i>Oneworld</i>
	<i>Adria Airways Aegean Airlines, Air Canada, Air China, Air New Zealand, ANA, Asiana Airlines, Austrian, Blue 1, British Midland Airways Limited, Brussels Airlines, Continental Airlines, Croatia Airlines, Egyptair, LOT Polish Airlines, Lufthansa, SAS, Singapore Airlines, South African Airways, Spanair, Swiss, TAM Airlines, Portugal, Thai, Turkish Airlines, United, US Airways</i>	<i>Aeromexico, Аэрофлот, Air Europa, Air France, Alitalia, China Southern, Czech Airlines, Delta, Kenya Airways, KLM, Korean Air, TAROM, Vietnam Airlines</i>	<i>American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Finnair, Iberia, JAL, LAN, Malev Mexicana, Qantas, S7 Airlines, («Сибирь»), Royal Jordanian</i>
მონაწილეთა რაოდენობა	27	13	12
საჰაერო ხომალდების რაოდენობა	4023	2225+(902)	2473
თანამშრომთა რაოდენობა	402 208	323 759	311 830
გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობა წ-ში	603,8 მლნ	385,0 მლნ	335,7 მლნ
ამონაგები გაყიდვიდან	150,7 მლრდ დოლ.	-	71,5 მლრდ დოლ.
რეისების რაოდენობა დღე-ღამეში	21 000	12 597	9380
მომსახურე აეროპორტის რაოდენობა	1160	898	901
მომსახურე ქვეყნების რაოდენობა	181	169	145
განახლების ბოლო თარიღი	2010წ. ოქტომბერი	2010წ. ივნისი	2011წ. იანვარი

გადაზიდვების ორგანიზებისა და რეგისტრირებისათვის საერთაშორისო ვაჭრობაში აუცილებელია განისაზღვროს საერთაშორისო გადაზიდვების კრიტერიუმები. მათი განხორციელების აუცილებელი, მაგრამ არა საკმარისი პირობაა მათში ეროვნული და უცხოური კონტრაგენტების მონაწილეობა. გარიგების საერთაშორისოდ აღიარებისათვის აუცილებელი როლია, რომ იგი

ფაქტობრივად იწარმოებოდეს ორი ან რამდენიმე ქვეყნის ტერიტორიაზე. ტვირთის (მგზავრის) ფაქტობრივი შემოსვლის დაწყება სხვა სახელმწიფოს ტერიტორიაზე (საზღვრის გადაკვეთა) შეიძლება საკმარისი არც იყოს. ასეთი სიტუაცია აღმოცენდება, მაგალითად, ტვირთის დაკარგვისას ან მგზავრის დაღუპვისას გამგზავნ ქვეყანაში. ამიტომ



საერთაშორისო კავშირის სტატუსი განისაზღვრება საერთაშორისო შეთანხმებებით დადგენილი პირობებით, თუმცა მსგავსი გადაზიდვები არაიშვიათად ხორციელდება მათი დადების გარეშეც. ტექნოლოგიური გადაზიდვები ტრანსნაციონალური კორპორაციების ფარგლებში ასევე შეიტანება საერთაშორისო კავშირის სფეროში.

ტრანსპორტის ყოველი სახეობა აკონკრეტებს გადაზიდვების მიკუთვნების კრიტერიუმებს საერთაშორისოსადმი. გადაზიდვები მიღსადენებით საერთაშორისოდ ითვლება, თუკი ტვირთის გაგზავნის სათაო სადგურები განთავსებულია ერთი ქვეყნის ტერიტორიაზე, ხოლო საბოლოო სადგურები მის საზღვრებს მიღმა იმყოფებიან.

საერთაშორისო გადაზიდვები წარმოადგენს უფრო ტევადი კატეგორიის - სატრანსპორტო მომსახურებათა ექსპორტის შემადგენელ ნაწილს. სატრანსპორტო მომსახურებათა ექსპორტში იგულისხმება საერთაშორისო სატრანსპორტო მომსახურებათა გაწევა (აღმოჩენა) ეროვნული გადაზიდვის მიერ, ტვირთის მიერ ქვეყნის სახელმწიფო საზღვრის გადაკვეთისას ან უცხოელ ტვირთის მფლობელთა ტვირთის გადაზიდვისას. იგი ორი ხერხით რეალიზდება. პირველი ხერხი მდგომარეობს ეროვნული გადაზიდვის მიერ საგარეო სავაჭრო გადაზიდვების შესრულებისას. უცხოელ გადაზიდველთა მუშაობა ქვეყანაში საგარეო სავაჭრო ტვირთების მიტანისას წარმოადგენს სატრანსპორტო მომსახურების იმპორტს.

სატრანსპორტო მომსახურებათა ექსპორტის მეორე ხერხი - უცხოელი კონტრაგენტების ტვირთების გადანაწილ, რომელიც გულისხმობს ტრანზიტულ გადაზიდვებს ქვეყნის ტერიტორიის გავლით და ტვირთების გადაზიდვას უცხოურ ტერმინალებს შორის, რომელიც სრულდება სამაშულო გადაზიდვების მიერ. ამასთან, ტვირთნაკადები არ ყალიბდება და არ მთავრდება გადაზიდვაში ქვეყნის ტერიტორიაზე. ამითში შეიტანება როგორც საერთაშორისო, ისე შიდა გადაზიდვები, მაგალითად, გემების საზღვარგარეთული ცურვა ერთი ქვეყნის პორტებს შორის.

საერთაშორისო ბიზნესისათვის არანაკლები მნიშვნელოვანია **კლასიფიკაცია ლოგისტიკური კრიტერიუმების მიხედვით**. არ არსებობს ტრანსპორტის ცალსახა ოპტიმალური სახეობა. ყველაზე უფრო ჩქაროსნულ და ძვირადღირებულ საჰაერო ტრანსპორტზე გადაზიდვის ხარჯები მკვეთრად მცირდება მანძილის გადიდების კვალობაზე. ამ სიგრძის მარშრუტებზე გადაზიდვების ეს სახეობა კონკურენტუნარიანი ხდება სარკინიგზო და საავტომობილოსთან შედარებით, რამდენადაც მანძილის ზრდით ტრანს-

პორტის ამ სახეობებზე დანახარჯები უფრო ნაკლებად მცირდება, ვიდრე საჰაეროზე. საზღვაო ტრანსპორტთან შედარებით ავიატრანსპორტის უპირატესობები სისწრაფეში იზრდება არა საჰაერო ტრანსპორტის სასარგებლოდ, რამდენადაც საექსპლოატაციო დანახარჯები საზღვაო ტრანსპორტზე მცირდება მარშრუტის გაგრძელების კვალობაზე, მნიშვნელოვნად უფრო მეტად, ვიდრე ავიატრანსპორტზე. ამასთან, საზღვაო ტრანსპორტი ხასიათდება შედარებით მაღალი დანახარჯებით მუდმივ მოწყობილობათა შენახვაზე, რაც ზღუდავს მის კონკურენტუნარიანობას მოკლე მანძილზე გადაზიდვების დროს.

სარკინიგზო ტრანსპორტით გადაზიდვის მარშრუტები შეზღუდულია წინასწარგანსაზღვრული გზებით. ტრანსპორტის ეს სახეობა ხასიათდება საექსპლოატაციო ხარჯების საერთო სიდიდეში დანახარჯთა დიდი წილით მუდმივ მოწყობილობათა შენახვაში. მიუხედავად გადაზიდვის ხარჯების შედარებით არამაღალი დონისა სამარშრუტო გაგზავნებით მაგისტრალურ ხაზებზე, სარკინიგზო ტრანსპორტისათვის დამახასიათებელია საექსპლოატაციო ხასიათის პრობლემები, რაც არაიშვიათად იწვევს შეფერხებებს ტვირთის მიტანაში.

საავტომობილო ტრანსპორტზე საექსპლოატაციო ხარჯები ყველაზე უფრო მაღალია, თუ არ ჩავთვლით საჰაერო ტრანსპორტს. მაგრამ მუდმივ მოწყობილობათა შენახვის ხარჯები შედარებით არამაღალია, რაც უზრუნველყოფს ტრანსპორტის ამ სახეობის კონკურენტუნარიანობას მოკლე მანძილზე. ამ სახეობის ტრანსპორტის ყველაზე უფრო მეტი მოქნილობა გადაზიდვის ალტერნატიული მარშრუტების არჩევის თვალსაზრისით უზრუნველყოფს მისთვის პირველ ადგილს საქონლის მისატანად უშუალო მომხმარებლისადმი.

მიღსადენი ტრანსპორტი პროდუქციის შედარებით დაბალი თვითღირებულებით და სისტემის დატვირთვის ავტომატიზაციის მაღალი დონით ხასიათდება. ეს მისთვის უზრუნველყოფს მაღალ კონკურენტუნარიანობას ტრანსპორტის სხვა სახეობებთან შედარებით, ხოლო ზოგიერთ შემთხვევებში, მაგალითად, საწარმოს მომარაგება წარმოების უწყვეტი პროცესით, იგი შეუცვლელია.

ტრანსპორტის პროდუქციის თვისობრივი განსხვავებისაგან დამოკიდებულებით (ტვირთების და მგზავრთა გადაყვანა) შეიძლება გამოვყოთ სატრანსპორტო წარმოების ორი ძირითადი დარგი - **სატვირთო და სამგზავრო ტრანსპორტი**.

ტრანსპორტის ცალკეული სახეობების მიხედვით სწარმოებს სამგზავრო და სატვირ-



თო გადაზიდვების უფრო დაწვრილებითი კლასიფიკაციები. მაგალითად, სამგზაო საჰაერო გადაზიდვები იყოფა საქმიანი მგზავრების გადაყვანად, არასაქმიანი მგზავრების გადაყვანად და ინდივიდუალურ მგზავრობად პირადი მიზნებით. სატვირთო საჰაერო გადაზიდვები-ჩვეულებრივი ტვირთების გადაზიდვებად და ტვირთების სწრაფ გადატანად.

ტვირთების მიტანის პერიოდულობისაგან დამოკიდებულებით ან სატრანსპორტო პროცესის ორგანიზაციის ფორმის მიხედვით შეიძლება გამოვყოთ გადაზიდვების ორი ძირითადი სახეობა, - **რეგულარული და არარეგულარული**. თავდაპირველად ასეთი დაყოფა ჩამოყალიბდა საზღვაო ტრანსპორტზე, სადაც რეგულარულმა გადაზიდვებმა სახაზოს სახელწოდება მიიღეს, ხოლო არარეგულარულებმა - ტრამპულების. სახაზო გემი რეგულარულ მოძრაობას ახორციელებს დადგენილი მარშრუტით და გრაფიკით. გადაზიდვის საზღაური განისაზღვრება ფიქსირებული ტარიფის შესაბამისად. ტრამპული გემი წარმოადგენს დაქირავებულ (დაფრახტულ) გემს, რომელიც მზად არის გადაიტანოს ნებისმიერი ტვირთი ნებისმიერი მიმართულებით. გემის დაქირავების (ფრახტის) საზღაური მერყეობს მოლაპარაკების შესაბამისად გემთმფლობელსა და დამქირავებელს შორის.

სახაზო ნაოსნობა მიეკუთვნება საერთო სარგებლობის ტრანსპორტს, რომელიც ახორციელებს გადაზიდვას ნებისმიერი პირის მიმართვის მიხედვით. საერთო სარგებლობის ტრანსპორტით გადაზიდვის ხელშეკრულება საჯარო ხელშეკრულებაა, რომელიც გამორიცხავს ერთი პირის რაიმე უპირატესობას მეორის წინაშე, აწესებს კლიენტების თანაბარ მნიშვნელობას გადამზიდვისათვის. ტრამპული ნაოსნობა ინდივიდუალური სარგებლობის ტრანსპორტია, რომელზედაც გადამზიდვები ფორმდებიან ქირაენობის (ფრახტის) ხელშეკრულებით ან გემის იჯარის ხელშეკრულებით.

გარდა საზღვაო ბტრანსპორტისა, რეგულარული და არარეგულარული საერთაშორისო კავშირის ცნებები დამახასიათებელია ასევე საჰაერო და საავტომობილო ტრანსპორტისათვის. საავტომობილო ტრანსპორტზე რეგულარული გადაზიდვები ხორციელდება შეთანხმებით და გამოქვეყნებული ხელშეკრულებებით, რომლებშიც განსაზღვრულია გადაზიდვების პირობები, ტარიფები და სატრანსპორტო საშუალებათა მოძრაობის გრაფიკი განსაზღვრული გრაფიკით გაჩერების პუნქტების მითითებით; არარეგულარული გადაზიდვები არ რეგულირდება ჩამოთვლილი პირობებით, არამედ თითოეულ ცალკეულ შემთხვევაში

დგინდება შეთანხმების მიხედვით გადამზიდვსა და გამგზავნებს შორის. რეგულარული საჰაერო მიმოსვლა (კავშირი) შეთანხმებულია სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის საბჭოს (იკაო) მიერ შემუშავებულ განსაზღვრასთან 1952 წელს და უნდა აკმაყოფილებდეს შემდეგ მოთხოვნებს. ფრენები უნდა განხორციელდეს ერთზე მეტი ქვეყნის საჰაერო სივრცეში კომერციული გადაზიდვების განსახორციელებლად, ამასთან ყველა რეისი ღია უნდა იყოს საერთო სარგებლობისათვის; ფრენები უნდა სრულდებოდეს ან გამოქვეყნებული განრიგის ან იმდენად რეგულარული ან ხშირი იყოს, რომ შეადგენდეს რეისების სისტემატურ სერიას.

რეგულარული საჰაერო გადაზიდვების რეგულარული განვითარების პრობლემა - ჭარბი გადასატანი ტევადობის ზრდა - წყდება არარეგულარული კომერციული გადაზიდვების შემოდების გზით. არარეგულარულ კომერციულ გადაზიდვებში ჩვეულებრივ გულისხმობენ კომერციულ საფუძველზე შესრულებად ჩარტერულ რეისებს და ასევე გადაზიდვებს დამატებით და სპეციალურ რეისებზე.

ქვეყნების უმეტესობაში საერთაშორისო მიმოსვლის დაყოფა რეგულარულ და არარეგულარულად ჩვეულებრივ არ მიეკუთვნება სარკინიგზო ტრანსპორტს. მაგრამ ზოგიერთ ქვეყნებში გამოიყენება ე.წ. სახაზო მატარებლები (*liner trains*) და სახაზო მატარებლების სისტემაც კი. მაგალითად, მსგავსი სისტემის არსი დიდ ბრიტანეთში სარკინიგზო და საავტომობილო ტრანსპორტის კომბინირებულ გამოყენებაში მდგომარეობს კონტეინერებით ტვირთების „კარიდან კარამდე“ მისატანად. სახაზო მატარებლების უპირატესობაა უფრო დაბალი დანახარჯები ავტოტრანსპორტთან შედარებით 100 და მეტი მილის მანძილზე გადატანისას, დოკუმენტაციის შემცირება და სწრაფი სატრანსპორტო მომსახურება.

ამრიგად, ცნება „საერთაშორისო გადაზიდვა“ მეტისმეტად ტევადია. ამ ტერმინის გონივრული, ეკონომიკური ინტერპრეტაცია მნიშვნელოვნად დაგვეხმარება მის სწორ და პრაქტიკულ გამოყენებაში.

5.2. სატრანსპორტო ლოგისტიკა როგორც საერთაშორისო სასაქნლო ნაკადების მართვის სისტემა

თანამედროვე პირობებში სატრანსპორტო მომსახურებები უფრო მაღალი რანგის ერთიანი სისტემის-ლოგისტიკის განუყოფელი ნაწილი ხდება. ყველაზე უფრობ ზოგადი სახით ცნება „ლოგისტიკა“ განისაზღვრება როგორც მატე-



რიალური ნაკადების მართვა პირველადი წყაროდან მომხმარებლამდე, საქონელმოდრობის მინიმალური დანახარჯებით. ლოგისტიკა მოიცავს პროდუქციის გადაადგილებას სასაქონლო-მატერიალური ფორმით და საინფორმაციო ნაკადს, რომელიც აფიქსირებს საქონელთა მოძრაობას. სატრანსპორტო ლოგისტიკა, თავის მხრივ, განისაზღვრება როგორც ტვირთნაკადების მართვა, რომლებიც მიემართებიან თავიანთი წარმოშობის პუნქტებიდან მათი დაფარვის პუნქტებამდე.

სატრანსპორტო ლოგისტიკის მთავარი მახასიათებელია-საერთო სისტემური მიდგომა ტვირთების გადაადგილებისადმი. საქმე ეხება „ერთიანი ქოლგის“ პრინციპს. ეს პრინციპი წინასწარ აღწერს პირს, რომელიც გადაწყვეტილებას ღებულობს ტრანსპორტის სახეების, გადაზიდვების, ექსპედიტორების, საქონლის ტრანსპორტირების ხერხის, გავლის მარშრუტების არჩევის შესახებ, გადაწყვიტოს პრობლემა კომპლექსურად-უარი თქვას ამოცანების გადაჭრაზე ლოკალური კრიტერიუმების მიხედვით (გადაზიდვის ღირებულება, მიტანის ვადა, ტვირთის შენარჩუნების გარანტია და სხ.), მათი ერთი საერთოთი შეცვლით.

თანამედროვე პერიოდში ლოგისტიკა გულისხმობს ინტეგრირებულ პროცესს, რომელიც მოწოდებულია ზემოქმედება მოახდინოს სამომხმარებლო ღირებულების შექმნაზე უმცირესი საერთო დანახარჯებით. ამ დანიშნულებისათვის თავი უნდა მოუყაროთ ძალისხმევას ფიზიკური განაწილების ინტეგრაციაზე, წარმოების მატერიალურ-ტექნიკურ უზრუნველყოფაზე და რესურსებით მომარაგებაზე ერთიან ლოგისტიკურ პროცესში. საქმიანობის ამ სამი სახეობის ინტეგრაცია და კოორდინაცია საშუალებას მოგვცემს განვახორციელოთ მატერიალური რესურსების, ნახევარფაბრიკატების და მზა პროდუქტების მოძრაობის ყველაზე უფრო ეფექტიანი წარმოება, მიმწოდებლებს და მომხმარებლებს შორის.

ლოგისტიკური სისტემის სიცოცხლისუნარიანობა განისაზღვრება დანახარჯების სიდიდით მის ფუნქციონირებაზე და მისი შედეგიანობის მიხედვით. შედეგიანობა განისაზღვრება მარაგების ხელმისაწვდომობით, საქმიანობის ნაყოფიერებით და ხარისხით. რაც უფრო მაღალია შედეგიანობის დონე, მით უფრო მეტია ლოგისტიკის საერთო დანახარჯები. ლოგის-

ტიკური სისტემის ეფექტიანობა განისაზღვრება მისი უნარით შეინარჩუნოს წონასწორობა შემოთავაზებული მომსახურების ეფექტსა და საერთო ხარჯების სიდიდეს შორის.

უკანასკნელ წლებში საერთაშორისო და გლობალური ჯაჭვის ფორმირებამ გაართულა სატრანსპორტო-ლოგისტიკური პროცესის ყველა ფაზა: ფუნქციონალური ციკლის ხანგრძლივობა, ლოგისტიკური ოპერაციები, სისტემური ინტეგრაცია. გაიზარდა კავშირების როლი ტვირთგადამზიდავებსა და სპეციალიზებულ მიმწოდებლებს შორის, რომლებიც ხელმისაწვდომობას უზრუნველყოფენ ბაზრებთან და აუცილებელ პროფესიულ რესურსებთან, და ასევე ამცირებენ საერთაშორისო საქმიანობის რისკებს.

ფუნქციონალური ციკლები საშინაო და საერთაშორისო ლოგისტიკაში არსებითად განსხვავდებიან საქმიანობის მიხედვით. თუკი შიდა ბაზრებზე ტრანზიტული დრო (შეკვეთის ტრანსპორტირების ვადა) საშუალოდ სამ-ხუთ დღეს შეადგენს, ხოლო მთელი ფუნქციონალური ციკლი იკავებს 4-10 დღეს, მაშინ საერთაშორისო დონეზე ფუნქციონალური ციკლი კვირებით ან თვეებით იზომება⁵. ფუნქციონალური ციკლის გახანგრძლივების მიზეზები საერთაშორისო ოპერაციებში არის საერთაშორისო ანგარიშსწორების თავისებურებები, სპეციალური მოთხოვნები შეფუთვისადმი, რეისების განრიგები, ტრანსპორტირების უფრო ხანგრძლივი ვადები და საბაჟო პროცედურები. კომუნიკაცია ნელდება საათური ზოლების (სარტყელების) განსხვავების და ენობრივი განსხვავებათა გამო.

საერთაშორისო ლოგისტიკის პროცედურათა სირთულემ გამოიწვია გაუმართლებელი დროითი და ფულადი დანახარჯები, რაც ამცირებს საერთაშორისო ვაჭრობის ეფექტიანობას და აბრკოლებს მის გაფართოებას. მოცემული პრობლემის გადაჭრის მიზნით 1997 წელს საერთაშორისო ვაჭრობისა და საინვესტიციო პოლიტიკის კომისიამ შეიმუშავა სახელმძღვანელო საერთაშორისო ვაჭრობის საბაჟო პროცედურათა ჩასატარებლად. ტვირთების საბაჟო დამუშავების სფეროში, უწინარეს ყოვლისა, იგულისხმება ფიზიკური (ვიზუალური) კონტროლის პროცედურათა შეცვლა დოკუმენტალურით. დოკუმენტებს დოკუმენტების წარდგენის ფორმის (ელექტრონული ან ქაღალდის) და ასევე საბაჟო კონტროლის გავლის ადგილის შერჩე-

⁵ კონვენცია ძალაში შევა 12 თვის შემდეგ მას შემდეგ, რაც 30 ქვეყნის მთავრობა ხელს მოაწერს მის რატიფიკაციას უსიტყვოდ ან გადასცემენ მას დეპოზიტარს - გაეროს გენერალურ მდივანს რატიფიკაციის შესახებ დოკუმენტებს. ამიტომ კონვენციის ძალაში შესვლა - ხანგრძლივი დროის საკითხია. ამასთან, მისი მრავალი დებულება უკვე აისახა რეალურ პრაქტიკაში.



ვის შესაძლებლობა ეძლევათ. ლიცენზირებულ იმპორტიორებს შესაძლებლობა ეძლევათ ტვირთების პარტიის ერთ დოკუმენტში განაცხადონ განსაზღვრული ვადის, მაგალითად თვის შესახებ. კარგი ავტორიტეტის მქონე იმპორტიორებს შეიძლება ტრადიციული საბაჟო პროცედურა ბუღალტრული შემოწმებით შეეცვალოს, რაც ტარდება ტვირთის მიერ საზღვრის გადაკვეთის შემდეგ.

დამატებით სისტემური ინტეგრაცია საერთაშორისო ბიზნესის მონაწილეებისათვის უზრუნველყოფს მარაგების მართვის შესაძლებლობას მონაცემთა ელექტრონული გაცვლის სისტემის დახმარებით. მაგრამ ამისათვის აუცილებელი მოწყობილობა და პროგრამული უზრუნველყოფა მსხვილ ინვესტიციებს მოითხოვს. ამიტომ ყველა კომპანიას როდი გააჩნია ლოგისტიკული ინფორმაციის მსგავსი სისტემები.

სამრეწველო კომპანიათა სატრანსპორტო-ლოგისტიკური საქმიანობის გავრცელებულ აუტოსინინგს წარმოადგენს **ინტერმოდალური გადაზიდვები**. საქონელთა გადაზიდვები დამზადების ადგილიდან მოხმარების ადგილამდე უმეტეს შემთხვევებში მხოლოდ ერთი სახეობის ტრანსპორტის გამოყენებამდე არ დაიყვანება, არამედ მისი სხვადასხვა სახეობებით ხორციელდება. შიდა საწყლოსნო და საზღვაო ტრანსპორტის გაერთიანების პირველი მცდელობები გაკეთებულ იქნა ამერიკული კომპანია ზეატრაინის მიერ, რომელმაც ჯერ კიდევ 1928 წელს ბრიტანულ ვერვებზე ააგო სპეციალური გემი-კონტეინერშიდი. ზეატრაინის სისტემის ჩანაფიქრი იმაში მდგომარეობდა, რომ სარკინიგზო ვაგონები აეტანათ და დაეტვირთათ გემზე. შემდგომში ეს იდეა სრულყოფილ იქნა მეორე ამერიკული კომპანიის *zea-land service-ს* მიერ. 1956 წელს, საავტომობილო ტრაილერების გადატანასთან დაკავშირებით კაბოტაჟური ტანკერების გემბანზე მიღებულ იქნა გადაწყვეტილება სტანდარტული ტრაილერების ბორბლები მოეხსნათ ნაპირზე და გადაეტანათ მხოლოდ „ყუთები“ პორტიდან პორტში. კონტეინერიზაციამ და სხვა ტექნოლოგიურმა მიღწევებმა გემების კონსტრუირებასა და ექსპლუატაციაში მნიშვნელოვნად გააუმჯობესეს ტვირთების ნაკადი, ამასთან არა მხოლოდ პორტებს შორის, არამედ ასევე შიდა სანაოსნო პუნქტებშიც.

1980-იანი წლების შუახანებიდან ამერიკული სანაოსნო კომპანიები ინტერმოდალური მომსახურების პიონერები გახდნენ სპეციალური სარკინიგზო პლატფორმებით, რომლებზედაც კონტეინერები დადგმულია ორ-ორად სი-

მაღლეში. ამ მიწისზედა ხიდმა შეცვალა მრავალი საზღვაო ხაზები აზიასა და აშშ-ს აღმოსავლეთი სანაპიროს შორის. სატრანზიტო ხაზების უფრო მეტი საიმედოობისა და ტვირთებისათვის თვალის მიდევნების უფრო ზუსტი სისტემების დროს მწარმოებლებს და სავაჭრო შუამავლებს შეუძლიათ შექმნან მიტანის თანამედროვე სისტემები და მოაწიონ გასადების და წარმოების ორგანიზაციები მთელ მსოფლიოში დანახარჯთა მაქსიმალური შემცირებისათვის.

ინტერმოდალურმა გადაზიდვებმა განვითარება მიიღეს არა მარტო აშშ-ში. ევროპული კომისიის მიერ 1992 წელს დარეგისტრირებულ იქნა 100-ზე მეტი პროექტი, რომელიც დაკავშირებულია ინტერმოდალური ტრანსპორტის განვითარებასთან ევროპაში. ინტერმოდალიზმი ვითარდება სხვა რეგიონებშიც, უწინარეს ყოვლისა, აღმოსავლეთ და სამხრეთ-აღმოსავლეთ აზიაში.

ტვირთების გადაზიდვის ინტერმოდალური ორგანიზაცია ტვირთების კონტეინერული გადაზიდვების ოპერატორების მიერ ინტეგრირებული სატრანსპორტო სისტემის შექმნაში მდგომარეობს, რომლებითაც ტვირთები გადაიტანება გამსხვილებულ სტანდარტულ ტვირთებად, ტრანსპორტის სხვადასხვა სახეობათა მონაწილეობით, რომელთა მუშაობა კოორდინირებული და ურთიერთდაკავშირებულია.

კოორდინირებული სატრანსპორტო სისტემების მთავარი ამოცანა ტვირთების მოძრაობის პროცესის დაჩქარებაში, გაიაფებასა და გამარტივებაში მდგომარეობს (კონტეინერებსა და ტრაილერებში) დამამზადებელიდან მომხმარებელამდე „კარიდან კარამდე ვარიანტის“ მიხედვით.

ინტერმოდალური გადაზიდვების ოფიციალური განმარტება მოცემულია გაეროს კონვენციაში ტვირთების შერეული საერთაშორისო გადაზიდვების შესახებ² (ყენევა, 1980 წლის 24 მაისი): „საერთაშორისო შერეული გადაზიდვა ნიშნავს ტვირთების გადაზიდვას არანაკლებ ტრანსპორტის ორი სხვადასხვა სახეობის მიერ, შერეული გადაზიდვის შესახებ ხელშეკრულების საფუძველზე ერთი ქვეყნის ადგილიდან, სადაც ტვირთები შემოდის შერეული გადაზიდვის ოპერატორის გამგებლობაში, მიტანის განპირობებულ ადგილამდე მეორე ქვეყანაში. ტვირთის გატანისა და მიტანის ოპერაციები, რომლებიც ხორციელდება გადაზიდვის ხელშეკრულების შესასრულებლად ტრანსპორტის მხოლოდ ერთი სახეობის მიერ, როგორც ასეთი ხელშეკრულებაშია განსაზღვრული, არ ითვლება



ბა საერთაშორისო შერეულ გადაზიდვად”³. ამრიგად, საერთაშორისო ინტერმოდალური გადაზიდვებისათვის დამახასიათებელია შემდეგი მახასიათებლები:

1) არანაკლებ ტრანსპორტის ორი სახეობის მონაწილეობა;

2) ტვირთების გაგზავნის და ტვირთების დანიშნულების პუნქტი სხვადასხვა ქვეყნებში იმყოფება;

3) გადაზიდვის ერთ-ერთი მონაწილე (ოპერატორი) ახორციელებს ტრანსპორტის მთელი პროცესის ორგანიზებას ერთიანი დოკუმენტის მიხედვით და პასუხს აგებს ტვირთების შენარჩუნებაზე გაგზავნის ადგილიდან, დანიშნულების ადგილამდე;

4) ტვირთები ძირითადად კონტეინერებით, ტრაილერებით და ქვესადგარებით გადაიტანება.

გარდა ამისა, გამოყოფენ ტვირთების საერთაშორისო კომბინირებულ გადატანას. ტრანსპორტის სახეობის კომბინირება სწარმოებს ორი მიმართულებით. ესაა გადაზიდვები სპეციალურად შექმნილ სატრანსპორტო ერთეულებზე ან საშუალებებით, რომლებიც მორგებულია ტვირთების გადატანაზე ტრანსპორტის სხვადასხვა სახეობებით (კონტეინერი, საოჯახო მისაბმელი (ძარა), როდრეილერი), და ასევე ერთი სახის ტრანსპორტის ტექნიკური საშუალებების გამოყენებით მეორეზე გადასატანად. კომბინირებული გადაზიდვებისათვის⁴ დამახასიათებელია:

-ტვირთები გადაიტანება გამსხვილებულ ადგილებად;

-გადაზიდვები „კარიდან კარამდე“ გადატვირთვის გარეშე გაგზავნის საწყობიდან მიმდების საწყობამდე;

-გადაზიდვაში მონაწილე ტრანსპორტის ყველა სახეობისათვის წესდება საერთო სამართლებრივი სტატუსი;

- ტრანსპორტის ყველა სახეობაზე დგინდება ერთიანი სატრანსპორტო დოკუმენტი;

- მთელ გადაზიდვაზე წესდება საერთო ტარიფი.

კომბინირებულმა გადაზიდვებმა ტექნიკური და სამართლებრივი საფუძველი მიიღეს, ორგანიზაციულად გაფორმდნენ რეგიონულ და გლობალურ მასშტაბებში და გამოყოფილ იქნენ გადაზიდვების დამოუკიდებელ დარგად.

ეფექტიანი შერეული გადაზიდვების განვითარება, რომელიც უპასუხებს საერთაშორისო ვაჭრობის მოთხოვნებს, უმეტესწილად დამოკიდებულია ასეთი სატრანსპორტო პროცესის მართვაზე. ამასთან დაკავშირებით განვითარებულ პრაქტიკას წარმოადგენს ტვირთების

შერეული გადაზიდვის ოპერატორთა არსებობა. გაეროს კონვენციის თანახმად ტვირთების შერეული გადაზიდვების შესახებ, „შერეული გადაზიდვის ოპერატორი (მულტიმოდალური სატრანსპორტო ოპერატორი-მსო) ნიშნავს ან პირს, რომელიც საკუთარი სახელით მოქმედებს ან მისი სახელით მოქმედი პირის სახელით დებს შერეული გადაზიდვის ხელშეკრულებას და გამოდის როგორც ხელშეკრულების მხარე, და არა როგორც აგენტი, ან ტვირთგაგზავნის ან გადამზიდვის სახელით მონაწილეობს შერეული გადაზიდვის ოპერაციებში, და საკუთარ თავზე იღებს პასუხისმგებლობას ხელშეკრულების შესრულებაზე”.

უმეტეს შემთხვევებში მსო წარმოადგენს იურიდიულ პირს. მსგავს სამართლებრივ ფორმას ოპერატორები ირჩევენ პასუხისმგებლობის, კერძოდ, ფინანსურის შეზღუდვის მიზნით ხელშეკრულების პირობების შესრულებისათვის. ამიტომ მომსახურებათა შეთავაზებისათვის ზოგიერთი მსო აფუძვნებს შვილობილ საწარმოს.

სო შეიძლება დაეყოთ ოთხ ჯგუფად.

1. **შერეული გადაზიდვების ოპერატორები, რომლების გემების ექსპლოატაციას ახდენენ**². უკანასკნელ პერიოდში ამ კლასის რიგმა მსხვილმა მსო-მ, მაგალითად, *Maersk Zealand*-მა თავის სტრუქტურაში შემოიღო გადამზიდვები, რომლებიც დასპეციალებულები არიან, უწინარეს ყოვლისა, სახმელეთო გადაზიდვებზე.

2. **შერეული გადაზიდვების ოპერატორები, რომლებიც გემების ექსპლოატაციას არ ახდენენ**¹³

ეს ჯგუფი ძირითადად მოიცავს სარკინიგზო, საავტომობილო და საავიაციო კომპანიებს. ისინი ტვირთების გადაზიდვის ორგანიზებას ახდენენ „კარიდან კარამდე“, მაგრამ გემები არ გააჩნიათ, არამედ უბრალოდ სუბხელშეკრულებას დებენ გადამზიდვებთან სახლვაო გადაზიდვის შესახებ.

3. **სპეციალიზებული საპორტო და სარკინიგზო ტერმინალების მფლობელები და არენდატორები, სასაწყობო კომპანიები, სტივიდორული კომპანიები.**

4. **შერეული გადაზიდვის სპეციალურად - ორიენტირებული ოპერატორი.** ასეთი კომპანიები იქმნება მხოლოდ მომსახურებათა გასაწევად ტვირთების შერეული გადაზიდვების სფეროში.

ტვირთის „კარიდან კარამდე“ მიტანის ორგანიზება გულისხმობს ფასწარმოქმნის განსაკუთრებული ფორმების გამოყენებას ინტერ-



მოდალურ გადახიდვებზე. თანდათან ყალიბდება ფასების ერთიანი სისტემა სატრანსპორტო ჯაჭვისათვის, დამოუკიდებლად მასში მონაწილე ცალკეული სახეობის ტრანსპორტის წილისა, ერთიანი გამჭოლი განაკვეთის დაწესების მეშვეობით.

გამჭოლი განაკვეთების დონე და მათი აგების პრინციპები ასახავს კონკურენციას ტრანსპორტის ცალკეულ სახეობებს შორის, და ასევე ცალკეულ რეგიონული გაერთიანებების მიერ გატარებულ პოლიტიკას, ერთიანი სატრანსპორტო სისტემის შექმნის მიზნით.

ინტერმოდალური გადახიდვების დროს იყენებენ ტარიფების ორ სახეობას:

1) ქსელურები, ანუ დასეგმენტებულები (*network tariffs*).

2) ინტეგრირებულები (*integrated tariffs*)

ქსელური ტარიფების დამახასიათებელი ნიშანია დასეგმენტებული კალკულაცია და ინტერმოდალური გადახიდვების ოპერაციათა დაყოფა ხუთ ნაწილად (*few-part-tariff*). კერძოდ, ინტერმოდალური გადახიდვების ოპერაციათა გამჭოლი განაკვეთის დაყოფა ხუთ ნაწილად სეგმენტირებული კალკულაციისათვის, როდესაც ძირითადი საზღვაო გადახიდვაა, რომელიც მოიცავს:

1) დატვირთული კონტეინერის მიტანას გამგზავნიდან გადატვირთვის პორტში, კონტეინერის საწყობთან ჩამოდგმის ჩათვლით;

2) შენახვას და გადატვირთვას გაგზავნის ტერმინალის პორტში;

3) გადატანა ზღვით;

4) გადატვირთვა და შენახვა დანიშნულების პორტის ტერმინალში;

5) კონტეინერის გატანა მიმღებთან, საწყობში დაცლილი კონტეინერის დაბრუნების ჩათვლით.

ინტეგრირებულ ტარიფებში მითითებულია ფრაქტის განაკვეთები განსაზღვრულ პუნქტებს შორის მათი დაყოფის გარეშე საკვანძო წერტილებზე. როგორც წესი, იქმნება გაგზავნის და დანიშნულების ადგილების ჯგუფები და გვითავაზობენ სხვადასხვა მარშრუტებს. დასეგმენტებული ტარიფებისაგან განსხვავებით აქ უნდა გამოიყენებოდეს ფრაქტის გაანგარიშების ერთიანი საფუძველი, მაგალითად, 20-ფუტიანი და 40-ფუტიანი კონტეინერების განაკვეთები.

ინტეგრირებული ტარიფის გამოყენების პრაქტიკა გვიჩვენებს, რომ მრავალი ტვირთ-გამგზავნის მისაღმი დამოკიდებულება დადებითია. ინტეგრირებული ტარიფი ესადაგება იმ მსო-ს, რომელსაც დიდი სავაჭრო წილი გააჩნდა და უშუალოდ ახორციელებენ შერეულ გადახიდ-

ვებს თავისი საკუთარი საშუალებების გამოყენებით.

5.3. ტერიტორიის სატრანსპორტო ხელმისაწვდომობა როგორც საერთაშორისო წარმოების განთავსების ფაქტორი

ტრანსპორტი სამართლიანად ითვლება ეკონომიკური და სოციალური სივრცის ფორმირების საკვანძო ფაქტორად. ტრანსპორტის განსაკუთრებული მდგომარეობა აიხსნება შემდეგნაირად. ჯერ-ერთი, სატრანსპორტი ინფრასტრუქტურა მხარს უჭერს და ამარტივებს კომერციულ საქმიანობას, რეგიონის გეოგრაფიული ხელმისაწვდომობის უზრუნველყოფით. მეორე, სატრანსპორტო ქსელები, როგორც დარგობრივი და შიდასაფირმო რესტრუქტურისა და უზრუნველყოფის ცენტრალური ელემენტი, უმნიშვნელოვანეს როლს თამაშობენ რეგიონული ბაზრის ინტეგრაციაში, ეკონომიკური სისტემის ყველა სისტემისადმი ფიზიკური ხელომისაწვდომობის უზრუნველყოფით.

გადახიდვის არსი სივრცობრივი თვალსაზრისით შეიძლება განისაზღვროს როგორც „ურთიერთდამოკიდებულებათა მაჩვენებელი ტერიტორიებს შორის“⁷⁴. ამიტომ შეიძლება ითქვას, რომ ტრანსპორტის როლი განისაზღვრება, უწინარეს ყოვლისა, რეგიონული ეკონომიკის სტრუქტურით. დარგებს სხვადასხვა ხარისხის მგრძნობიარობა გააჩნიათ ცვლილებებისადმი სატრანსპორტო სექტორში. ამასთან გამოყოფენ დარგების შემდეგ სამ ჯგუფს, რომელთაც რთული რეაქცია გააჩნიათ გადახიდვის პირობების ცვლილებებზე.

1. დარგები, რომლებშიც სატრანსპორტო პირობების ცვლილება იწვევს კომერციული საქმიანობის გადანაწილებას რეგიონებს შორის. ამ შემთხვევაში საწარმოთა ძირითადი მახასიათებელი იქნება ან სატრანსპორტი ხარჯების შედარებით მაღალი წილი პროდუქციის საერთო ღირებულებაში და მისი შემცირების მცდელობა, ან მცდელობები წარმოება გადაადგილდეს ბაზრებთან ახლოს დაჩქარებული მიტანის მიზნით და ტვირთების შენარჩუნების უზრუნველსაყოფად.

2. მრეწველობის ექსპორტორიენტირებული და იმპორტშენაცვლების დარგები, რომელთა საწარმოები გამოდიან რეგიონული ბაზრების ფარგლებს მიღმა. სატრანსპორტო შემაღგენელი მნიშვნელოვან ზეგავლენას არ ახდენს კომერციული საქმიანობის განხორციელების მიზანშეწონილობაზე. მაგრამ სატრანსპორტო სფეროს მოდერნიზაცია ხელს უწყობს ამ სექტორების განვითარებას.



3. ბიზნესთან დაკავშირებული დარგები, რომლებიც ორიენტირებულია ლოკალურ ბაზარზე და არ საჭიროებენ ხანგრძლივ გადაზიდვებს. სატრანსპორტო ფაქტორის ზეგავლენა ასეთი დარგებისათვის მინიმალური იქნება. ამ ჯგუფში შედის საცალო ვაჭრობა, ადგილობრივი საქმიანი მომსახურებები, არადიდი სამშენებლო კომპანიები, კომუნალური მომსახურების საწარმოები. ამ ჯგუფის წარმატება დამოკიდებულია ადგილობრივ მომხმარებელთა, მისი პროდუქციისა და მომსახურების აყვავებაზე.

სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა ზემოქმედებს არა მხოლოდ თავისი, არამედ ზოგჯერ სხვა რეგიონების ეკონომიკურ განვითარებაზეც. შესაფასებელი ზემოქმედება უპირატესად გამოიხატება სატრანსპორტო დანახარჯთა ცვლილებებში ცალკეულ მარშრუტებზე. სტანდარტული ანალიტიკური მიდგომა სატრანსპორტო დანახარჯთა განსაზღვრისადმი იმაში მდგომარეობს, რომ ტრანსპორტირების მომსახურებები განვიხილოთ დამატებული ღირებულების პრიზმაში. ვაჭრობისაგან სარგებელი შეიძლება რეალიზებულ იქნეს იმ შემთხვევაში, თუკი სატრანსპორტო დანახარჯები ნაკლებია საქონლის ფასების განსხვავებაზე რეგიონებში. შესაძენვეი რეგიონთაშორის საფასო განსხვავებები ნარჩუნდება შესაბამის დაბრკოლებათა გადალახვის აუცილებლობის გამო. მე-20 საუკუნის უკანასკნელ მეოთხედში მომხდარი ტექნიკური რევოლუციების ტალღამ ტრანსპორტზე, სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის ოპტიმიზაციამ გამოიწვიეს გადაზიდვების დანახარჯების წილის შემცირება წარმოებრივ დანახარჯთა საერთო მოცულობაში. იმავდროულად კომერციულმა პოლიტიკამ უფრო მნიშვნელოვარი როლის თამაში იწყო.

შეიძლება გამოვყოთ სატრანსპორტო დანახარჯთა შეფასების ხუთი სხვადასხვა მეთოდი:

- 1) აისბერგის ადვალორული დანახარჯები;
- 2) გეოგრაფიული მანძილის შეფასებაზე დამყარებული მიდგომები;
- 3) სატრანსპორტო დანახარჯთა გაანგარიშება, რომლებიც ემყარება საქონელთა ექსპორტისა და იმპორტის საბაზისო პირობების სიდიდეთა შეფასებებს (სიფ/ფობი);
- 4) რეალური საფრახტო დანახარჯები;
- 5) მოთხოვნისა და მიწოდების შეფასებათა საფუძველზე.

განვიხილოთ ჩამოთვლილი მეთოდიკები, პ. სამუელსონმა 1952 წელს განავითარა ე.წ. აისბერგის დანახარჯთა მიდგომა (*iceberg cost approach*)⁵⁷. თავისი სახელწოდება აღნიშნულმა მეთოდმა იმის გამო მიიღო, რომ დანახარჯთა დიდი

ნაწილი ტრანსპორტირებაზე დაფარულია როგორც აისბერგის ქვედა ნაწილი. მოცემული თეორიის ფარგლებში იგულისხმება, რომ ტრანსპორტი არ წარმოადგენს ეროვნული ეკონომიკის ცალკეულ საიდუმლოს, არამედ წარმოადგენს „საქონლის არააშკარა მოხმარებას, რომელიც ტრანსპორტირების⁵⁸ პროცესში იმყოფება“. სამუელსონი ამ ფაქტს შემდეგნაირად ხსნის. პროდუქტის ფასი მისი წარმოების რეგიონში დაბალია მოხმარების ბაზრებზე არსებული ფასისა. ამიტომ ფიქსირებულ თანხად შეიძლება მოხმარების რეგიონებში შეიძინო საქონლის ნაკლები რაოდენობა. ნაყიდთა მოცულობის განსხვავება, გამოხატული ფიზიკურ ერთეულებში, წარმოებისა და მოხმარების რეგიონების ბაზრებზე განსაზღვრავს სწორედ საქონლის აღნიშნულ არააშკარა მოხმარებას. ეს ნიშნავს, რომ სატრანსპორტო ხარჯები წარმოადგენს დაბრკოლებას, რომლის გადალახვის პროცესში რესურსები დიფერენცირებულად მოიხმარება, პროდუქტის ხასიათისაგან დამოკიდებულებით. ამასთან სატრანსპორტო ტარიფი არახაზობრივად დამოკიდებულია არა მხოლოდ მანძილზე, არამედ ასევე გადასატანი საქონლის თვისებებზე.

თავის მხრივ გეოგრაფიული მანძილის შეფასება საკმაოდ მოხერხებულია სატრანსპორტო დანახარჯების გასაანგარიშებლად. ამასთან მარშრუტის სიგრძის გადიდება იწვევს გადაზიდვის ხარჯების ზრდას, რაც საბოლოო ჯამში აფერხებს ვაჭრობის განვითარებას. სატრანსპორტო დანახარჯების შეფასებისათვის სატრანსპორტო ხარჯების ეკონომიკური ზემოქმედების გამოკვლევისას რეგიონთაშორის ვაჭრობაზე ხშირად განიხილება განსხვავება საიმპორტო და საექსპორტო ფასების განსხვავება, რომლებიც გამოიყენება ტვირთების საზღვაო გადაზიდვისას (CIF და FOB). მსგავსი მეთოდიკისადმი დათანხმება შეუძლებელია, რამდენადაც ამ დროს არ გაითვალისწინება ტვირთების გადატანა მიწისზედა ტრანსპორტის სახეობებით. მაგრამ, მიუხედავად ამისა, ისინი ერთ-ერთი საუკეთესო ხელმისაწვდომი ხერხია, რამდენადაც ბევრად უფრო ზუსტები არიან, ვიდრე გაანგარიშებები აისბერგის ან მანძილის დანახარჯების მიდგომის ფარგლებში.

სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის ახალი მსხვილი ობიექტის მშენებლობამ, ცალკეულ ფირმების, ბაზრების, და რესურსების წყაროების გეოგრაფიულ განთავსებაზე ზემოქმედებასთან ერთად, შეიძლება შეცვალოს ქვეყნის ან რეგიონის სტატუსიც. გვირახმა ლამანშის ქვეშ შეცვალა დიდი ბრიტანეთის კუნძულოვანი სტატუსი, შეუერთა რა იგი მატერიკთან ფიქსირებულ ობიექტს. ამან გამოიწვია წარ-



მოების დიდი გეოგრაფიული კონცენტრაცია ევროპის თანამეგობრობის ფარგლებში.

განვიხილოთ სატრანსპორტო ფაქტორის როლი წარმოების განთავსებაში. ამისათვის შევაფასოთ მისი ზეგავლენის ხარისხი რესურსების და გასაღების ბაზრების ხელმისაწვდომობაზე და საინვესტიციო აქტიურობაზე რეგიონში.

ცალკეული ფირმებისა და რეგიონების გაუმჯობესებული ხელმისაწვდომობა სატრანსპორტო რესურსებისადმი საშუალებას აძლევს მათ სხვა თანაბარ წარმოებრივ პირობებში დამატებითი მოგება ამოიღონ და ამით გაზარდონ პროდუქციის კონკურენტუნარიანობა. ამ პროცესს დადებითი შედეგები გააჩნიათ სწრაფდამზადი რეგიონებისათვის და იმ რეგიონებისათვის, რომლებიც შესამჩნევ ეფექტს ღებულობენ წარმოების მასშტაბისაგან, მაგალითად მსხვილ მეგაპოლისებს.

წარმოების ფაქტორთა ადგილმდებარეობის შეცვლამ შეიძლება გამოიწვიოს კეთილდღეობის ამაღლება, რომლის ძირითადი ელემენტია მოსახლეობის შემოსავლების დიფერენციაციის დონე. შემოსავლების დონე მთლიანად-ქვეყნის ეკონომიკის და მასში ბუნებრივი რესურსების არსებობის შედეგია. კეთილდღეობის ეფექტის სიდიდე შედარებით დამოუკიდებელია სამაშულო საქონელთა იმპორტირებულებით შეცვლის ელასტიურობის ხარისხისაგან. ეს იმით აიხსნება, რომ შენაცვლების დაბალი ელასტიურობა უცხოური წარმოების საქონელს ნაკლებიმიზიდველს ხდის.

საოჯახო მეურნეობის თვალსაზრისით ტრანსპორტირების მომსახურებები ფასდება დროით და ღირებულებით მაჩვენებლებში. გადაზიდვების რაციონალიზაცია იწვევს მისი ღირებულების შემცირებას. ამიტომ მეურნეობის შემოსავლის დიდი ნაწილი შეიძლება დაიხარჯოს სხვა საქონელებზე (მომსახურებებზე). ნაჩვენებია, რომ „გადატანის ხარჯების 15-20%-ით შემცირება პროდუქციისა და მომსახურების მოხმარების მოცულობათა 1,5%-ით მოხმარების ექვივალენტურია“²⁰.

დროით დანახარჯთა შემცირება ხელს უწყობს დროის გამოთავისუფლებას, რომელიც შეიძლება დაიხარჯოს დამატებით მეწარმეობით საქმიანობაზე ან მოხმარების პროცესში მონაწილეობაზე. ტრანსპორტირების უარყოფითი შედეგები, მაგალითად, ჰაერის დაბინძურება, ან ხმაური ასევე გათვალისწინებულ უნდა იქნეს ღირებულებით და დროით უპირატესობათა განსაზღვრისას ტრანსპორტის ცალკეულ სახეობათა შესაძლებლობების ან გადაზიდვების მარშრუტების შეფასებისას. სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაციამ, რომელიც

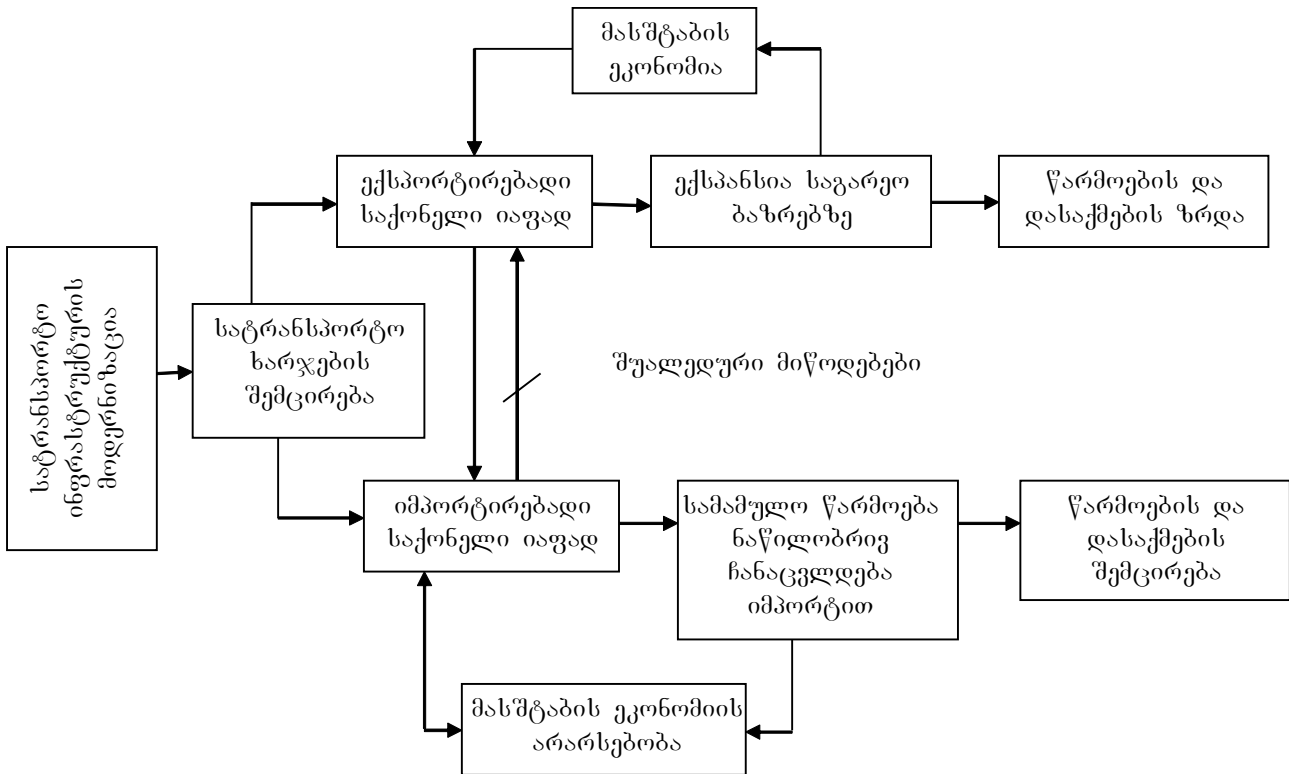
სამგზავრო გადაზიდვების სიჩქარის გადიდების საშუალებას იძლევა, შეიძლება ხელი შეუწყოს მომუშავეთა საცხოვრებელი ადგილების განთავსებას საწარმოო ზონებისაგან მოშორებით, დასახლების სიმჭიდროვის შემცირებით და ამით არსებითი ცვლილების გამოწვევით მოხმარების მოდელებში. ამრიგად, რეგიონის ხელმისაწვდომობისაგან დამოკიდებულებით გადაზიდვის განხორციელების სარგებლობები და დანახარჯები საბოლოო ჯამში ზეგავლენას ახდენენ ადამიანთა კეთილდღეობაზე.

ინვესტიციები რეგიონის სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურაში იწვევენ სამუშაო ძალის და რესურსების ღირებულების გადიდებას, რომლებიც წარმოებრივ პროცესებში გამოიყენებიან, მიწის ღირებულებასთან, დაგროვილ ინვესტიციებთან და აგლომერაციის ეფექტთან ერთად. სახსრების დაბანდებით სატრანსპორტო და საკომუნიკაციო დარგებში მთავრობებს და კომერციულ სტრუქტურებს შეუძლიათ მოგება მიიღონ წარმოებრივი საქმიანობის სიფრცობრივი გავრცელებისაგან. მაგრამ რეგიონის სატრანსპორტო სისტემის მოდერნიზაცია ავტომატურად როდი იძლევა მისი დაჩქარებული განვითარების გარანტიას, განსაკუთრებით იქ, სადაც ინფრასტრუქტურა ჯერ კიდევ არასრულყოფილია. ასე, მაგალითად, პარიტველდს და პნიიკამპს მოაქვთ ტრანსპორტის ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაციის არაცალსახა ზეგავლენის სქემა რეგიონის ეკონომიკაზე (ნახ.5.1.). კერძოდ, ისინი გამოიწვევენ რეგიონული წარმოებისა და დასაქმების მოცულობათა შემცირებას.

კავშირი სახელმწიფო და კერძო ინვესტიციებს შორის ინფრასტრუქტურაში აიხსნება მაკროეკონომიკური მოდელებით, რომელიც ითვალისწინებს ზემოქმედებათა რამდენიმე სახეობას. სახელმწიფო ინვესტიციების მუльтиპლიკაციური ეფექტებს¹⁰ პოზიტიური ზეგავლენა გააჩნიათ კერძო ინვესტიციებზე. შენაცვლების ეფექტები (*crowding effects*) გულისხმობს სარგებლის განაკვეთების გადიდებას და ინვესტიციების წმინდა მოცულობის შემდგომ შემცირებას ეკონომიკაში, გამოწვეულს მთავრობის სესხების ზრდით ფულად ბაზარზე. მათ შეუძლიათ ნეგატიური ზეგავლენა მოახდინონ კერძო ინვესტიციებზე, შენაცვლებას ადგილი აქვს რამდენადაც ინვესტიციები ინფრასტრუქტურაში იწვევენ უფრო მაღალ სარგებელს პროექტების მიხედვით, რომლებიც სახელმწიფოს დახმარებით ფინანსდება, რაც საბოლოო ჯამში აფერხებს კერძო ინვესტიციებს. ეფექტის კიდევ ერთი ტიპი-დამატებითი შემოსავალი (*spin-off effects*), რომელიც ჩვეულებრივ არ



ნახ. 5.1. სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაციის ეფექტები



განიხილება მაკროეკონომიკურ მოდელებში, გულისხმობს კომპანიისაგან ცალკეული სამეურნეო ერთეულების გამოყოფას, რომელიც სპეციალდებოდა კონკრეტულ საქმიანობაზე. ეს დამატებითი გაუთვალისწინებელი შემოსავლის მიღების საშუალებას იძლევა წინასწარ დასახულზე¹¹ დამატებით.

ტრანსპორტის რეგიონულ და საერთაშორისო ეკონომიკაზე ზეგავლენის ანალიზი გვიჩვენებს მკვლევართა ცალსახა შეფასების არარსებობას. აღიარებულ მეცნიერთა მიერ მრავალი წლის მანძილზე აქტიურად განიხილება ტრანსპორტის როლი რეგიონის მატერიალური რესურსების რეგიონთაშორის და საერთაშორისო მობილურობის უზრუნველყოფაში.

საკონტროლო კითხვები და დავალებები

1. მოგვეცით აშშ-ს, რუსეთის, ყაზახეთის, ბრაზილიის, ბელგიის, ესტონეთის ეროვნული სატრანსპორტო სისტემის დახასიათება. შესაძარი მაჩვენებლები რამდენად არიან დამოკიდებული ტერიტორიის, მშპ-ს სიდიდეზე, მოსახლეობის რაოდენობაზე?

2. აღნიშნეთ ინტერმოდალური სატრანსპორტო გადაზიდვების პლიუსები და მინუსები.

3. თანამედროვე პერიოდში ხორციელდება

სხვადასხვა ტიპის შერეული გადაზიდვები, მათი სხვადასხვა შეხამების ჩათვლით; გადაზიდვა ზღვით-საჰაერო გზით; გადაზიდვები საჰაერო გზით-საავტომობილო ტრანსპორტით; ტვირთების გადაზიდვა შემდეგი კომბინაციით: სარკინიგზო (საავტომობილო, შიდა საწყლოსნო) ტრანსპორტით-საზღვაო ტრანსპორტით-სარკინიგზოთი (საავტომობილოთი, შიდა საწყლოსნოთი) ტრანსპორტით; სახმელეთო ხიდი; აერობრივი; მოტობრივი; მინი ხიდი, მიკრო-ხიდი. განსაზღვრეთ ყოველი ვარიანტის გამოყენების სფერო.

4. ЮНКТАД-ი თავაზობს პირდაპირი უცხოური ინვესტიციების მოზიდვას ზღვისაღმე ტერიტორიული ხელმისაწვდომობის არარსებობის პირობებში უწინარეს ყოვლისა განვითარებად ქვეყნებს, რამდენადაც მათი დაშორებულობა და იზოლირება მსოფლიო ბაზრებისაგან იწვევს დანახარჯთა შესამჩნევ გადიდებას ტრანსპორტირებასა და მათი კონკურენტუნარიანობის შემცირებას საერთაშორისო ბაზრებზე. დანარჩენი განვითარებადი ქვეყნების მაგალითზე, რომელთაც ზღვაზე გასასვლელი არ გააჩნია, დაადასტურეთ ეს თეზისი. ეხება თუ არა ეს დასკვნა განვითარებულ ქვეყნებს?

5. კომენტარი გაუკეთეთ რეგიონული სატრანსპორტო სისტემის ფუნქციონირების ძირითად ეკონომიკურ ზემოქმედებას საერთაშორისო ბიზნესის განვითარებაზე.