

ელისაბედ ბალიაშვილი,

*ეკონომიკის აკადემიური დოქტორი, ივანე ჯავახიშვილის სახელობის
თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის ეკონომიკისა და ბიზნესის
ფაკულტეტის მოწვეული პერსონალი*

ლოჯისტიკური კომპანიების საქმიანობის მდგომარეობა და განვითარების პერსპექტივები საქართველოში

ანოტაცია

წარმოდგენილ სტატიაში განხილული და დასაბუთებულია თუ რა როლს ასრულებს ლოჯისტიკური სისტემების ეფექტური მართვა საერთაშორისო ბიზნესში ჩართულ კომპანიებში. ასევე, რა განვითარების პერსპექტივები გააჩნია საქართველოს და რა პრობლემები უნდა გადაიჭრას ლოჯისტიკის მიმართულებით, რომ ქვეყანა ჩაერთოს საერთაშორისო ბიზნესში ისე სრულფასოვნად, როგორც სხვა განვითარებული ქვეყნები. კვლევის ობიექტს წარმოადგენენ საქართველოს ბაზარზე წარმოდგენილი, როგორც რეზიდენტი, ასევე საერთაშორისო ლოჯისტიკური კომპანიები.

საკუთარი მოსაზრებებითა და სხვა მეცნიერთა ნაშრომებიდან მოტანილი ამონარიდებით, ავტორი არგუმენტირებულად ასაბუთებს ზემოაღნიშნული თემის აქტუალობას. დადგენილია, რომ საინფორმაციო ტექნოლოგიების დანერგვით, მიწოდების ჯაჭვის ეფექტური მართვითა და ლოჯისტიკური ინფრასტრუქტურისა და მრავალფეროვანი მომსახურების სერვისის ხარისხის ამაღლებით შესაძლებელია ახალი მომხმარებლების (ტვირთმფლობელების) გაზრდილი რიცხვის შენარჩუნება. საქართველომ უნდა გამოიყენოს ყველა შესაძლო გზა, რომ გაზარდოს ლოჯისტიკური სისტემის ეფექტურობა და მწარმოებლურობა ჩვენი ქვეყნის ეკონომიკური მაჩვენებლის ზრდისთვის.

საკვანძო სიტყვები: ლოჯისტიკა, სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური ჰაბი, ბლოკჩეინი, ტვიტბრუნვა

შესავალი

საქართველო, ისევე როგორც მსოფლიოს ბევრი მაღალგანვითარებული თუ განვითარებადი ქვეყანა აქტიურადაა დაკავებული მსოფლიო ვაჭრობისა და გლობალიზაციის პროცესში ჩართვით. სურვილი ჩართულობისა სულ უფრო ძლიერდება და ამასთან, ჩვენი ქვეყანა არ უნდა დარჩეს ამ პროცესებს მიღმა, რომელიც მიიღწევა ბიზნეს-კომპანიებში ინოვაციების დანერგვით, მიწოდების ჯაჭვისა და ინფორმაციულ-ტექნოლოგიური გარემოს გაუმჯობესებითა და თანამედროვე ლოჯისტიკური სისტემების დანერგვითა და მათი ეფექტური მართვით.

თუ გავითვალისწინებთ ჩვენი ქვეყნის განაცხადს სათაურით - „საქართველო, როგორც სატრანზიტო-ლოჯისტიკური ჰაბი,“ კიდევ უფრო მეტად დავრწმუნდებით, რომ საქართველო ცდილობს გლობალურ გამოწვევებთან ადაპტაციას. მისი უნიკალური გეოპოლიტიკური ფაქტორისა და არსებული საწარმოო პოტენციალის მხედველობაში მიღებით, ჩვენი ქვეყანა შეიძლება მსოფლიოს აღმოსავლეთ ნაწილის ერთ-ერთ ძირითად ლოჯისტიკურ კლასტერად იქცეს. ქართული ეკონომიკის განვითარებისთვის ეს მეტად მნიშვნელოვანია, რადგან ეფექტური სატრანსპორტო და ლოჯისტიკური სისტემის შექმნით იზრდება ქვეყნის კონკურენტუნარიანობა საერთაშორისო ბაზარზე.

საერთაშორისო ბიზნეს-კომპანიებს თავიანთი საქმიანობების შეუფერხებელი განხორციელებისთვის მუდმივად სჭირდებათ ლოჯისტიკურ სავაჭრო შუამავლებთან, საფინანსო ინსტიტუტებთან, სალიზინგო და სადაზღვევო კომპანიებთან, აგრეთვე, მზა პროდუქციის საბოლოო მომხმარებლებთან ინფორმაციის ეფექტური გაცვლა/კავშირი, რომელსაც სწორედ საინფორმაციო ტექნოლოგიებისა და ინტერნეტის საშუალებით ანხორციელებენ.

გლობალიზაციამ და მასთან დაკავშირებულმა საერთაშორისო ეკონომიკურმა ურთიერთობებმა მთლიანად შეცვალა ქვეყნებსა და რეგიონებს შორის ურთიერთგავლენისა და ურთიერთთანამშრომლობის პროცესი, რომელშიც უდიდეს როლს საინფორმაციო ტექნოლოგიები და ინტერნეტი ასრულებს. თანამედროვე საინფორმაციო ტექნოლოგიებმა ასევე დიდი გავლენა იქონია მომარაგების, ლოჯისტიკის ბლოკზეც და მიიღო ბიზნეს-ლოჯისტიკის სახელწოდება.

„ინტერნეტის ქსელში ლოჯისტიკის სრულყოფისათვის დიდი მნიშვნელობა აქვს SWIFT - ისა და SWIFT II-ის საფუძველზე ელექტრონული საბანკო ოპერაციების, ასევე ბიზნეს-პარტნიორებს შორის ურთიერთშემოქმედების EDI (Electronic Data Interchange - მონაცემთა ელექტრონული გაცვლა და EDIFACT (Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport – მართვაში, ვაჭრობასა და ტრანსპორტში მონაცემთა ელექტრონული გაცვლა) სისტემების შექმნას“. [1, გვ. 132]

თანამედროვე მსოფლიოში, **ბლოკჩეინი** სულ უფრო და უფრო პოპულარული ხდება, რომელიც სწრაფად ვითარდება და შეიძლება ითქვას რომ თანამედროვე მსოფლიოს ტექნოლოგიებიდან ერთ-ერთი „გამრღვევი ტექნოლოგიაა“. იგი კრიფტოგრაფიულად დაცული ჩანაწერების ჯაჭვია. სწორედ აქედან წარმოსდგება სიტყვა ბლოკჩეინი (“Blockchain” – „ბლოკების ჯაჭვს“ ნიშნავს).“ [2, გვ. 383]

ბლოკჩეინის გამოყენებით ხორციელდება სხვადასხვა სახის დიდი მოცულობის ინფორმაციის თავმოყრა, სინქრონიზაცია და სისტემაში არსებულ სხვადასხვა ბლოკების ჯაჭვებს შორის თავისუფალი გადაცემა. ჩვენი აზრით, ამ ტექნოლოგიის დანერგვა ლოჯისტიკის ფუნქციების ინტეგრირებით კიდევ უფრო დიდ ეფექტს შესძენს საერთაშორისო ვაჭრობაში ჩართულ ფირმებსა თუ ბიზნეს-სუბიექტებს.

განვიხილოთ თუ რა ბენეფიტების მოტანა შეუძლია ბლოკჩეინის სისტემას ლოჯისტიკისთვის:

) **ბლოკჩეინს შეუძლია მიწოდების ჯაჭვი გახადოს უფრო გამჭვირვალე და მიკვლევადი:** სისტემას შეუძლია ერთნაირად ჭეშმარიტი ინფორმაციის გაცვლა მიწოდების ჯაჭვში ჩართული ყველა მონაწილისთვის, რაც იძლევა ასევე მონიტორინგის საშუალებას და ცხადია, თუ რომელიმე რგოლი აცდება დედლაინს, რაც მიწოდების ჯაჭვის დაყოვნებას გამოიწვევს, ეს ყველა რგოლისთვის გახდება ცნობილი;

) **ბლოკჩეინს შეუძლია უზრუნველყოს უსაფრთხოება, შეუცვლელობა და ავთენტურობა:** როდესაც ვსაუბრობთ სისტემის უსაფრთხოებაზე, ეს ნიშნავს იმას, რომ ყველა საჭირო დოკუმენტაცია თუ ინფორმაცია უსაფრთხოდ შეგვიძლია გავცვალოთ მიწოდების ჯაჭვის ყველა მონაწილესთან, რომელიც იქნება შეუცვლელად წარმოდგენილი. ეს პუნქტი განსაკუთრებით ეხმარება „ზუსტად დროში“ მეთოდით მომუშავე ფირმებს. მაგალითად, როდესაც მოთხოვნა მკვეთრად

იცვლება და საჭირო ხდება წარმოების სიმძლავრის ზრდა, უმოკლეს დროში შესაძლებელია ახალი ხელშეკრულების გაფორმება და მთლიანი მიწოდების ჯაჭვის მოდიფიცირება, პირვანდელ ავთენტურ დოკუმენტზე დაყრდნობით;

1) **ბლოკჩეინს ასევე შეუძლია მიწოდების ჯაჭვის კომპლექსურობის შემცირება და პროცესის გამარტივება:** რადგან სისტემა იძლევა ყველანაირი ინფორმაციის თრეგინგის საშუალებას, მათ შორის სატრანსპორტო საშუალების გადაადგილებისა თუ სასაზღვრო კვთების შესახებ, ლოჯისტიკური შუამავლების საჭიროების აუცილებლობა ფუნქციურად აღარ ხდება საჭირო, რაც კომპანიებს აძლევს საშუალებას კიდევ უფრო ბიუჯეტურად მართონ მიწოდების ჯაჭვი. ამასთან, გადახდები, საკუთრების უფლების გადაცემა, სატარიფო გარიგებები და ყველა ფინანსური საქმიანობა შეიძლება დარეგულირდეს ეგრეთწოდებული ბლოკჩეინის „ჭკვიანი კონტრაქტებით“ (smart contracts). „ჭკვიანი კონტრაქტები“ არის წესებზე დაფუძნებული, ავტომატური აქტივობები რომლებიც დაწერილია კომპიუტერული კოდით.

ამ ინფორმაციებზე დაყრდნობით შეგვიძლია თამამად ვთქვათ, რომ ბლოკჩეინის პოტენციალი ერთმნიშვნელოვნად დაგვეხმარება ლოჯისტიკური პროცესების, განსაკუთრებით მიწოდების ჯაჭვის ეფექტურ მართვაში.

ელექტრონული სისტემების როლი იმდენად დიდია, რომ საქართველოს სახელმწიფო შესყიდვების სააგენტომ 2016 წელს დანერგა განახლებული სისტემა (eMarket)– ეგრეთწოდებული ელექტრონული კატალოგი, რომელიც კიდევ უფრო ზრდის ქვეყნის ინტეგრაციას საერთაშორისო ბიზნესში, რადგან ტენდერებში მონაწილეობას ღებულობენ არარეზიდენტი კომპანიებიც. მაგალითად 2016 წლის მონაცემებზე დაყრდნობით, ელექტრონულ სისტემაში რეგისტრირებული მიმწოდებლების რაოდენობა იყო 30 704. აქედან რეზიდენტი მიმწოდებლების რაოდენობა - 29 581, ხოლო დანარჩენი 1123 წარმოადგენდა არარეზიდენტ მიმწოდებელს. ქვემოთ მოცემულ დიაგრამაზე აღნიშნულია სისტემაში რეგისტრირებული არარეზიდენტების განაწილება ქვეყნების მიხედვით“. {3}

დაბალია, მაგრამ 2016 წლის მაჩვენებელზე 4%-ით მაღალი. იმედს ვიტოვებთ, რომ ახლო მომავალში საქართველო გაზრდის ლოჯისტიკის ეფექტურობის დონეს და შეინარჩუნებს მზარდ ტრენდს.[4]

2018 წლის კვლევით გერმანია კვლავ ლიდერია LPI ინდექსის = 4,20 ბალის მიხედვით. ინდექსის მდგენელებიდან გამომდინარე, საქართველოში ლოჯისტიკური სისტემის ეფექტურობის მაღალი ან დამაკმაყოფილებელი შეფასების მიღებას ხელი შეუშალა არსებულმა პრობლემურმა საკითხებმა, მაგალითად, *სასაზღვრო გამშვებ პუნქტებში პროცედურების გაჭიანურებამ და არსებულმა სატარიფო პოლიტიკამ, ამასთან არც ლოჯისტიკური მომსახურების კომპეტენციითა და ხარისხით გამოვიჩრევით, რომ აღარაფერი ვთქვათ ინფრასტრუქტურაზე.*

ქვეყნის სავაჭრო ურთიერთობების შეფასება ასევე შესაძლებელია ტვირთბრუნვის მონაცემებზე დაყრდნობით. ტვირთბრუნვა განაწილებულია შემდეგ ლოჯისტიკურ არხებში: *სარკინიგზო, საზღვაო, საგზაო და საჰაერო ტრანსპორტზე.*

საქართველოში ტვირთბრუნვა 2009 - 2012 წლებში აღმავალი ტემპით მზარდი იყო, საშუალოდ წლიური ზრდის მაჩვენებელი 5 – 7 პროცენტი იყო, თუმცა 2013 წლიდან საქართველოს ტვირთბრუნვის მრუდი კლებისკენ წავიდა, რაც დაკავშირებული გახლდათ ტრანზიტულ ტვირთებზე მოთხოვნის შემცირებასთან. თუმცა ბოლოდროინდელმა მოვლენებმა, ვგულისხმობთ რუსეთის მიერ უკრაინის წინააღმდეგ დაწყებულ ომს, საქართველოში ტვირთბრუნვის საგრძნობი ზრდა გამოიწვია, რამაც საქართველოს როგორც სატრანზიტო დერეფნის მნიშვნელობა კიდევ უფრო გაზარდა.

სატვირთო-სატრანსპორტო საშუალებების რაოდენობა 2022 წელს წინა წელთან მიმართებაში ჯამურად 12 პროცენტით გაიზარდა. თურქეთის მიმართულებით მოძრავი ნაკადი 16% - ით, ხოლო აზერბაიჯანის მიმართულებით 20%-ით არის გაზრდილი. [5]

შემოსავლების სამსახურის მონაცემებზე დაყრდნობით, მიუხედავად იმისა რომ 2019 წლიდან საქართველოში ტვირთბრუნვის მაჩვენებელი გაიზარდა, 2022 წლის მონაცემები კიდევ უფრო მიმზიდველია და ბევრად აღემატება პანდემიანდელ მონაცემებს. მაგალითად, 2022 წელს სახმელეთო ტვირთბრუნვა 2019 წელთან შედარებით 80 პროცენტითაა გაზრდილი. იქიდან გამომდინარე, რომ ჩრდილოეთის

დერეფანს შეექმნა პრობლემები, აზიის ქვეყნების ტვირთმფლობელების ნაწილი სწორედ საქართველოს დერეფნით სარგებლობენ. ვფიქრობთ, მნიშვნელოვანია ამ პერიოდში საქართველოს სატრანსპორტო პოტენციალი დამკვეთებმა სწორედ შეაფასონ, რადგან სიტუაციის დასტაბილურების შემდეგ, ისევ ძველ მარშრუტებს არ დაუბრუნდნენ. თუ ასე მოხდა, საქართველო საკმაოდ დიდ შემოსავალს დაკარგავს, ისევე როგორც საქართველოში ლოჯისტიკის სფეროში მომუშავე კომპანიები.

საქართველოში ლოჯისტიკის ბაზრის მნიშვნელოვან ნაწილს **ექსპედიტორული კომპანიები** წარმოადგენენ.

საქართველოს ბაზარზე წამყვანი ექსპედიტორული კომპანიების დიდი ხუთეული **TNT, DHL, UPS, FEDEX, GEBRUDER WEIS** - საერთაშორისო ბაზარზე ცნობილი ბრენდებია, თუმცა უკვე ყველა ჩამოთვლილს საქართველოში თავის წარმომადგენლობა აქვს და საკმაოდ დიდი ხანია წარმატებულად ოპერირებენ ჩვენს ქვეყანაში.

ბოლო წლებია ქართული ექსპედიტორული კომპანიები ცდილობენ საერთაშორისო წამყვან ლოჯისტიკურ კომპანიებს ძლიერი კონკურენცია გაუწიონ და ამ მხრივ ლიდერობს „ბენე ჯგუფი“. საქართველოში უამრავი ექსპედიტორული კომპანიაა რეგისტრირებული, რომელსაც საკუთარი სატრანსპორტო საშუალებები არ ჰყავს და აქედან გამომდინარე, შუამავალი ექსპედიტორები გამოდიან, რასაც ვერ ვიტყვით ბენე ჯგუფზე. მას საკმაოდ მოწესრიგებული ავტოპარკი აქვს, რაც ამცირებს დაყოვნების დროს და ზრდის მომსახურების მიწოდების ხარისხს.

ბენე ჯგუფის ლოჯისტების გადმოცემით, მუშაობენ ახალ სატრანსპორტო ვებ პლატფორმასა და აპლიკაციაზე, რაც მომხმარებლებს უადვილებს არჩეული მარშრუტისა და ტვირთის მონაცემების მიხედვით დაითვალონ სატარიფო განაკვეთი, მიიღონ თრექინგ ინფორმაცია და მარტივად შეძლონ საკუთარი ტვირთის მონიტორინგი. ეს ყველაფერი კი პირდაპირ დაკავშირებულია ინფორმირებულობასთან, რაც მეტად უფრო ორგანიზაციულს ხდის მწარმოებელს. {6 }

ავტოტრანსპორტის გამოყენება ისეთი ბაზრისთვის როგორც საქართველოა საკმაოდ კომფორტულია, მითუმეტეს თუ გავითვალისწინებთ იმას რომ,

მულტიმოდალური ლოჯისტიკური სისტემის გამართულობით ჩვენი ქვეყანა არ გამოირჩევა.

იმისათვის რომ საქართველოში ლოჯისტიკის ეფექურობა გაიზარდოს ამ არხის მიმართულებით მნიშვნელოვანია რომ ექსპედიტორებსა და სხვა კომპანიებს შორის ხორციელდებოდეს შეუფერხებელი და საიმედო ელექტრონული სახით ინფორმაციის მიმოცვლა. ბენე ჯგუფის ახალი სისტემური პროექტის იდეაც ამ პრობლემური საკითხის მოგვარებისკენ გადადგმული ნაბიჯია, ამიტომ სახელმწიფომ ხელი უნდა შეუწყოს მსგავს წამოწყებებს, რადგან ორმხრივი ჩართულობა ბევრად უფრო ეფექტურს ხდის საქართველოში ლოჯისტიკის სფეროს განვითარებას.

ახლა რაც შეეხება **საზღვაო ტრანსპორტს**, ზოგადად, ცნობილია, რომ საზღვაო ტრანსპორტი ტვირთის გადაზიდვის ყველაზე დაბალხარჯიანი ლოჯისტიკური არხია. ის უმნიშვნელოვანეს როლს თამაშობს საერთაშორისო, როგორც ნაყარი, ისე კონტეინერიზირებული ტვირთების გადაზიდვაში, რომელიც თავის მხრივ მულტიმოდალური ტრანსპორტირების, როგორც გლობალური ფენომენის ჩამოყალიბებისა და განვითარების ძირითადი მამოძრავებელი რესურსია.

საქართველოს ბაზარზე 10–მდე წამყვანი საზღვაო – საკონტეინერო ფირმა ოპერირებს. მათ შორის ყველაზე ძლიერია მაერსკ საქართველო; კატონი გრუპი და ჯაიანთ ლოჯისტიკსი. ვინაიდან „მაერსკ საქართველო“ საკმაოდ დიდი ხანია რაც ოპერირებს ქართულ ბაზარზე და ცნობადობაც საკმაოდ მაღალი აქვს, საინტერესო იქნება თუ კომპანიის დირექტორის შეხედულებებს გაგიზიარებთ.

MSC Georgia-ს გენ-დირექტორის ნიკოლოზ გოგოლის გადმოცემით: მაერსკი გადაზიდვებს აწარმოებს მხოლოდ ფოთის პორტის გავლით. იმპორტირებული ტვირთის 30 პროცენტი საქართველოს ბაზრისთვისაა განკუთვნილი, დანარჩენი 30 – 30 % მოცულობისა სასომხეთში და აზერბაიჯანში იგზავნება, ხოლო დარჩენილი 10% შუა აზიის ქვეყნებისთვისაა განკუთვნილი. ახლა რაც შეეხება ექსპორტს, კონტეინერების დაახლოებით 15% დაკავებულია საქართველოში ნაწარმოები პროდუქტით, მხოლოდ მცირე მოცულობა მოდის აზერბაიჯანისა და სომხეთის ტვირთებზე. {7. }.

ძირეული პრობლემა, რაც ყველა გადამზიდს აფერხებს, იმაშია რომ ქართულ პორტებს დიდი გემების ეგრეთწოდებული - დედა გემების მიღება არ შეუძლიათ.

გარდა მატერიალური რესურსისა, იხარჯება დროის რესურსიც, რაც არ დაგვავიწყდეს, რომ ლოჯისტიკური ეფექტურობის დონის ერთ-ერთი განმსაზღვრელი კრიტერიუმია. მაგალითად, ჩინეთიდან მომავალი დიდი გემი ჯერ სტამბულში შედის, შემდეგ ხდება ტვირთების რაციონალური გადანაწილება პატარა გემებზე, რომლებიც ისევ იცლებიან ბათუმის ან ფოთის პორტებში. სასიხარულოა, რომ 2022 წელს განახლდა ანაკლიის პორტის მშენებლობის პროექტზე მუშაობა, რომლის მიხედვითაც, ინფრასტრუქტურა ისე უნდა მოეწყოს, რომ შესაძლებელი გახდეს დედა გემების მიღებაც. ვფიქრობთ ეს ინფორმაცია ყველა საზღვაო გადამზიდ კომპანიას გადაუჭრის მთავარ პრობლემას - გადაზიდვის ფასიც კონკურენტული გახდება და შემოთავაზებული პირობებიც.

საქართველოს ტვირთბრუნვის საკმაოდ მნიშვნელოვანი წილი რკინიგზაზე მოდის. სასიხარულო ისაა რომ გასულ წლებთან შედარებით ტვირთბრუნვამ ბოლო წლებში საგრძნობლად იმატა. მაგალითისთვის, სატრანსპორტო სფეროდან 2017 წელს რკინიგზაზე ყველაზე თვალშისაცემი ტვირთბრუნვის წილის კლება მოდიოდა. საქართველოს რკინიგზამ 2017 წელს 10,7 მლნ ტონა ტვირთი გაატარა, რაც გასული წლის მაჩვენებელთან მიმართებაში (2016-ში 11,9 მლნ ტონა) დაახლოებით 10 პროცენტით ნაკლებია. ასევე რკინიგზის ოფიციალური მონაცემებით 2017 წელს კლება იყო, როგორც ადგილობრივ ისე ტრანზიტულ ტვირთებში. კლების ტრენდი გრძელდებოდა, თუმცა 2019 წლიდან დაფიქსირდა მზარდი მაჩვენებელი და განსაკუთრებით სასიხარულოა ის, რომ 2022 წელსაც რკინიგზა ტვირთბრუნვის მზარდ ტენდენციას ინარჩუნებს. {8 }

საქართველოს რკინიგზის ოფიციალურ საიტზე 30 მაისის მდგომარეობით გამოქვეყნებული მონაცემები ადასტურებს ტვირთბრუნვის ზრდას. „2022 წლის პირველი კვარტლის ფინანსური მაჩვენებლებიც რეკორდულად მზარდია. კომპანიამ კვარტალი 23.5 მილიონი ლარის მოგებით დაასრულა, ხოლო ამავე პერიოდის საოპერაციო შემოსავალმა 141 მილიონი ლარი შეადგინა. 2022 წლის პირველ კვარტალში გადაზიდული ტვირთების მოცულობა 3 მილიონი ტონაა და მომატებულია სამგზავრო გადაყვანების შემოსავლებიც. წინა წლის ანალოგიურ

პერიოდთან შედარებით, სამგზავრო გადაყვანების შემოსავალი დაახლოებით 5-ჯერ გაიზარდა.“ {10 }

და ბოლოს, საქართველოში ტვირთბრუნვის ყველაზე პატარა ხვედრითი წილი უჭირავს საჰაერო გადაზიდვებს, თუმცა ამ მიმართულებით ბაზარზე სამიოდე კომპანია მუშაობს:

-) საქართველოს ფოსტა;
-) ლასარე;
-) თბილისის კარგო სერვისი

საჰაერო გადაზიდვებით დაკავებული კომპანიები ტვირთის მფლობელებს უწევენ როგორც საბაჟო მომსახურებას, ასევე ახარისხებენ ტვირთს საჭიროებისამებრ სპეც-ტექნიკის საშუალებით. ამ მიმართულებასაც ჭირდება საკმაოდ დიდი და ევროპული სტანდარტებით აღჭურვილი სასაწყობე ფართი, რომ დახარისხების პროცესი კიდევ უფრო სწრაფად და ეფექტურად წარიმართოს, რადგან დროის მენეჯმენტი მნიშვნელოვანია ყველა ტიპის ტრანსპორტირების არხისთვის.

საქართველოში არის დიდი შანსები განვითარდეს სასაწყობე მეურნეობები, საკონტეინერო მოედნები და ლოჯისტიკური ცენტრები. ამ ეტაპისთვის საქართველოში არსებული სასაწყობე ფართების ჯამი 1,8 მილიონ კვადრატულ მეტრს მოიცავს. ამ მოცემულობიდან 1,2 მლნ კვადრატული მეტრი ისედაც ისეთი კომპანიების მფლობელობაშია, რომლებსაც საქმიანობის სფეროდან გამომდინარე, ისედაც ესაჭიროებათ სასაწყობე ფართები. დარჩენილ 0,6 მილიონ კვადრატულ მეტრ სასაწყობე ფართებს იჯარით იღებენ სხვადასხვა კომპანიები. {9 }.

ვინაიდან ჩვენს ქვეყანაში სატრანსპორტო ან სასაწყობე ინფრასტრუქტურის დონე ქვეყანაში არც თუ ისე საამაყო ნიშნულზეა, არ არის გასაკვირი, რომ სასაწყობე ფართების უმეტესობა (59%) მიეკუთვნება საშუალო დონის „B“ კატეგორიის ფართებს, 38 %-ს შეადგენს ყველაზე დაბალი კლასის „C“ კატეგორიის საწყობეები, ხოლო დარჩენილი 3 %-ი - უმაღლესი სტანდარტების მქონე „A“ კლასის კატეგორიისაა. {9 }.

საერთაშორისო ბაზრის მოთხოვნები საკმაოდ მაღალია, ჩვენ კი ვთავაზობთ შედარებით დაბალ სტანდარტს, მიუხედავად იმისა, რომ გაგვაჩნია დიდი პოტენციალი თუნდაც „A“ კლასის საწყობეები ბევრად მეტი იყოს, ვიდრე 2-3 %-ია.

იქიდან გამომდინარე, რომ ცნობილი მოვლენების გამო, ჩრდილოეთის დერეფანი აღარ წარმოადგენს აზიის ქვეყნების ტვირთმფლობელებისთვის სასურველ გადაადგილების დერეფანს, მათი დიდი ნაწილი დღეს საქართველოს ლოჯისტიკური არხებით სარგებლობენ. ამდენად, მეტად მნიშვნელოვანია, რომ ჩვენმა ქვეყანამ ლოჯისტიკური ინფრასტრუქტურისა და სერვისის მრავალფეროვნებასა და ხარისხზე მეტად იზრუნოს, რათა გარე ფაქტორების დასტაბილურების შემთხვევაში, შევძლოთ ახალი მომხმარებლების - ამ შემთხვევაში ტვირთმფლობელების გაზრდილი რიცხვის შენარჩუნება და შემდგომში მათი მატება.

საქართველომ უნდა გამოიყენოს ყველა შესაძლებლობა, რათა გაზარდოს თანამედროვე ლოჯისტიკური სისტემის ეფექტურობა და მწარმოებლურობა ჩვენი ქვეყნის ეკონომიკური მდგომარეობის გაუმჯობესებისთვის.

დასკვნა

საქართველოსთვის, როგორც განვითარებადი ქვეყნისთვის საკმაოდ მნიშვნელოვანია ეკონომიკური ზრდა და სტაბილურობა. ლოჯისტიკური სისტემების ეფექტურად მართვას რეალურად შეუძლია ჩვენი ქვეყნის ეკონომიკური მდგომარეობის გაუმჯობესება.

საქართველოში თუ ლოჯისტიკა, როგორც ბიზნეს-საქმიანობის აქტიური ვექტორი სათანადოდ განვითარდა, ეს ავტომატურად გამოიწვევს ქვეყნის ინტეგრაციას გლობალურ ლოჯისტიკურ ქსელთან, რაც თავისთავად გაზრდის საქართველოს მოტივაციას იდგეს მსოფლიოს წამყვანი ბაზრების გვერდით.

2018 წელს მსოფლიო ბანკის მიერ ჩატარებული კვლევა ცხადყოფს, რომ საქართველოში ლოჯისტიკური სისტემის განვითარების ნიშნული საკმაოდ დაბალია, ჩვენი ქვეყანა ასეულს მიღმა იკავებს ადგილს. 2022 წლის მზარდი ტვირთბრუნვის მაჩვენებელი კი დიდ იმედს გვაძლევს იმისა, რომ საქართველო ამ შედეგს გააუმჯობესებს.

ლოჯისტიკის დარგის ფუნქციური დატვირთვა წარმოებაში ნაკლებია, თუმცა ტვირთბრუნვაში საკმაოდ მაღალი. ერთ-ერთი სწრაფი მექანიზმი ეკონომიკური ზრდის ტემპის დასაჩქარებლად გახლავთ უცხოური ინვესტიციები. თუ გვინდა რომ უცხოელები ლოჯისტიკური მომსახურებით დავაინტერესოთ, მაქსიმალურად უნდა

გავამარტივოთ და ეფექტური გავხადოთ კავკასიაში მიწოდების არხი. ინვესტორების მოზიდვაში სახელმწიფოს როლი ისევე მნიშვნელოვანია, როგორც ხელისუფლების თანადგომა აღნიშნული სექტორის განვითარებისთვის.

საქართველოს ლოჯისტიკური კომპანიების ეფექტური საქმიანობისთვის მრავალი ხელისშემშლელი ფაქტორი არსებობს, რომელთა შორის შეიძლება გამოვყოთ: საგადასახადო კოდექსი, რომელიც აუცილებლად დასაკორექტირებელია, ინფრასტრუქტურის განვითარების დაბალი დონე, რომლის გაუმჯობესება უნდა განხორციელდეს, შიდა გადაზიდვის მაღალი ტარიფები, რომელიც უნდა შეიცვალოს. ყოველივე ეს ხელს უშლის რეზიდენტ კომპანიებს სათანადოდ განვითარებაში, ამასთან, ამცირებს საქართველოს დერეფნის საშუალებით გამავალი ტვირთბრუნვის მოცულობას. ჯამურად კი ამგვარი ბარიერების გამო, ქვეყანა კარგავს საკმაოდ დიდ ეკონომიკურ სარგებელს.

გამოყენებული ლიტერატურა:

1. შ. ვეშაპიძე; ლ.ოსაძე; დ. სეხნიაშვილი, ლოგისტიკა, თბილისი, 2012;
2. ინტერნეტ სამართალი და ხელოვნური ინტელექტი, თბილისი; 2022;
3. საქართველოს სახელმწიფო შესყიდვების სააგენტო, სტატისტიკური მონაცემები, საანგარიშო პერიოდი 2016;
4. საქართველოს ფინანსთა სამინისტროს შემოსავლების სამსახური, სტატისტიკური მონაცემები, პერიოდი 20123-2018 წლები;
5. საქართველოს ფინანსთა სამინისტროს შემოსავლების სამსახური, სტატისტიკური მონაცემები, პერიოდი 2013-2022 წლები;
6. საერთაშორისო ლოჯისტიკური კომპანია „ბენე ჯგუფი“;
7. საერთაშორისო ლოჯისტიკური კომპანია MSC Georgia ;
8. საქართველოს რკინიგზა, ლოგისტიკა და ტერმინალები, განსახილველი პერიოდი 2017-2022 წლები;
9. საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური, მომსახურების სტატისტიკა, განსახილველი პერიოდი 2018-2020 წლები;
10. <https://www.railway.ge/saqartvelos-rkinigzam-2022-wlis-pirveli-kvartalic-mogebit-daasrula>

Elisabed Baliashvili,

*Academic Doctor of Economics, Invited staff of the Faculty
of Economics and Business of Ivane Javakishvili Tbilisi State University*

The state of activity of logistics companies and development prospects in Georgia

Expanded Summary

The article discusses and substantiates the role of effective management of logistics systems in companies engaged in international business. Also, the state of activity of the logistics companies of Georgia, the existing problems and prospects of the country's development in this direction have been investigated. Certain recommendations are given for the country to engage in international business as fully as other developed countries. The object of the research is represented by both resident and international logistics companies present in the market of Georgia.

Georgia, like many highly developed and developing countries of the world, is actively involved in world trade and globalization. The desire to get involved is getting stronger, and our country should not be left behind in these processes, which can be achieved by introducing innovations in business companies, improving the supply chain and information-technological environment, and introducing modern logistics systems and their effective management.

Globalization and related international economic relations have completely changed the process of mutual influence and cooperation between countries and regions, in which information technologies and the Internet play a major role. Modern information technologies also had a great impact on the block of supply and logistics and received the name of business logistics. Electronic banking operations based on SWIFT and SWIFT II, as well as **EDI** (Electronic Data Interchange) and **EDIFACT** (Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport, Trade and electronic data exchange in transport) to create systems.

In the modern world, "Blockchain" is becoming more and more popular, which is developing rapidly, and it can be said that it is one of the "breakthrough technologies" of the technologies of the modern world. Its priority aspects are discussed and substantiated in the work, in particular, it can:

- make the supply chain more robust and traceable;
- ensure security, immutability and authenticity;
- Reducing the complexity of the supply chain and simplifying the process.

The research conducted by the World Bank in 2018 reveals that in terms of the development of the logistics system in Georgia, we are at a rather low level, in the rankings we occupy the second place of a hundred countries, which means that we are behind not only many highly developed countries of the world, but also - developing countries, for example, our friendly country - Ukraine.

According to the 2018 survey, Germany is still the leader according to the LPI index = 4.20 points. **According to the compilers of the index, obtaining a high or satisfactory evaluation of the efficiency of the logistics system in Georgia was prevented by the existing problematic issues, for example, the delay of the procedures at the border checkpoints and the existing tariff policy.**

Forwarding companies represent an important part of the logistics market in Georgia.

The big five leading forwarding companies in the Georgian market are **TNT, DHL, UPS, FEDEX, GEBRUDER WEIS** - they are well-known brands in the international market, although all of them already have a representative office in Georgia and have been successfully operating in our country for quite some time.

For the last few years, Georgian forwarding companies have been trying to provide strong competition to the leading international logistics companies, and in this regard, the "Bene Group" is leading, according to the logisticians, they are working on a new transit web platform and application, which makes it easier for users to calculate the tariff rate according to the selected route and cargo data, and receive tracking information. and be able to easily monitor their cargo. All this is directly related to awareness, which makes the producer much more organized.

In order to assess the trade relations of the country, based on the cargo turnover data, the paper examines the state of development of the following logistics channels - railway, sea, road and air transport. Argued conclusions and opinions are made based on the received results.

It is determined that by introducing information technologies, effective supply chain management and logistics infrastructure, and increasing the service quality of diverse services, it is possible to maintain an increased number of new customers (cargo owners). Georgia should use all possible ways to increase the efficiency and productivity of the logistics system to increase the economic performance of our country.

For the efficient operation of Georgian logistics companies, it is necessary to implement the following stimulating measures:

- Some changes should be made in the tax code, it needs to be adjusted;
- Due to the low level of infrastructure development, its improvement and improvement should be ensured;
- High domestic shipping rates and others should be changed.

All this prevents the resident companies from developing properly, while reducing the volume of freight traffic passing through the Georgian corridor. In total, due to such barriers, the country loses quite a lot of economic benefits.

Key words: Logistics, transport-logistics hub, blockchain, cloud computing.