

საქართველოს საავიაციო უნივერსიტეტი



ბიზნესის ადმინისტრირების ფაკულტეტი

სამაგისტრო ნაშრომი

ავიასაწარმოთა ლოგისტიკა

სტუდენტი: სოფიო მაჭუტაძე

ხელმძღვანელი: პროფ. ანა კურტანიძე

თბილისი 2020 წ

სარჩევი	
ცხრილების ნუსხა.....	3
შესავალი.....	1
თავი 1. სატრანსპორტო სისტემის ლოჯისტიკა.....	2
1.1 ლოჯისტიკის არსი და მნიშვნელობა.....	2
1.2 სატრანსპორტო სისტემა.....	7
თავი 2. პროდუქციის ფიზიკური ბუნება.....	12
2.1 ლოჯისტიკური მახასიათებლები.....	12
2.2 სადისტრიბუციო არხები და მათი ტიპები.....	15
2.3 სასაწყობო ფუნქციები.....	17
თავი 3. სატრანსპორტო ინდუსტრია.....	20
3.1 ინდუსტრიის სტრუქტურა.....	20
3.2 სატვირთო გადამზიდველები.....	23
თავი 4. ლოჯისტიკის როლი ქართული ავიაბაზრისთვის.....	367
4.1 საქართველოს ლოჯისტიკური პოტენციალი.....	367
4.2 სატვირთო რეისებით გადაზიდული ტვირთის ოდენობა.....	434
დასკვნა და რეკომენდაციები.....	477
გამოყენებული ლიტერატურა.....	499

ცხრილების ნუსხა

№	დასახელება	გვერდი
1	საწყობის როლი	18
1.1	სატვირთო გადაზიდვები	22
1.2	FedEx Express	26
1.3	DHL	28
1.4	UPS Airlines	29
1.5	Cargolux	30
1.6	China Airlines Cargo	30
1.7	China Airlines Cargo	31
1.8	Korean Air Cargo	32
1.9	Korean Air Cargo	32
1.10	Singapore Airlines Cargo	33
1.11	Singapore Airlines Cargo	33
1.12	Singapore Airlines Cargo	34
1.13	სატვირთო გადაზიდვები ტონებში (წლების მიხედვით)	35
1.14	ლოჯისტიკის ინდექსი და საქართველო	39
1.15	საქართველოს რეიტინგი წლების მიხედვით და საქართველო რეიტინგი სხვა ქვეყნებთან მიმართებით	40
1.16	საქართველოს ქულები კომპონენტების მიხედვით	41

1.17	2010 წლიდან დღემდე გადაზიდული ტვირთის რაოდენობა (საქართველოს მაგალითზე)	43
1.18	შესრულებული რეისების რაოდენობა (საქართველოს მაგალითზე)	44
1.19	სატრანსპორტო დარგების მიერ გადაზიდული ტვირთების რაოდენობა	44

შესავალი

ტვირთის გადაზიდვა წარმოშობიდან დანიშნულების ადგილამდე, ხშირად არის რთული და ექვემდებარება რეგულირების მოთხოვნებს, განსაკუთრებით მაშინ, როდესაც ის მოიცავს საერთაშორისო გადაადგილებებს საჰაერო ტრანსპორტით.

საჰაერო ტვირთი ძალიან მრავალფეროვანია თავისი ფიზიკური მახასიათებლებით და მნიშვნელობით. მისი საშუალებით ადამიანს შესაძლებელია ტვირთი მიეწოდოს მსოფლიოს ნებისმერ წერტილში. ტვირთის სახე შეიძლება სხვადასხვა იყოს, მაგ: პირადი დანიშნულების, საჩუქრებისა თუ შემოწირულობის ფორმის სახის, პროდუქტის ნიმუშების, აპარატურისა თუ ცოცხალი ცხოველების სახითაც კი.

ტვირთის გადაზიდვას ახორციელებს მრავალი ორგანიზაცია, რომელსაც აქვს სხვადასხვა პასუხისმგებლობა, მათ შორისაა საჰაერო ოპერატორები, საკურიერო გადამზიდავები, საფოსტო ოპერატორები, აგენტები, ტვირთგამგზავნები, სატვირთო გადამზიდველები, სახმელეთო მომსახურების პირები და სხვა. ამ პირებს ხშირად სხვადასხვა სახელით იცნობენ იმ სახელმწიფოს ან რეგიონის მიხედვით, სადაც ისინი მდებარეობს.

მას შემდეგ რაც მოხდება ტვირთის გაგზავნა, იგი დანიშნულების ადგილზე მისვლამდე შესაძლოა გადმოიტვირთოს შუალედურ აეროპორტში და ტვირთები დაექვემდებაროს მრავალფეროვან პროცედურას და დოკუმენტურ მოთხოვნებს, იურიდიული და კომერციული ჩარჩოების

შესაბამისად. შესაბამისად, ხელისუფლების წარმომადგენლებს, რომლებიც პასუხისმგებელნი არიან ავიაციის უსაფრთხოებაზე, დანაშაულის პრევენციისა და ფისკალური შემოსავლის დაცვაზე, პასუხისმგებელნი არიან უზრუნველყონ ტვირთების დეტალური შემოწმება გამგზავრებად, მოახდინონ ყველა შესაძლო საფრთხის თავიდან აცილება რაც გამოიწვევს ადამიანის სიცოცხლის ხელყოფას. აქედან გამომდინარე ტვირთის გადაზიდვა ექვემდებარება ხშირად რთულ რეგულარულ მოთხოვნებს, რომელთა დაცვა აუცილებელი და საჭიროა

თავი 1. სატრანსპორტო სისტემის ლოჯისტიკა

1.1 ლოჯისტიკის არსი და მნიშვნელობა

ძველი ბერძნები სიტყვა „ლოჯისტიკოს“ უწოდებდნენ სამხედრო ოფიცრებს, რომლებიც ექსპერტიზის დროს ითვლიდნენ ომში ექსპედიციისთვის საჭირო სამხედრო საჭიროებებს. ბევრს მიაჩნია, რომ ლოჯისტიკა არის სიტყვა, მაგრამ სემანტიკის თვალსაზრისით იგი წარმოიშვა ძველი ბერძნული ენიდან და გულისხმობდა "გამოთვლის მეცნიერებას". სინამდვილეში ლოჯისტიკა სამხედრო გარემოდან მოდის, და არა ბიზნესიდან. როგორც ჩანს, აქედან გამომდინარე შეიძლება დავასკვნათ, რომ ლოჯისტიკას უძველესი ისტორია აქვს. იგი იწყება იმ პერიოდიდან როდესაც ბერძნებსა და რომის იმპერიას შორის ომი მიმდინარეობდა, სადაც სამხედრო ჩინოვნიკები პასუხისმგებელი იყვნენ ომისთვის საჭირო რესურსებისა და მომსახურების მიწოდებასა და განაწილებაზე.

სწორედ ამ პიროვნებებს ეძახდნენ - ლოჯისტიკოსებს. გარდა ამისა მათ მუშაობაში შედიოდა მოწინააღმდეგე მხარის მსგავსი აღჭურვილობის თუ რესურსების განადგურებაც. რამაც თანდათანობით განაპირობა ლოჯისტიკური სისტემების განვითარება. ლოჯისტიკის შესახებ პირველი წიგნი ანტუან-ჰენრი ჯომინის (1779–1869) მიერ იყო დაწერილი;

მეცნიერების უმეტესობა ლოჯისტიკას განსაზღვრავდა, - როგორც "მომრავი ჯარების პრაქტიკულ ხელოვნებას" და მოიცავდა სამხედრო ძალების გადაადგილებასთან და ფუნქციებთან დაკავშირებულ ფართო სპექტრს:- ბანაკების დაგეგმვას, მართვას, მომარაგებას, განლაგებას ,დაზვერვას , ხიდების და გზების მშენებლობას. როგორც ვხედავთ, ისტორიული წყაროების მიხედვით, ლოჯისტიკა პირველად სამხედრო სფეროში განვითარდა, რადგან ეს სფერო უფრო მეტად მკაცრ და ორგანიზებულ სტრუქტურას წარმოადგენდა. დღეს კი ლოჯისტიკა გვხვდება საქმიანობის თითქმის ყველა სფეროში. უნდა აღინიშნოს, რომ

მიუხედავად ლოჯისტიკის მრავალმხრივი გაგებისა, ეს არის მეცნიერება რაციონალურობისა და ზუსტი ანგარიშის შესახებ.

ლოჯისტიკის მრავალი განსხვავებული განმარტება შეგიძლიათ იპოვოთ ლიტერატურულ წყაროებში. ყველაზე ცნობილია შემდეგი: - „ლოჯისტიკა არის ყველა საქმიანობის მენეჯმენტი, რომელიც უზრუნველყოფს მოძრაობის განმტკიცებას და მიწოდებისა და მოთხოვნის კოორდინაციას დროისა და ადგილის კომერციის შექმნის პროცესში“. რაც შეეხება ლოჯისტიკურ მენეჯმენტს , იგი გულისხმობს საქონლის მომარაგება-შენახვას და რაც მთავარია დროულად მიწოდებას მომხმარებელამდე. ლოჯისტიკა არის რესურსების ადგილმდებარეობა საჭირო დროში, შესაბამის ადგილას, სწორ ფასად და სწორი ხარისხით .

ლოჯისტიკა - არის მიწოდების ქსელის ის ნაწილი, რომელიც გეგმავს, ახორციელებს და ეფექტურად აკონტროლებს საქონლის მიწოდება-მომარაგებასთან დაკავშირებულ საქმიანობებს;

ნებისმიერი წარმატებული ბიზნესის მმართველი (ლიდერი) ცნობს ეფექტურად ორგანიზებული ლოჯისტიკის გადამწყვეტ მნიშვნელობას. მათ ესმით, რომ უწყვეტი ლოჯისტიკის განხორციელება არის ძირითადი ელემენტი, რომელიც აკმაყოფილებს მომხმარებლის საჭიროებებს.

როგორც არ უნდა იყოს თქვენი ბიზნესის ზომა, ალბათ სურვილი გექნებოდათ გაზრდის და გაფართოების. ეს ალბათ რეგიონალურ, საერთაშორისო ან გლობალურ დონეზე გაფართოებას გულისხმობს. როგორც არ უნდა იყოს თქვენი ბიზნესის ადგილმდებარეობა ან ინდუსტრია, ლოჯისტიკა დაგეხმარებათ შეამციროთ ხარჯები და დრო, რომელსაც დახარჯავთ პროდუქციის ერთი წერტილიდან მეორე წერტილზე გადატანისას - ზუსტად დროში.

მომარაგების ქსელები რთული და მგრძობიარეა, რადგან ისინი დამოკიდებულია მუდმივად ცვალებადი მომხმარებლის მოთხოვნებზე.მიწოდების ქსელს არ შეუძლია უზრუნველყოს მაღალი ღირებულება, თუ მას არ გააჩნია ეფექტურად

ორგანიზებული ტრანსპორტი. ამ მიზეზით, ლოჯისტიკა ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი ფაქტორია ნებისმიერი მიწოდების ჯაჭვის ხარისხში.

ლოგისტიკური პროცესები ერთი შეხედვით შეიძლება „მარტივი“ მოგვეჩვენოს - სინამდვილეში ეს მოითხოვს უამრავ სპეციალურ ცოდნას, უნარს და პროფესიონალურ მენეჯმენტს, რომ ის გამოიყურებოდეს „უნაკლოდ“.

ეფექტური ტრანსპორტირება აუმჯობესებს მიწოდების ჯაჭვს, რომელიც ეხმარება მომარაგების ჯაჭვის პროფესიონალებს პროდუქციის ტრანსპორტირებასა და დროულად მიტანაში, რაც პრიორიტეტია ნებისმიერი წარმატებული ბიზნესისათვის. შეიძლება ითქვას, რომ ეფექტურად კოორდინირებული ლოჯისტიკა იწვევს პოზიტიურ ბიზნეს შედეგებს. როდესაც ბიზნესი იზრდება და ფართოვდება, (რეგიონალურ, საერთაშორისო და თუნდაც გლობალურ დონეზე) ისინი უფრო მეტად ეყრდნობიან ეფექტურად ორგანიზებულ მიწოდების ქსელს, რომელიც მოიცავს დახვეწილ ლოჯისტიკას.

მიწოდების ქსელის ეს ელემენტი არ არის ის, რაც ”მხოლოდ მნიშვნელოვანია მსხვილი ბიზნესის განვითარებაში”. იგი ისეთივე მნიშვნელოვანია როგორც მცირე და საშუალო ბიზნესის, ასევე ეფექტურობის და მომგებიანობის გაუმჯობესების თვალსაზრისით.

ლოჯისტიკა მნიშვნელოვან როლს ასრულებს მიწოდების ქსელის მენეჯმენტში, რომელიც საშუალებას იძლევა მოხდეს ტვირთის მიწოდება უსაფრთხოდ-ზუსტად ადგილას - ზუსტად დროში.

ლოჯისტიკა ეხმარება ბიზნესს შექმნას ღირებულება - მომხმარებლისთვის ღირებულების მიწოდება არ ეხება მხოლოდ ხარისხს ან რაოდენობას. ეს ასევე ეხება ხელმისაწვდომობას. ლოჯისტიკა ქმნის და აძლიერებს ღირებულებას, რომელსაც კომპანიები გვთავაზობენ პროდუქციის გაუმჯობესებით და პროდუქციის ხელმისაწვდომი საშუალებით. ლოჯისტიკა ხელს უწყობს ხარჯების შემცირებას და ეფექტურობის გაზრდას. ვინაიდან გლობალური ვაჭრობა სულ უფრო პოპულარული ხდება, ლოჯისტიკა გახდა მიწოდების ქსელი. ბიზნესის

ლიდერები მიხვდნენ, რომ მათ შეუძლიათ შეამცირონ თავიანთი ხარჯები პარტნიორული ურთიერთობების დამყარებით სხვა კომპანიებთან. იმ კომპანიებთან, რომლებიც გთავაზობთ ტრანსპორტირებისა და შენახვის მომსახურებას. როდესაც ბიზნესი იწყებს ამგვარი სერვისების გამოყენებას, ისინი აუმჯობესებენ ზოგადად ბიზნესის ეფექტურობას რაც შესაბამისად ზრდის მომხმარებელთა კმაყოფილებას და ზოგადად მუშაობას ხდის უფრო მაღალ ეფექტურს.

ლოჯისტიკის გამოყენებით შესაძლებელია ნებისმიერი სახეობის ტვირთის შესაბამის ადგილზე დროულად მიტანა - მომხმარებლის მოთხოვნილებებში განსხვავებების გამო, იგი მუდმივად უნდა განვითარდეს რათა უკეთეს შედეგს მივაღწიოთ. პროფესიონალურად ორგანიზებული ლოჯისტიკის საშუალებით, საწარმოებს შეუძლიათ მოკლევადიანი მოთხოვნების დაკმაყოფილება, როგორც ტვირთის შენახვა - შეფუთვა - დასაწყობება - ადგილზე მიტანა. (ადგილზე მიტანა -დამატებითი საფასურის გადახდის შემთხვევაში).

ლოჯისტიკა მიწოდების ქსელში წარმატების გასაღებია. მომარაგების ქსელები ბიზნესისათვის ძალიან მნიშვნელოვანია, რადგან ისინი დიდ გავლენას ახდენენ გაყიდვებზე და მოგებაზე. ეჭვგარეშეა, რომ ეფექტური და მოწესრიგებული ლოჯისტიკის გარეშე, ვერ მოვიპოვებთ უპირატესობას ბაზარზე კონკურენტებთან შედარებით.

მიუხედავად იმისა, რომ კარგ მარკეტინგულ სტრატეგიას შეუძლია „გაალოს მრავალი კარი“ - სანდო ლოჯისტიკური მომსახურება დაგეხმარებათ თქვენი ბიზნესის შექმნასა და საზოგადოებრივი იმიჯის შენარჩუნებაში. ამავედროულად, ცუდად ორგანიზებულმა ლოჯისტიკამ შეიძლება გამოიწვიოს მომხმარებლების დაკარგვა და გაყიდვების შემცირება, რაც საბოლოოდ გაკოტრებამდე მიგვიყვანს. ერთ-ერთი მთავარი გასაღები წარმატებისა არის კმაყოფილი მომხმარებლების შენარჩუნება. კმაყოფილი მომხმარებლები კი უდაოდ - ყველაზე ღირებული აქტივია ნებისმიერი ბიზნესისათვის.

დღევანდელ ბიზნეს გარემოში, ლოჯისტიკა კომპანიების კონკურენტული სტრატეგიაა , რაც მათ ეხმარებათ დააკმაყოფილონ თავიანთი მომხმარებლების მოლოდინი. ლოჯისტიკა ეხმარება მიწოდების ქსელების წევრებს ეფექტურად ინტეგრირდნენ.

ლოჯისტიკა არ შედგება ერთი ცალკეული კომპონენტისგან - მოიცავს სხვადასხვა სახის აქტივობებისა და დისციპლინების ჯგუფს. როგორცაა -

- შექმნა;
- დაგეგმვა;
- კოორდინაცია;
- შენახვა;
- განაწილება;
- მომხმარებელთა მომსახურება.

1.2 სატრანსპორტო სისტემა

სატრანსპორტო სისტემა მოგეხსენებათ, რომ არის საავტომობილო, სარკინიგზო, სპეციალური, საზღვაო/სამდინარო ტრანსპორტისა და სამოქალაქო ავიაციის სფეროს სატრანსპორტო საწარმოთა, ხელოვნურ სატრანსპორტო ნაგებობათა, შესაბამისი ინფრასტრუქტურის სატრანსპორტო ქსელისა და მათი მართვის სისტემათა ერთობლიობა.¹

ტრანსპორტირების ხარჯები - მთლიანი ლოჯისტიკური ხარჯების ერთი მესამედიდან ორ მესამედამდე მერყეობს; უმეტესი ფირმისათვის ეს არის ლოჯისტიკური ხარჯების ყველაზე მნიშვნელოვანი ელემენტი . ფირმები და მათი პროდუქციის ბაზრები ხშირად სხვადასხვა ადგილას მდებარეობს. სწორედ ამიტომ აუცილებელია პროდუქციის ტრანსპორტირება - ტვირთის ერთი ადგილიდან მეორე ადგილზე გადასატანად. ამისათვის იყენებენ სხვადასხვა სატრანსპორტო სისტემებს (შერეული გადაზიდვები). ესენია:

1. საგზაო ტრანსპორტი -

საგზაო ტრანსპორტის მთავარი უპირატესობა ტრანსპორტის სხვა სახეობებთან შედარებით არის მისი მოქნილობა და მრავალფეროვნება. სატვირთო მანქანები მოქნილია, რადგან ისინი გთავაზობთ კარდა-კარ მომსახურებას გამგზავრების და დანიშნულების ადგილს შორის დატვირთვისა და გადმოტვირთვის გარეშე. სატვირთო მანქანების მრავალფეროვნება შესაძლებელი გახდა მანქანების ტიპების ფართო სპექტრის გამო, რაც მათ საშუალებას აძლევს, ნებისმიერ მანძილზე გადაიტანონ თითქმის ნებისმიერი ზომისა და წონის პროდუქტები;

¹ <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/23692?publication=9>

საგზაო ტრანსპორტი ასევე უზრუნველყოფს საიმედო და სწრაფ მომსახურებას. ზარალის და ზიანის კოეფიციენტები საგზაო ტრანსპორტში ოდნავ უფრო მაღალია, ვიდრე საჰაერო ტრანსპორტში - მაგრამ ძალიან დაბალია, ვიდრე სარკინიგზო ტრანსპორტში. ეკონომიკური თვალსაზრისით, საგზაო ტრანსპორტს აქვს შედარებით მცირე ფიქსირებული ღირებულება, მაგრამ ამასთან, ცვლადი ფასი თითო კილომეტრზე მაღალია საწვავის, საბურავების, მოვლა-შენახვისა და განსაკუთრებით, შრომითი (მომსახურების) ხარჯების გამო. საავტომობილო ტრანსპორტი საუკეთესოა მცირე ზომის გადაზიდვებისა და მვირაღღირებული საქონლისთვის. თუმცა ამავდროულად თავს იჩენს რიგი პრობლემები - როგორცაა მეგალითად: საკანონმდებლო კონტროლი და მძღოლების დადლილობა .

საავტომობილო ტრანსპორტი გამოიყენება ტვირთების გადასაზიდად და მგზავრების გადასაყვანად საავტომობილო გზების მეშვეობით. საავტომობილო ტრანსპორტს განსაკუთრებული როლი ეკუთვნის გადაზიდვებში - იგი წარმოადგენს ყველაზე მოქნილ და მობილურ საშუალებას, რომლის გარეშეც შეუძლებელია "კარიდან კარამდე" პრინციპის უზრუნველყოფა და ტვირთის მიტანა საბოლოო დანიშნულების პუნქტამდე.

უპირატესობა:

1. მაღალი მიღწევადობა;
2. ტვირთების მიტანის შესაძლებლობა კარიდან კარამდე;
3. მანევრულობა, მოქნილობა, დინამიურობა;
4. მაღალი სიჩქარე;
5. ალტერნატიული მარშრუტების არჩევის შესაძლებლობა;
6. მცირე პარტიებით ტვირთის გადაზიდვის შესაძლებლობა;
7. გადამზიდვის ფართო არჩევის შესაძლებლობა (ბუნებრივი მონოპოლისტის არ არსებობა);

ნაკლოვანება:

1. დაბალი მწარმოებლობა;
2. დამოკიდებულება მეტეოროლოგიურ და გეოგრაფიულ პირობებზე;
3. დამოკიდებულება საგზაო პირობებზე;
4. ეკოლოგიური პრობლემები;
5. შედარებით მაღალი თვითღირებულება;

2. სარკინიგზო ტრანსპორტი -

იმის მიუხედავად, რომ სარკინიგზო კავშირები ხელმისაწვდომია მსოფლიოს თითქმის ყველა დიდ ქალაქში, სარკინიგზო ქსელი არ არის ისეთი ვრცელი, როგორც საგზაო ქსელი უმეტეს ქვეყნებში. მისი საშუალებით შესაძლებელია ტვირთის გადაზიდვა ნებისმიერი ამინდის პირობებში. ამრიგად, სარკინიგზო სისტემას არ აქვს საგზაო ტრანსპორტის მოქნილობა და მრავალფეროვნება. სარკინიგზო გადამზიდავები გვთავაზობენ მხოლოდ ტერმინალიდან ტერმინალამდე მომსახურებას და არა კარიდან-კარამდე - როგორც ამას საავტომობილო ტრანსპორტი უზრუნველყოფს. ამიტომ, სარკინიგზო მაგისტრალები და საჰაერო ტრანსპორტი, საჭიროა ინტეგრირებული იყოს სატვირთო მანქანებთან, რათა უზრუნველყოს კარდაკარ მომსახურება.

უპირატესობა:

1. დიდი წონისა და მოცულობის ტვირთების გადაზიდვის შესაძლებლობა;
2. ძალიან დიდი პარტიის ერთდროულად გადაზიდვის შესაძლებლობა;
3. ნებისმიერ მეტეოროლოგიურ პირობებში გადაზიდვის შესაძლებლობა;
4. შედარებით დაბალი ფასი;

ნაკლოვანება:

1. გადამზიდავების ბუნებრივი მონოპოლია (საქართველოში ბუნებრივ მონოპოლისტს წარმოადგენს სს "საქართველოს რკინიგზა" და სხვა

ალტერნატივა არ არსებობს. სხვა ქვეყნებშიც ასეთვე მდგომარეობაა იშვიათი გამონაკლისის გარდა).

2. ნაკლები მისაწვდომობა დანიშნულების ბოლო პუნქტამდე.

3. საზღვაო ტრანსპორტი -

საზღვაო ტრანსპორტი გამოიყენება ტვირთების გადასაზიდად ზღვებსა და ოკეანეებში. საზღვაო გადაზიდვები ერთ - ერთ მნიშვნელოვან როლს თამაშობს ქვეყნისა და მსოფლიო ეკონომიკის განვითარებაში. საზღვაო გადაზიდვების ხვედრითი წილი ყველა სხვა სახის გადაზიდვებს შორის ყოველწლიურად იზრდება.

უპირატესობა:

1. დიდი წონისა და მოცულობის ტვირთების გადაზიდვის შესაძლებლობა;
2. ძალიან დიდი პარტიის ერთდროულად გადაზიდვის შესაძლებლობა;
3. დაბალი თვითღირებულება;

ნაკლოვანება:

1. დაბალი სიჩქარე;
2. დამოკიდებულება მეტეოროლოგიურ და გეოგრაფიულ პირობებზე;
3. რთული საპორტო ინფრასტრუქტურის შექმნის აუცილებლობა;
4. ნაკლები მისაწვდომობა დანიშნულების ბოლო პუნქტამდე;

4. საჰაერო გადაზიდვა -

როდესაც ტვირთის სწრაფი ტრანსპორტირება არის საჭირო საჰაერო გადაზიდვას არ ჰყავს კონკურენტები - მისი მეშვეობით შესაძლებელია განხორცილდეს თქვენი ტვირთის გადაზიდვა ყველაზე ს(უკონკურენტო) სწრაფად მსოფლიოს ნებისმიერი წერტილიდან დანიშნულების ადგილამდე.

უპირატესობა:

1. დანიშნულების პუნქტში უმოკლეს ვადებში ტვირთების მიტანა -გაცილებით სწრაფად, ვიდრე მიწისზედა და საწყლო ტრანსპორტის სახეობებით;
2. გადაზიდვისას ტვირთები უკეთესადაა დაცული, რაც განაპირობებს ნაკლებ შესაძლო პრობლემებს - ამიტომ, ავიაციის მეშვეობით პირველ რიგში რეკომენდირებულია მალფუჭებადი, ძვირადღირებული და სახიფათო ტვირთების გადაზიდვა;
3. ტვირთები შესაძლებელია იყოს გადაზიდული პრაქტიკულად მსოფლიოს ნებისმიერ წერტილში - იმ ადგილების ჩათვლით, სადაც ტვირთის ჩატანა სხვა ხერხებით შეუძლებელია.

ნაკლოვანება:

1. ძალიან მაღალი ღირებულება;
2. საჰაერო ტრანსპორტის მეშვეობით პრობლემურია გაბარიტული ტვირთების გადაზიდვა;
3. დამოკიდებულება ამინდის პირობებზე;
4. არასაკმარისი გეოგრაფიული ხელმისაწვდომობა;
5. დიდი პარტიის ერთდროულად გადაზიდვის შეუძლებლობა;

როგორც ზემოთ მოცემულიდან ჩანს თითოეული სახის ტრანსპორტს გააჩნია თავისი უპირატესობები და ნაკლოვანებები, რომელიც უნდა გაითვალისწინოს სატრანსპორტო ლოჯისტიკის ოპერატორმა ტრანსპორტირების ხერხის, სატრანსპორტო საშუალებისა და კონკრეტული გადაზიდვის შერჩევის დროს.

თავი 2. პროდუქციის ფიზიკური ბუნება.

2.1 ლოჯისტიკური მახასიათებლები.

პროდუქტის ფიზიკური ბუნება არსებითად მოქმედებს ლოჯისტიკური და განაწილების სისტემების თითქმის ყველა ასპექტზე, მათ შორის შეფუთვაზე, მასალების მართვაზე, შენახვაზე და ტრანსპორტირებაზე. ფაქტობრივად, ამ პროდუქტისთვის განაწილების სისტემის სტრუქტურა და ღირებულება პირდაპირ გავლენას ახდენს ამ პროდუქტზე.

ლოჯისტიკური მახასიათებლები შეიძლება კლასიფიცირდეს ოთხ მთავარ კატეგორიად:

1) მოცულობა-წონის თანაფარდობა (Volume-to-weight ratio)

პროდუქტის მოცულობა და წონის მახასიათებლები მნიშვნელოვნად მოქმედებს განაწილების ხარჯზე. ის პროდუქტები, რომლებსაც გააჩნიათ წონისა და მოცულობის თანაფარდობა - ძირითადად გადაიზიდება საავტომობილო ტრანსპორტით. მაგ: ფურცელი, ფოლადი და წიგნები. ამის საპირისპიროდ, მაღალი რაციონის მქონე პროდუქტები, როგორცაა საკვები პროდუქტი, ქაღალდის ხელსახოცები ან თუნდაც ბუმბული, დიდ ადგილს იკავებს, რაც იწვევს განაწილების კომპონენტების უტილიზაციას, რაც ზრდის როგორც ტრანსპორტირების, ისე შენახვის საფასურს.

ზოგადად, ტვირთის შენახვის ფასი დამოკიდებულია-ტვირთის მოცულობაზე და ღირებულებაზე, მაგრამ ტრანსპორტირება უფრო მეტად დამოკიდებულია ტრანსპორტის ტიპზე. მაგალითად, საზღვაო ტრანსპორტი ჩვეულებრივ ერთნაირ ფასს იხდის 1 ტონაზე, როგორც 1 კუბურ მეტრზე, მაგრამ საჰაერო ხომალდისთვის 1 ტონა იგივეა, რაც 6 კუბური მეტრი. აქედან გამომდინარე, მძიმე პროდუქტების ტრანსპორტირება საჰაერო გზით შედარებით უფრო ძვირია;

2) ღირებულება-წონის თანაფარდობა (Value-to-weight ratio)

ეს თანაფარდობა გვიჩვენებს მოცემული პროდუქტის ერთეულის წონის ღირებულებას - მაღალი ღირებულების და დაბალი წონის მქონე პროდუქტებს, როგორცაა ელექტრონული აპარატურა და ძვირფასეულობა. შესაბამისად ასეთი ტვირთის გადაზიდვა უფრო მეტ ხარჯებთან იქნება დაკავშირებული - რადგან ამ პროდუქტს მაღალი ღირებულება გააჩნია;

3) შემცვლელი პროდუქტები (Substitutability)

პროდუქტი, რომელიც შეიძლება შეიცვალოს მოცემული ალტერნატიული პროდუქტით, შემცვლელი პროდუქტი ეწოდება. შემცვლელი პროდუქტები, როგორცაა გამაგრებელი სასმელები და უსარგებლო საკვები. არის პროდუქტები, რომელთა მომხმარებლებმაც ადვილად ჩანაცვლეს სხვა ბრენდის ან პროდუქტის ტიპის მიხედვით, რომლებიც მათთვის თავდაპირველად ხელმისაწვდომი არ იყო. სადისტრიბუციო სისტემამ უნდა უზრუნველყოს ამ პროდუქტების ხელმისაწვდომობა ნებისმიერ დროს, წინააღმდეგ შემთხვევაში გაყიდვა დაიკარგება.

4) განსაკუთრებული მახასიათებლები (Special characteristics)

პროდუქტის ზოგიერთი სხვა მახასიათებელი ტრანსპორტირებისას მიუთითებს რისკის ხარისხზე. როგორცაა:

- მალფუჭებადი პროდუქტები;
- ადვილად მსხვრევადი ნივთები;
- აალებადი და სახიფათო ნივთიერებები და სხვა.

მსგავსი კატეგორიის ტვირთები საჭიროებს ტრანსპორტირებისას გარკვეულ მოთხოვნებს და შეზღუდვებს განაწილების სისტემაზე. ამრიგად, ამ რისკის

შესამცირებლად საჭიროა სპეციალური საქონლის ტრანსპორტირების, შენახვისა და მოპყრობის სპეციალური სისტემა, ან თუნდაც იურიდიული ვალდებულებების შესრულება, რაც ნიშნავს რომ კომპანია დამატებით ხარჯებს დააკისრებს გადამზიდ კომპანიას ამ ტვირთის სათანადოდ შენახვისთვის.

მაგ: მალფუჭებადი პროდუქტებისთვის - მაცივარში შენახვას; ადვილად მსხვრევადი ნივთებისთვის- სპეციალურ შეფუთვის წესების დაცვას; დამაბინძურებელი და საშიში პროდუქტებისთვის - სხვა პროდუქტებისგან იზოლაციას; ტემპერატურის რეგულაციას და სხვას.

2.2 სადისტრიბუციო არხები და მათი ტიპები.

სადისტრიბუციო არხი არის-საწარმოსა და შუამავლებთან დამაკავშირებელი არხი, რომელთა შორისაც მიმდინარეობს პროდუქციისა და მომსახურების ცვლა-საბოლოოდ კი პროდუქცია მომხმარებელამდე მიდის გაზრდილი ფასით .

კიდევ ერთი მნიშვნელოვანი და ხშირად რთული გადაწყვეტილება, რომელიც მიიღება ლოჯისტიკური აღმასრულებელი ორგანოების მიერ, არის პროდუქციის განაწილების არხების განსაზღვრა - გზა, რომლის მეშვეობითაც პროდუქტი გადის ბაზარზე. სადისტრიბუციო არხების დადგენისას კომპანიებმა უნდა გაითვალისწინონ მიმდინარე და მომავალი ბიზნეს გარემოს მრავალი განსხვავებული ფაქტორი. ზოგადად, არსებობს ორი ტიპის განაწილების არხი: ფიზიკური და სავაჭრო ანუ გარიგების;

ფიზიკური განაწილების არხი ეხება პროდუქტის განაწილების ფიზიკურ ასპექტებს. მათ შორის ყველა მეთოდს, საშუალებას და პირს, რომლის საშუალებითაც პროდუქტი ნაწილდება მიმწოდებლის ან მწარმოებლის განყოფილებიდან საბოლოო მომხმარებელამდე. ფაქტობრივად, საქონელი ფიზიკურად მიდის სასურველ ადგილზე, რომელიც შეიძლება იყოს -მაღაზია, საცალო მაღაზია ან თუნდაც მომხმარებლის საცხოვრებელი სახლი.

სავაჭრო ანუ გარიგების არხები ეხება პროდუქციის წარმოშობის თვალსაზრისით მათი მოხმარების წერტილების განაწილების არაფიზიკურ ასპექტებს. როდესაც პროდუქტი გადადის დისტრიბუციის არხებით და საბოლოოდ ისე აღწევს მომხმარებელამდე. მოლაპარაკების თანმიმდევრობა და პროდუქტის მფლობელობის გაცვლა არის განაწილების ასპექტები, რომლებთანაც სავაჭრო ან გარიგების არხია დაკავშირებული.

მთლიანი ლოჯისტიკური პროცესი, რომელიც ეხება მასალების გადაადგილებას ფირმაში, ან ფირმის გარეთ, შეიძლება დაიყოს სამ ნაწილად:

- A. შემოვლითი ლოჯისტიკა - რომელიც წარმოადგენს მომწოდებლებისგან მიღებული მასალების გადაადგილებას და შენახვას;
- B. მასალების მართვა - რომელიც მოიცავს ფირმის მასალების შენახვას და ნაკადს;
- C. საზღვარგარეთ ლოჯისტიკური და ფიზიკური განაწილება - სადაც აღწერილია პროდუქციის წარმოება და შენახვა საბოლოო წარმოების წერტილიდან მომხმარებელამდე მიტანის პროცესი.

სატრანსპორტო ლოჯისტიკაში - მნიშვნელოვანი ყურადღება სატრანსპორტო ლოჯისტიკის ამოცანებს ეთმობა.

სატრანსპორტო ლოჯისტიკის ამოცანებია:

- ✓ -სატრანსპორტის საშუალებების სახის არჩევა;
- ✓ -სატრანსპორტო საშუალების ტიპის არჩევა;
- ✓ -სატრანსპორტო პროცესის ერთობლივი დაგეგმვა სასაწყობოდ და საწარმოდ;
- ✓ -სატრანსპორტო პროცესის ერთობლივი დაგეგმვა ტრანსპორტის სხვადასხვა სახეობაზე (შერეული გადაზიდვების შემთხვევაში);
- ✓ -სატრანსპორტო-სასაწყობო პროცესის ტექნოლოგიური ერთეულის უზრუნველყოფა;
- ✓ -მიწოდების რაციონალური მარშრუტის განსაზღვრა²

² <http://dspace.nplg.gov.ge/bitstream/1234/10192/3/Logistika.pdf>

2.3 სასაწყობო ფუნქციები.

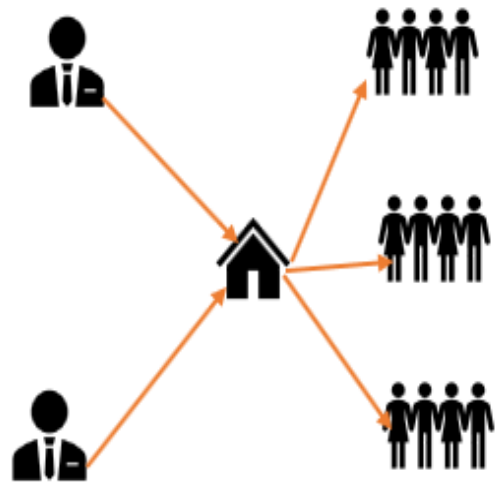
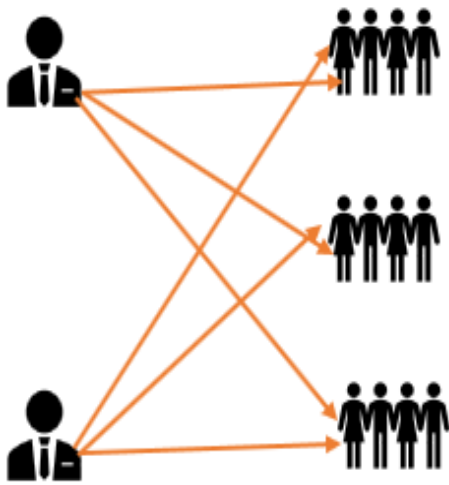
ლოჯისტიკის კიდევ ერთი მნიშვნელოვანი ფუნქციური სფერო, რომელიც ფიზიკურ ნაკადთან მჭიდრო კავშირშია, არის - საწყობი. საწყობი ლოჯისტიკური განაწილების მთლიანი ღირებულების დაახლოებით 20%-ს შეადგენს. კომპანიები ინახავს ინვენტარს, რათა შემცირდეს ლოჯისტიკური ხარჯები და ამავდროულად მოახდინონ მომხმარებელთა დაკმაყოფილება დროულად. აქედან გამომდინარე საწყობი - მიწოდების ჯაჭვის ძალიან მნიშვნელოვანი ნაწილია, ვინაიდან აქ კომპანიის სამუშაო კაპიტალის და მატერიალური ფასეულობების ყველაზე დიდი წილი გროვდება.


საწყობის არსებობას ორი მნიშვნელოვანი საჭიროება განაპირობებს:


- **შენახვის საჭიროება** - ძალიან ხშირად საქონელზე მოთხოვნა და მიწოდება ერთმანეთს დროსა და სივრცეში არ ემთხვევა. საწყობი ამ დროს ერთგვარი ბუფერის როლს ასრულებს და გაუთვალისწინებელი მოთხოვნისათვის საქონელს ინახავს;
- **კონსოლიდაციის საჭიროება** - როგორც წესი საქონლის კონსოლიდაცია (ანუ დიდი რაოდენობით შეკვეთა) დაზოგვის საშუალებას იძლევა: დამატებითი ფასდაკლების მიღების გზით და ასევე ერთ ერთეულზე ტრანსპორტირების უფრო დაბალი ღირებულების გზით. აქ საწყობი ნახევარგამტარის ფუნქციას კისრულობს. განვიხილოთ მარტივი მაგალითი ქვემოთ მოცემული სურათის მიხედვით:³


3

<https://www.linkedin.com/pulse/%E1%83%A1%E1%83%90%E1%83%AC%E1%83%A7%E1%83%9D%E1%83%91%E1%83%98%E1%83%A1-%E1%83%A4%E1%83%A3%E1%83%9C%E1%83%A5%E1%83%AA%E1%83%98%E1%83%94%E1%83%91%E1%83%98-%E1%83%93%E1%83%90-%E1%83%9B%E1%83%9D%E1%83%AC%E1%83%A7%E1%83%9D%E1%83%91%E1%83%98%E1%83%A1-%E1%83%90%E1%83%A4%E1%83%A3%E1%83%AB%E1%83%95%E1%83%9A%E1%83%94%E1%83%91%E1%83%98-danelia-mmscm>



 - მომწოდებელი

 - საწყობი

 - მომხმარებელი

ვთქვათ გვაქვს 2 მომწოდებლისგან მისაღები და 3 მომხმარებელთან მისაწოდებელი საქონელი. პირველ შემთხვევაში პირდაპირი მიწოდების (მომწოდებლებისაგან უშუალოდ კლიენტებთან) დროს საჭიროა 8 რეისის განხორციელება. ხოლო მეორე შემთხვევაში, როცა გვაქვს საწყობი, სადაც

საქონლის მოგროვება და შემდეგ კლიენტებთან დარიგება შეგვიძლია, საკმარისია 6 რეისი.⁴

საწყობში პროდუქციის მოთავსება და შენახვა საშუალებას იძლევა გათანაბრდეს დროითი განსხვავება მის გამოშვებასა და მოხმარებას შორის. იგი უწყვეტი წარმოებისა და მომარაგების განხორციელების შესაძლებლობას იძლევა. საქონლის შენახვა აგრეთვე აუცილებელია ზოგიერთი საქონლის სეზონურ მოხმარებასთან დაკავშირებით.

⁴ https://www.academia.edu/11637506/Logistics_and_Operation_Management_PDF

თავი 3. სატრანსპორტო ინდუსტრია.

3.1 ინდუსტრიის სტრუქტურა.

საჭაერო ტვირთების ინდუსტრია შეიძლება დაიყოს ხუთ კატეგორიად.

ესენია:

- ❖ **ინტეგრირებული სატვირთო გადამზიდავი** - არის სატვირთო გადამზიდავი, რომელსაც საკუთარი მოწყობილობები გააჩნია . იგი არ არის დამოკიდებული სხვა სატრანსპორტო გადამზიდველებზე, არამედ მას გააჩნია საკუთარი სატრანსპორტო საშუალებები და აღჭურვილობები ტვირთის გადაზიდვად. ინტეგრირებული სატვირთო გადამზიდავად შეიძლება განვიხილოთ Federal Express (FedEx) and United Parcel Service (UPS)

- ❖ **არაინტეგრირებული სატვირთო გადამზიდავი** - არაინტეგრირებული გადამზიდავები მნიშვნელოვნად უფრო მცირეა ვიდრე ინტეგრირებული გადამზიდავები.

ისინი განსხვავდებიან ინტეგრირებული გადამზიდავებისგან იმით, რომ:

- ისინი ვიწრო გეოგრაფიულ ბაზრებს ემსახურებიან;
- ისინი უფრო დიდ და უფრო სპეციალიზებულ გადაზიდვებზე აკეთებენ აქცენტს.

ყველაზე დიდი არაინტეგრირებული გადამზიდავებია: Cargolux(ლუქსემბურგი) და Nippon Cargo (იაპონია). ვინაიდან, სატვირთო ავიაკომპანიები, როგორც წესი, არ უზრუნველყოფენ სრულ სატრანსპორტო მომსახურებას (მაგალითად, ისინი არ ახორციელებენ სახმელეთო ტრანსპორტირებას) და რადგან მათი ტრანსპორტირება ჩვეულებრივ ტვირთის გადაზიდვასთან არის დაკავშირებული,

შესაბამისად მათი კაპიტალიც მცირეა - მათ აქვთ ნაკლები აქტივები, ვიდრე ინტეგრირებულ გადამზიდავებს. არაინტეგრირებული გადამზიდავები გარდა საჰაერო გადამზიდავებისა ახორციელებენ სახმელეთო გადამზიდავებს და შესაძლებელია ტვირთის მომხმარებლამდე მიტანაც.

- ❖ **სამგზავრო / სატვირთო გადამზიდავი** - გარდა მგზავრების ტრანსპორტირებისა, ავიაკომპანიების უმეტესობა ასევე გთავაზობთ სატვირთო და საფოსტო მომსახურებას. შეიძლება ითქვას, რომ "მსოფლიოს სატვირთო გადამზიდავების ნახევარზე მეტი სამგზავრო ფრენებსაც ახორციელებს. როგორც ეს მოცემულია ცხრილი 1-ში, რომ 10 საუკეთესო სატვირთო გადამზიდაველებიდან ნახევარზე მეტი სამგზავრო გადამზიდავებსაც ახორციელებენ.

- ❖ **საფოსტო მომსახურება**- როგორც წესი, საფოსტო სამსახურები ეროვნული მთავრობების საკუთრებაა. შეერთებული შტატების საფოსტო სამსახური ყველაზე დიდია მსოფლიოში. ევროპაში კი - Deutsche Post AG

- ❖ **სატვირთო გადამზიდაველები** - სატვირთო გადამზიდავებს ჩვეულებრივ ავიაკომპანიები არ არსულებენ. სატვირთო გადამზიდაველები ჩვეულებრივ უზრუნველყოფს მომსახურებების სრულ სპექტრს, მათ შორის: ტრანსპორტირების და საექსპორტო დოკუმენტების მომზადებას, ტვირთის შენახვას, ტვირთისთვის ადგილების დაჯავშნას, სატვირთო მომსახურებასთან დაკავშირებული დანახარჯების დადგენას, ტვირთის კონსოლიდაციას, ტვირთის დაზღვევას და სადაზღვევო პრეტენზიების შედგენას.⁵

⁵ https://www.academia.edu/2141956/Alternative_access_and_locations_for_air_cargo

ცხრილი 1.1⁶

ავიაკომპანიები	ტონა-კილომეტრები
Federal express	16,851
Emirates	12,715
United parcel service	11,940
Qatar airways	10,999
Cathay pacific airways	10,772
Korean air	8,015
Cargolux	7,322
Lufthansa	7,317
Air china	6,701
Singapur airlines	6,592

⁶ <https://www.iata.org/docx/WATS-industry-infographic.pdf>

3.2 სატვირთო გადამზიდველები.

გლობალური საჰაერო ტვირთების ინდუსტრიაში მოქმედი რამდენიმე ძირითადი მოთამაშეა :

1. **Cathay Pacific Cargo** - იგი დაარსების დღიდან ანუ 1946 წლიდან გახდა მსოფლიოს ერთ-ერთი წამყვანი საერთაშორისო ავიაკომპანია. Cathay Pacific- ის სატვირთო ბიზნესი, აწარმოებს წლიური შემოსავლის 25% -ს და ეხმარება ჰონგ კონგს მსოფლიოს უდიდეს საჰაერო სატვირთო ცენტრად გადაქცევაში. Cathay Pacific Cargo - არის აზიის წამყვანი ავიაკომპანია, რომელიც დაფუძნებულია ჰონგ კონგში. ამჟამად კომპანია, ახორციელებს სატვირთო ტრანსპორტირებას 46 მიმართულებით, ასევე ახდენს ტვირთის გადაზიდვას მისი 140 სამგზავრო თვითმფრინავით, რომლებიც ემსახურებიან მზარდი გლობალური ქსელის მომსახურებას (Amsterdam, Anchorage, Atlanta, Bengaluru, Brisbane West Wellcamp, Chengdu, Chennai, Chicago, Chongqing, Colombo, Dallas, Delhi, Dhaka, Dubai, Frankfurt, Guadalajara ,Hanoi, Ho Chi Minh City, Hong Kong, Houston, Hyderabad, Jakarta, Kolkata, London, Los Angeles, Melbourne, Mexico City, Miami, Milan, Mumbai, New York, Osaka, Paris, Penang, Phnom Penh, Portland, Seoul, Shanghai, Singapore, Sydney, Taipei, Tokyo, Toronto, Xiamen and Zhenghou).

2016 წელს ორ უმსხვილესს სატვირთო გადამზიდველებს შორის, შედგა ხელშეკრულება, რომლის საფუძველზეც Lufthansa Cargo შუერთდა Cathay Pacific Cargo-ს. ამჟამად ტვირთების გადაზიდვა ხორციელდება როგორც ევროპა აზიის მიმართულებით , ასევე აზია ევროპის მიმართულებითაც. მისი შემოსავლები **2019 წლის პირველ ექვს** თვეში შეადგენდა 11,498 მილიონი აშშ დოლარი, რაც 11.4% -ით ნაკლებია 2018 წლის ანალოგიურ პერიოდთან შედარებით. ამაზე ძირითადად გავლენა იქონია აშშ-სა და ჩინეთს შორის სავაჭრო დამაბულობამ. დატვირთვის ფაქტორი 2018

წელთან შედარებით შემცირდა 4,9% და შეადგინა 63,4% ,ხოლო გაყიდვები საერთო ჯამში 2,6% შემცირდა.⁷

2. **FedEx Express** - მემფისის მკვიდრს, ფრედერიკ სმიტს, რომლის მამამ თავისი ქონება ავტობუსებით ტვირთის გადაზიდვის გზით შეაგროვა. იელლის უნივერსიტეტის, ეკონომიკის ფაკულტეტის, სტუდენტს ავიასატვირთო კომპანიის შექმნის იდეა (60-იან წლები) დაებადა. უნივერსიტეტის პროფესორ-მასწავლებელთაგან, ერთ-ერთი მუდამ დადებითად აფასებდა ავიატვირთების გადაზიდვის იმდროინდელ სისტემას. კერძოდ, ყუთებსა და საფოსტო გზავნილებს, სამგზავრო თვითმფრინავის სალონში, სკამებს შორის, ან ცარიელ სკამებზე ათავსებდნენ. ფრედერიკს კი ამ საკითხთან დაკავშირებით თავისებური აზრი გააჩნდა და საკურსო ნაშრომში - ისეთი ავიაკომპანიის კონცეფცია აღწერა, რომელიც მხოლოდ ტვირთის გადაზიდვით იქნებოდა დაკავებული.

კონცეფციის მიხედვით ყველა სახის ტვირთი ჯერ ცენტრალურ საწყობში, ხოლო დახარისხების შემდეგ, დანიშნულების ადგილზე უნდა მიეტანათ. ეს ოპერაცია ღამით უნდა განეხორციელებინათ, ვინაიდან ამ დროს აეროპორტები ნაკლებადაა დატვირთული. ფრედერიკის აზრით, საქმის სათანადოდ წარმართვის შემთხვევაში, ადრესატს ტვირთი გაგზავნიდან მეორე დღესვე უნდა მიეღო.

საზოგადოების წინაშე წარდგენისას ამ იდეამ მხოლოდ სამი ქულა მიიღო. ეს შეიძლება მივაწეროთ იმ გარემოებას, რომ ფრედერიკის კონცეფცია, აშკარად ეწინააღმდეგებოდა პროფესორის თეორიას, იმასაც, რომ სმიტმა ის ერთი ღამის განმავლობაში ჩამოაყალიბა და ყველაზე გვიან წარადგინა განსახილველად. თუმცა, საბოლოოდ სმიტმა თავისი იდეა განახორციელა

⁷ https://www.cathaypacific.com/content/dam/cx/about-us/investor-relations/interim-annual-reports/en/2019_CX_Interim_Final_with_bookmarks_en.pdf

და პირველი რეისი - „ფედერალ ექსპრეს“-მა 1973 წლის აპრილში შეასრულა. ამ რეისით მან 18 ამანათი მიაწოდა კლიენტს. გადაზიდული ტვირთის მოცულობა თანდათან იზრდებოდა და მალე კომპანიის გაფართოება გახდა საჭირო.

თავიდან ყველაფერი თითქოს კარგად აეწყო. სმიტმა სწორად განსაზღვრა ბაზრის მოთხოვნილება, მაგრამ ვერ გაითვალისწინა - ენერგეტიკული კრიზისი, რომელმაც მნიშვნელოვნად გაზარდა საწვავის ფასი (კომპანიის სამუშაო პროცესში ჩართვის დროს). 1974 წლის შუახანებში კომპანიის დანაკარგები უკვე თვეში 1 მილიონ დოლარს შეადგენდა. ინვესტორებს არ სურდათ კომპანიისთვის დახმარების გაწევა, ხოლო ნათესავებმა მას სასამართლოში უჩივლეს ოჯახის ფინანსების ცუდი მართვის გამო („ფედერალ ექსპრესში“ სმიტების ოჯახის წილი 10 მილიონ დოლარს შეადგენდა). არსებული პრობლემების მიუხედავად, სმიტი თავისი იდეის ერთგული რჩებოდა. მან ბოლოს და ბოლოს მიაღწია ინვესტორთა წრეების მხარდაჭერას, რამაც ენერგეტიკული კრიზისით გამოწვეული ფინანსური პრობლემების მოგვარებისთვის საჭირო დრო მოაგებინა - ორი წლის განმავლობაში კომპანიამ 27 მილიონი დოლარით იზარალა, მაგრამ 1976 წელს 3,6 მილიონის მოგება მიიღო.⁸

დღესდღეობით „ფედერალ ექსპრეს“-ის მფლობელობაშია დაახლოებით 681 საჰაერო ხომალდი საიდანაც 42 ლიზინგით ჰყავს შექმნილი ხოლო დანარჩენი კომპანიის საკუთრებაა. მისი შემოსავალი 2018 წელთან შედარებით გაიზარდა 4,243 მლნ დოლარით და შეადგინა \$69,693.

⁸http://www.nplg.gov.ge/wikidict/index.php/%E1%83%A1%E1%83%9B%E1%83%98%E1%83%A2%E1%83%98_%E1%83%A4%E1%83%A0%E1%83%94%E1%83%93%E1%83%94%E1%83%A0%E1%83%98%E1%83%99

ცხრილი 1.2⁹

საჰაერო ხომალდის ტიპი	ფედერალ ექსპრესი	ლიზინგით შესყიდული
Boeing B777F	35	3
Boeing MD11	47	10
Boeing MD10-30	13	
Boeing MD10-10	20	
Boeing 767F	73	
Airbus A300-600	39	29
Airbus A310-300	10	
Boeing B575-200	119	
ATR-72	21	
ATR-42	25	
Cessna 208b	237	
ჯამი	639	42
„ფედერალ ექსპრეს“-ის მფლობელობაშია 681 საჰაერო ხომალდი		

⁹ http://s1.q4cdn.com/714383399/files/doc_financials/annual/2019/FedEx-Corporation-2019-Annual-Report.pdf?utm_source=InvestorRelations&utm_medium=Referral&utm_campaign=AnnualReport2018&utm_content=FinancialInformationAnnualReports

3. **DHL Aviation** - DHL (დი-ეიჩ-ელ) - გერმანული საერთაშორისო კომპანია, მსოფლიო ლოგისტიკის ბაზრის ერთ-ერთი ლიდერია. კომპანია დაარსდა 1969 წლის 20 სექტემბერს, როგორც საკურიერო მომსახურება საფოსტო გზავნილების ტრანსპორტირებისთვის სან-ფრანცისკოსა და ჰონოლულუს შორის. კომპანიის სახელი მისი დამფუძნებელთა გვარების პირველი ასოებიდან გამომდინარეობს — ადრიან დელსი, ლარი ჰილბომი და რობერტ ლინი. კომპანიის სათავო ოფისი მდებარეობს ბონში (გერმანია). DHL-ი ახორციელებს სწრაფი გზავნილებისა და დოკუმენტების მიწოდებას 220-ზე მეტი ქვეყნის (მათ შორის საქართველო) 120 000-ზე მეტ ქალაქში. კომპანიას გააჩნია 5 000-ზე მეტი ოფისი და დაახლოებით 76 000 მანქანა გზავნილებისა და ტვირთის გადაზიდვისთვის.

ბრენდი DHL-ი აერთიანებს ოთხ შვილობილ კომპანიას: DHL Supply Chain — მიწოდებათა ჯაჭვის მართვა, DHL Global Mail — საფოსტო მომსახურება, DHL Global Forwarding — ავია გადაზიდვები, საზღვაო გადაზიდვები, მულტიმოდალური გადაზიდვები, DHL Freight — სახმელეთო გადაზიდვები. როგორც ცხრილი 1.3-დან ვხედავთ DHL შემოსავლები 2018 წლის მონაცემებთან შედარებით გაიზარდა დაახლოებით 5.3% .

ცხრილი 1.3¹⁰

	2018 წელი	2019 წელი	+/- %
შემოსავალი	3,772	3,971	5.3
ევროპა	1,746	1,809	3,6
ამერიკა	748	818	9,4
აზია/წყნარი ოკეანე	1,322	1,380	4,4
შუა აღმოსავლეთი და აფრიკა	275	294	6,9
ფულადი სახსრების გადინება	-679	-256	62.3

4. **UPS Airlines - UPS Airlines (United Parcel Service)** - არის ამერიკული სატვირთო ავიაკომპანია . იგი დაარსდა 1982 წელს . UPS– ის სათაო ოფისი, რომელიც განთავსებულია ატლანტაში, მსოფლიოს 220 – ზე მეტ ქვეყანას ემსახურება და არის მსოფლიოში სიდიდით მესამე სატვირთო ავიაკომპანია. დღეის მონაცემებით მისი შემოსავალი 2018 წლის მეორე კვარტალთან შედარებით გაზრდილია 592 მლნ დოლარით, როგორც ეს ნაჩვენებია ცხრილი 1.4-ში.

ცხრილი 1.4¹¹

¹⁰ <https://www.dpdhl.com/content/dam/dpdhl/en/media-center/investors/documents/interim-reports/2019/DPDHL-Interim-Report-Q1-2019.pdf>

	2018 წელი	2019 წელი
შემოსავალი	17,456	18,048
წმინდა შემოსავალი	1,485	1,685

2019 წლის მონაცემებით კონსოლიდირებული შემოსავლები გაიზარდა 3.4% -ით 18 მილიარდ აშშ დოლარამდე, მთლიანი საოპერაციო მოგება გაიზარდა თითქმის 21%-ით, კაპიტალური ხარჯები დაახლოებით 2.9 მილიარდ დოლარს შეადგენს. წლის დასაწყისიდან, აქციების დივიდენდები გაიზარდა 5,5% -ით, ხოლო კომპანიამ იყიდა 4.8 მილიონი წილი - დაახლოებით 500 მილიონი დოლარით.

5. **Cargolux** - ევროპის უდიდესი უმსხვილესი ავიაკომპანიაა, რომელიც მსოფლიოში ამ კატეგორიის პირველ ხუთეულშია. Cargolux დაარსდა 1970 წელს და ოპერირება დაიწყო ლუქსემბურგიდან. მისი წმინდა მოგება 2018 წლისთვის შეადგენდა 211.2 მილიონი აშშ დოლარი, რაც მნიშვნელოვანი მიღწევაა 2017 წლის მოგებასთან შედარებით, რადგან 2017 წლის მონაცემებით წმინდა მოგება 122.3 მილიონი აშშ დოლარი იყო. მთლიანობაში კი დატვირთვის ფაქტორმა შეადგენა 67,9%.¹²
2019 წლის აგვისტოს მდგომარეობით, კარგოლუქსის ფლოტი 26 თვითმფრინავებისგან შედგება - თუ რა ტიპის საჰაერო ხომალდებისგან შედგება იხილეთ ცხრილი 1.5.

ცხრილი 1.5.

¹¹ <http://www.investors.ups.com/news-releases/news-release-details/ups-releases-2q-2019-earnings>

¹² <https://www.cargolux.com/media-room/media-releases/media-releases/Cargolux-reaches-new-high-in-2018>

საჰაერო ხომალდი	რაოდენობა	შეკვეთა
Boeing 747-400ERF	5	-----
Boeing 747-400FSCD	7	-----
Boeing 747-8F	14	-----
ჯამი	26	-----

6. **China Airlines Cargo - China Airlines**, რომელიც დაარსდა 1959 წელს - ტაივანის უმსხვილესი ავიაკომპანიაა. 2014 წელს ჩინურმა ავიახაზებმა საერთაშორისო ავიაკომპანიების IATA-ს რეიტინგში მე -6 ადგილი დაიკავა საერთაშორისო საჰაერო ტვირთების თვალსაზრისით. 2018 წლის შემოსავლები წარმოდგენილია ცხრილი - 1.6-ში და ცხრილი - 1.7-ში.

ცხრილი 1.6¹³

შემოსავლები	წმინდა შემოსავალი	შემოსავლის პროპორცია
სამგზავრო	108,345,648	64%
სატვირთო	49,847,065	29%
სხვა	12,518,894	7%
ჯამი	170,711,607	100%

¹³ https://calec.china-airlines.com/annual-report/annual_2018.pdf

ცხრილი 1.7

სატვირთო მარშრუტი	2017		2018	
	ტონა - კილომეტრი	შემოსავალი (მლნ)	ტონა - კილომეტრი	შემოსავალი (მლნ)
Trans-pacific	3,724	24,912	3,764	27,742
Europe	793	5,451	779	6,106
South-east Asia	817	7,549	814	8,879
North-east Asia	204	2,156	255	3,250
Oceania	73	435	156	794
Mainland China	142	2,833	147	3,076
ჯამი	5,753	43,336	5,915	49,847

7. **Korean Air Cargo** – იგი დააფუძნა სამხრეთ კორეის მთავრობამ 1969 წელს. 2019 წლის ოქტომბრის მდგომარეობით, კორეის საჰაერო ფლოტი შემდეგი თვითმფრინავებისგან შედგება:

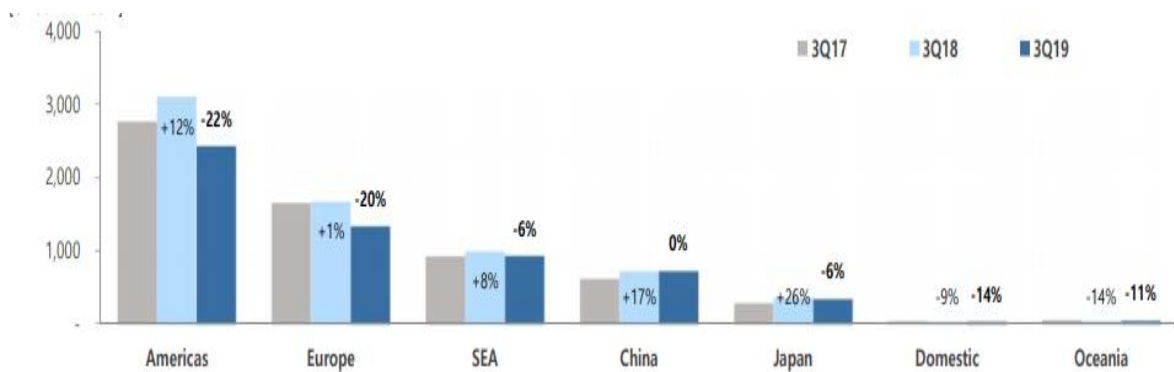
- ✓ Boeing 747-400ERF – 4 ცალი;
- ✓ Boeing 747-8F – 7 ცალი;
- ✓ Boeing 777F – 12 ცალი;

ამჟამად , Korean Air Cargo-ს განკარგულებაშია 23 საჰაერო ხომალდი. დღეის მონაცემებით მისი შემოსავალი დაახლოებით დაეცა 15,1% ,რაც ძირითადად განპირობებულია აშშ-ჩინეთის დამაბულობის გამო.შესაბამისად ეს დამაბულობა აისახება მოთხოვნაზეც ,რამაც შესაძლოა Korean Air Cargo-ს ძალიან დიდი ფინასური ზარალი მოუტანოს. იხილეთ ცხრილი - 1.8 და ცხრილი - 1.9.

ცხრილი 1.8

	2017	2018		2019	
	(მესამე კვარტალი)	მესამე კვარტალი	%	მესამე კვარტალი	%
ტონა-კილომეტრები	2,180	2,078	-4.6%	1,845	-11,2%
გაყიდვები	321.3	362.9	+12,9%	346.9	-4,4%
შემოსავალი	7,004	7,542	+7,7%	6,401	-15,1%

ცხრილი 1.9



14

8. **Singapore Airlines Cargo** - Singapore Airlines Cargo (შემოკლებით, როგორც SIA Cargo) არის სატვირთო ავიაკომპანია - რომელიც მდებარეობს სინგაპურში. ეს იყო სინგაპურის ავიახაზების შვილობილი კომპანია, რომელიც 1988

14

https://www.koreanair.com/content/dam/koreanair/en/documents/AboutKoreanAir/InvestorRelations/QuarterlyFinancialResults/2019_3Q.pdf

წელს დაარსდა.

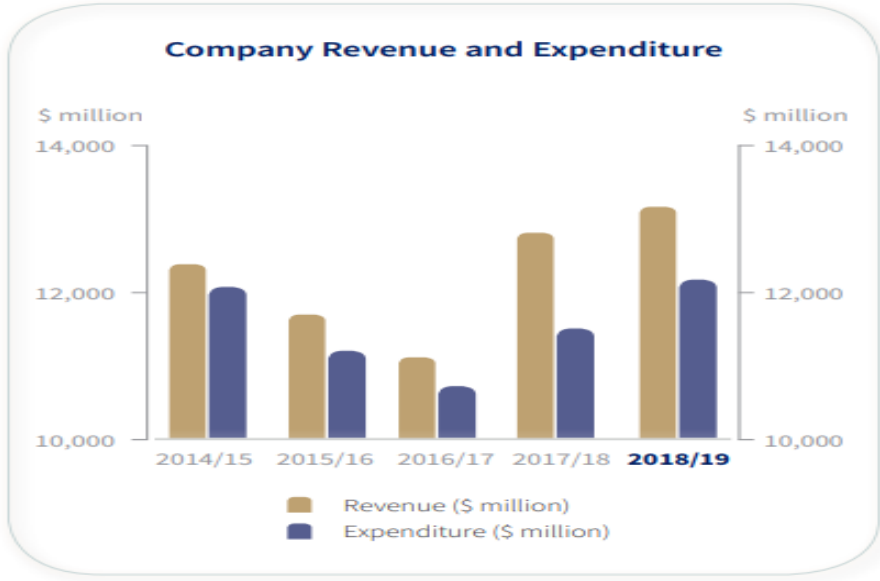
SIA Cargo-ს 2019 წლის მონაცემები იხილეთ ცხრილი - 1.10 -ში.

ცხრილი 1.10

	2017-2018	2018-2019	%
სატვირთო გადაზიდვები	1,301.2	1,298.3	-0.2
დატვირთვის ფაქტორი	65,3	62.5	-2.8
მთლიანი მოცულობა	11,126.7	11,210.4	+0.8
გაყიდვები	30.0	31.7	+5.7

ცხრილი 1.11

კომპანიის შემოსავლები და ხარჯები



როგორც ცხრილიდან ვხედავთ, შემოსავალი წინა წლებთან შედარებით გაზრდილია, მაგრამ აღსანიშნავია ისიც, რომ შემოსავლის ზრდასთან ერთად იზრდება დანახარჯებიც.¹⁵

ცხრილი 1.12.

შემოსავლები	2017-2018	2018-2019		%
	მილიონი დოლარი			
სამგზავრო	9,816.6	10,384.3	+ 567.7	+ 5.8
სატვირთო	2,175.5	2,220.5	+ 45.0	+ 2.1
სხვა	815.4	539.4	- 276.0	- 33.8
ჯამი	12,807.5	13,144.2	+ 336.7	+ 2.6

2018 წლის 30 აპრილის მდგომარეობით, სინგაპურის ავიახაზების სატვირთო ფლოტი შედგება მხოლოდ 7 ცალი Boeing 747-400F საჰაერო ხომალდისგან.

¹⁵ <https://www.singaporeair.com/saar5/pdf/Investor-Relations/Annual-Report/annualreport1819.pdf>

9. **Emirates SkyCargo** - დაარსდა 1985 წლის ოქტომბერში იყო ემირატების ავიახაზების შვილობილი.თუმცა იგი მუშაობდა როგორც მისი დედა კომპანიისგან დამოუკიდებელი სუბიექტი.პირველივე წლიდან Emirates SkyCargo წარმატებებს აღწევდა .დაარსებიდან 4 წლის შემდეგ კი მიიღო პირველი ჯილდო როგორც საუკეთესო ავიგადამზიდი.დღესდღეობით იგი 45 ქვეყნის მიმართულებით ახორციელებს სატვირთო გადაზიდვებს.

2018-219 წლებში Emirates SkyCargo– თი ტრანსპორტირება მოახდინეს:

-51,714 ტონა ყვავილი;

-257,050 ტონა საკვები;

-2.039 ცხენი;

-1,061 ძვირადღირებული მანქანა;

-75,241 ტონა მედიკამენტები;

-397 გასართობი და სპორტული ღონისძიებების მოწყობილობები;

-7,800 შინაური ცხოველი.

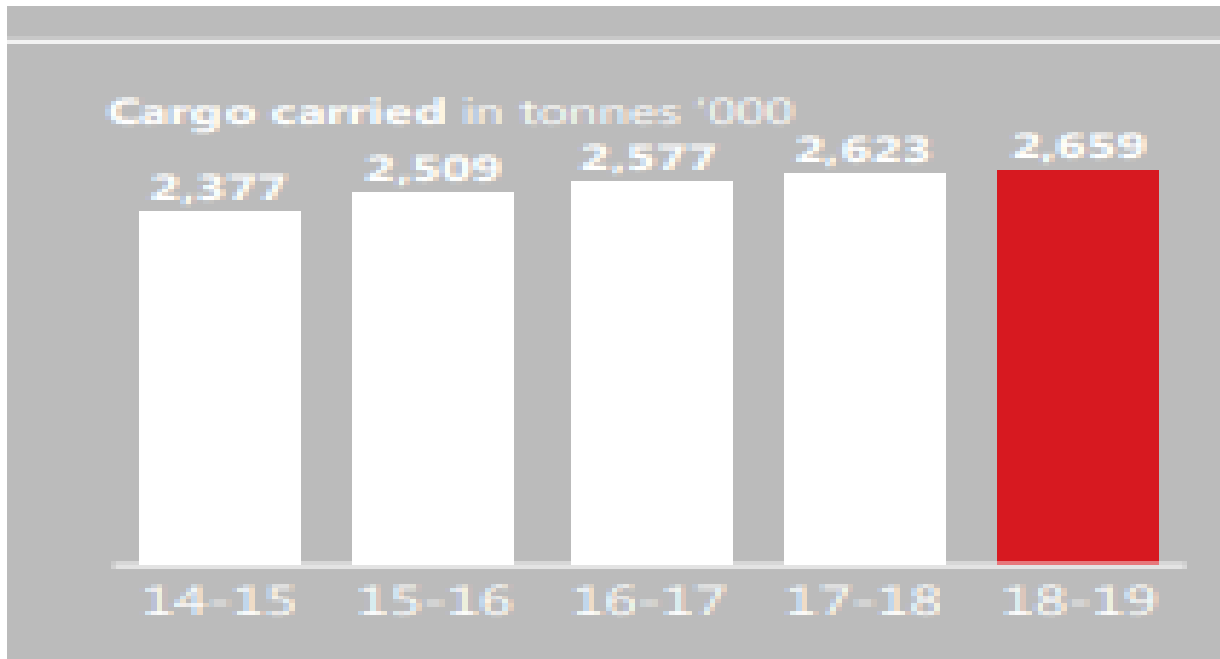
Emirates SkyCargo-ს სატვირთო ფლოტი შედგება 24 Boeing 777-200LRF

საჰაერო ხომალდისგან. როგორც სამგზავრო ისე სატვირთო

ავიახომლდების რაოდენობა საერთო ჯამში - 270-ია.

ცხრილი 1.13

სატვირთო გადაზიდვები ტონებში (წლების მიხედვით)



თავი 4. ლოჯისტიკის როლი ქართული ავიაბაზრისთვის.

4.1.საქართველოს ლოჯისტიკური პოტენციალი.

საქართველოს გააჩნია მნიშვნელოვანი პოტენციალი ,გახდეს ლოჯისტიკური ჰაბი - რაც ხელს შეუწყობს ქვეყნის განვითარებას და რა თქმა უნდა თავისთავად დადებითად აისახება სოფლის მეურნეობაზე , ვაჭრობაზე, ტურიზმზე და საერთოდ ქვეყნის ეკონომიკურ მფგომარეობაზე.

საქართველოს, გეოპოლიტიკური ადგილმდებარეობიდან გამომდინარე გააჩნია რეალური შანსი, გაატაროს და გადაამუშაოს დამატებითი ტვირთების ნაკადი, რაც განაპირობებს შემოსავლების ზრდას და გაუმჯობესებულ პირობებს წარმოებისა და ვაჭრობის განვითარებისთვის. მაგალითად- საქართველოში წარმოებული სოფლის მეურნეობის პროდუქტის დაახლოებით 50 პროცენტი ლპობას განიცდის, რაც განპირობებულია შესაბამისი სასაწყობო ინფრასტრუქტურის არარსებობითა და ამ მიმართულებით ტექნოლოგიური ჩამორჩენით. თანამედროვე სოფლის მეურნეობის მიწოდების ჯაჭვის ფასწარმოქმნის 70-80 პროცენტს ლოჯისტიკა წარმოადგენს. მისი ეფექტური მართვაა სწორედ სოფლის მეურნეობის პროდუქტის ერთ-ერთი უმთავრესი ხარისხის განმსაზღვრელი ნიშანი საერთაშორისო ბაზარზე. გარდა სოფლის მეურნეობისა, ლოჯისტიკა უმნიშვნელოვანესი ფაქტორია წარმოებისა და ვაჭრობის განვითარებისთვის ჩვენს ქვეყანაში. ლოჯისტიკური პროცესების გაუმჯობესება ამ დარგში მოღვაწე კომპანიებისთვის ერთ-ერთი მთავარი პირობაა მათი კონკურენტუნარიანობის ამაღლებისა და საერთაშორისო ბაზარზე დამკვიდრებისთვის.¹⁶

ტრანსპორტისა და ლოჯისტიკის დარგის განვითარების თვალსაზრისით, განსაკუთრებით საყურადღებოა მსოფლიო ბანკის ლოჯისტიკის უზრუნველყოფის ინდექსი (LPI)-რომელიც იყენებს შემდეგ ძირითადი კრიტერიუმებს:

¹⁶

<http://www.conferenceconomics.tsu.ge/?mcat=&cat=pers1&leng=ge&adgi=679&title=%E1%83%9A%E1%83%9D%E1%83%92%E1%83%98%E1%83%A1%E1%83%A2%E1%83%98%E1%83%99%E1%83%98%E1%83%A1%20%E1%83%A0%E1%83%9D%E1%83%9A%E1%83%98%20%E1%83%A1%E1%83%90%E1%83%A5%E1%83%90%E1%83%A0%E1%83%97%E1%83%95%E1%83%94%E1%83%9A%E1%83%9D%E1%83%A1%20%E1%83%94%E1%83%99%E1%83%9D%E1%83%9C%E1%83%9D%E1%83%9B%E1%83%98%E1%83%99%E1%83%98%E1%83%A1%20%E1%83%92%E1%83%90%E1%83%9C%E1%83%95%E1%83%98%E1%83%97%E1%83%90%E1%83%A0%E1%83%94%E1%83%91%E1%83%90%E1%83%A8%E1%83%98>

- Customs - საბაჟო და სასაზღვრო გაფორმების ეფექტიანობა;
- Infrastructure - სავაჭრო და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის ხარისხი;
- International shipments - კონკურენტუნარიან ფასებში საერთაშორისო გადაზიდვების წარმოების სიმარტივე;
- Logistics competence and quality - ლოჯისტიკური მომსახურების კომპეტენტურობა და ხარისხი;
- Tracking & tracing - გზავნილებზე თვალყურის დევნებისა და კვალდაკვალ მიყლის შესაძლებლობა;
- Timeliness - მიწოდების დაგეგმილ ან მოსალოდნელ ვადებში მიმღებამდე გზავნილების მიტანის სიხშირე.

„ლოჯისტიკის ინდექსში“ საქართველო მსოფლიოში -119-ე ადგილზეა. წინა წლებთან შედარებით საქართველოს პოზიცია 11- საფეხურით გაუმჯობესდა, თუმცა ის კვლავ ერთ-ერთ ყველაზე ცუდ შედეგს აჩვენებს.

ინდექსს - მსოფლიოს ბანკი 2 წელში ერთხელ აქვეყნებს. მიმდინარე წლის რეიტინგის შესადგენად მსოფლიო ბანკმა 2012, 2014, 2016 და 2017 წლის მონაცემები გამოიყენა და საბოლოო სურათის შესაქმნელად თითოეული წლის მონაცემს პროცენტები მიანიჭა - 2012: 6.7 %, 2014: 13.3%, 2016: 26.7; 2017: 53.3%. 2012-2018 წლების საშუალო მაჩვენებლით საქართველო მსოფლიოში 124-ე ადგილზეა.

ინდექსი - მსოფლიოს 160 ქვეყნის მონაცემს აერთიანებს.

2012 წლიდან საქართველოს პოზიცია რეიტინგში მუდმივად უარესდება, მაშინ ქვეყანას 77 ადგილი ეკავა.

ლოჯისტიკის ინდექსი - ქვეყნის მონაცემებს 6 კრიტერიუმით აანალიზებს და თითოეულ მათგანს მაქსიმუმ 5 ქულას ანიჭებს. საქართველოს შედეგები 2018 წლის რეიტინგში შემდეგია:

1. საბაჟო სისტემა - 2.42 ქულა (წინა წელთან შედარებით გაუმჯობესდა 0.16 ქულით)

2. ინფრასტრუქტურა - 2.38 ქულა (წინა წელთან შედარებით გაუმჯობესდა 0.21 ქულით)
3. საერთაშორისო გადაზიდვები - 2.38 ქულა (წინა წელთან შედარებით გაუმჯობესდა 0.3 ქულით)
4. ლოგისტიკური კონკურენტუნარიანობა - 2.26 ქულა (წინა წელთან შედარებით გაუმჯობესდა 0.18 ქულით)
5. გზებისა და ტვირთების მეთვალყურეობა - 2.26 ქულა (წინა წელთან შედარებით გაუარესდა 0.18 ქულით)
6. სერვისების ვადები - 2.95 ქულა (წინა წელთან შედარებით გაუმჯობესდა 0.15 ქულით).

ამიერკავკასიის ქვეყნებიდან საქართველო ყველაზე ცუდ პოზიციაზეა. საქართველოს უსწრებს სომხეთი - 92-ე ადგილი, რუსეთი - 75-ე ადგილი და თურქეთი - 47-ე ადგილი. (აზერბაიჯანის მონაცემს მსოფლიო ბანკი არ ითვლის). საქართველოს უსწრებს თურქმენეთი - რომელიც 126-ე ადგილზეა, თუმცა ჩამორჩება ყაზახეთს- რომელიც 71-ე ადგილზეა. ¹⁷ (იხ.ცხრილი 1.14)

ცხრილი 1.14

¹⁷ <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29971/LPI2018.pdf>

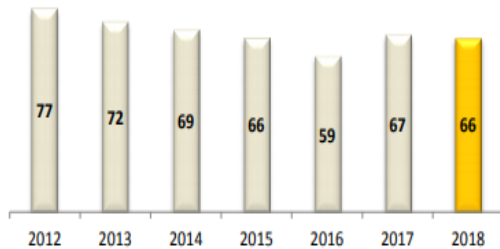
Economy	LPI rank		LPI score			% of highest performer	Customs		Infrastructure		International shipments		Logistics quality and competence		Tracking and tracing		Timeliness		
	Rank	Lower bound	Upper bound	Score	Lower bound		Upper bound	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score
Maldives	86	61	119	2.67	2.44	2.89	52.0	105	2.40	71	2.72	94	2.66	125	2.29	104	2.60	64	3.32
Dominican Republic	87	66	115	2.66	2.49	2.84	51.9	103	2.41	105	2.36	77	2.77	108	2.44	65	2.97	101	2.98
Albania	88	64	115	2.66	2.46	2.86	51.8	114	2.35	110	2.29	69	2.82	92	2.56	95	2.67	73	3.20
São Tomé and Príncipe	89	66	115	2.65	2.47	2.84	51.6	57	2.71	106	2.33	121	2.42	84	2.65	81	2.78	97	3.01
Djibouti	90	61	130	2.63	2.37	2.90	51.1	113	2.35	60	2.79	118	2.45	135	2.25	72	2.85	85	3.15
Burkina Faso	91	61	133	2.62	2.34	2.90	50.6	100	2.41	95	2.43	60	2.92	106	2.46	124	2.40	95	3.04
Armenia	92	73	122	2.61	2.42	2.80	50.2	81	2.57	86	2.48	85	2.65	97	2.50	113	2.51	111	2.90
Honduras	93	76	116	2.60	2.45	2.76	50.1	125	2.24	88	2.47	93	2.66	75	2.72	93	2.68	118	2.83
Sri Lanka	94	63	135	2.60	2.32	2.87	49.9	79	2.58	85	2.48	112	2.51	109	2.42	78	2.79	122	2.79
Cameroon	95	73	129	2.60	2.38	2.81	49.8	90	2.46	76	2.57	63	2.87	87	2.60	118	2.47	142	2.57
Mali	96	63	136	2.59	2.30	2.88	49.7	133	2.15	109	2.30	88	2.70	107	2.45	54	3.08	119	2.83
Malawi	97	61	138	2.59	2.28	2.89	49.5	94	2.43	126	2.18	105	2.55	82	2.68	94	2.67	102	2.97
Cambodia	98	75	129	2.58	2.38	2.78	49.3	109	2.37	130	2.14	71	2.79	111	2.41	111	2.52	84	3.16
Uzbekistan	99	75	129	2.58	2.38	2.77	49.3	140	2.10	77	2.57	120	2.42	88	2.59	90	2.71	91	3.09
Bangladesh	100	68	134	2.58	2.34	2.82	49.2	121	2.30	100	2.39	104	2.56	102	2.48	79	2.79	107	2.92
El Salvador	101	82	118	2.58	2.45	2.70	49.2	120	2.30	114	2.25	86	2.71	91	2.56	117	2.47	90	3.10
Uganda	102	73	133	2.58	2.34	2.81	49.2	76	2.61	124	2.19	78	2.76	99	2.50	123	2.41	110	2.90
Belarus	103	78	125	2.57	2.41	2.74	49.2	112	2.35	92	2.44	134	2.31	85	2.64	109	2.54	78	3.18
Solomon Islands	104	60	143	2.57	2.23	2.91	49.1	52	2.77	120	2.21	142	2.20	73	2.73	126	2.37	87	3.12
Tunisia	105	75	129	2.57	2.38	2.76	49.0	107	2.38	133	2.10	115	2.50	123	2.30	71	2.86	70	3.24
Ghana	106	65	138	2.57	2.29	2.85	48.9	92	2.45	90	2.44	109	2.53	95	2.51	106	2.57	115	2.87
Comoros	107	60	144	2.56	2.20	2.91	48.6	72	2.63	113	2.25	116	2.49	138	2.21	68	2.93	120	2.80
Kyrgyz Republic	108	73	138	2.55	2.29	2.80	48.3	55	2.75	103	2.38	138	2.22	114	2.36	99	2.64	106	2.94
Morocco	109	79	133	2.54	2.35	2.73	48.1	115	2.33	93	2.43	103	2.58	101	2.49	112	2.51	114	2.88
Nigeria	110	64	144	2.53	2.21	2.86	47.9	147	1.97	78	2.56	110	2.52	112	2.40	92	2.68	90	3.07
Zambia	111	84	130	2.53	2.36	2.69	47.7	129	2.18	108	2.30	54	3.05	103	2.48	158	1.98	94	3.05
Bahamas, The	112	85	130	2.53	2.37	2.69	47.6	61	2.68	98	2.41	114	2.50	130	2.27	110	2.52	125	2.75
Jamaica	113	79	135	2.52	2.32	2.72	47.4	99	2.42	107	2.32	107	2.53	94	2.54	116	2.48	121	2.79
Nepal	114	77	138	2.51	2.28	2.75	47.3	122	2.29	123	2.19	129	2.36	105	2.46	98	2.65	89	3.10
Congo, Rep.	115	65	151	2.49	2.12	2.85	46.4	123	2.27	138	2.07	64	2.87	127	2.28	125	2.38	103	2.95
Moldova	116	92	137	2.46	2.30	2.62	45.5	124	2.25	141	2.02	80	2.69	122	2.30	142	2.21	82	3.17
Algeria	117	85	143	2.45	2.21	2.69	45.2	138	2.13	96	2.42	122	2.39	113	2.39	103	2.60	124	2.76
Togo	118	78	150	2.45	2.16	2.74	45.2	119	2.31	116	2.23	111	2.52	134	2.26	120	2.45	112	2.88
Georgia	119	84	146	2.44	2.19	2.69	45.1	95	2.42	102	2.38	124	2.38	132	2.26	139	2.26	105	2.95

2018 წელს, საქართველო 66-ე პოზიციაზე იმყოფება 140 ქვეყანას შორის. მისი სარეიტინგო ქულა 1,1 -პუნქტით გაუმჯობესდა და 60,9 - შეადგენს. (იხ.ცხრილი 1.15)

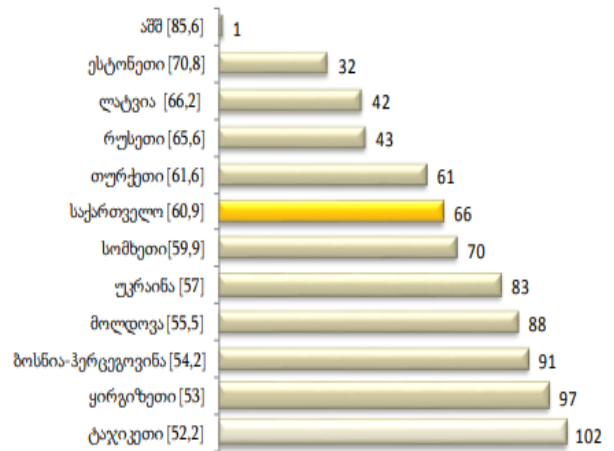
ცხრილი.1.15¹⁸

¹⁸ http://www.economy.ge/uploads/files/2017/reitingebi/gci_2018_1_geo.pdf

საქართველოს რეიტინგი წლების მიხედვით

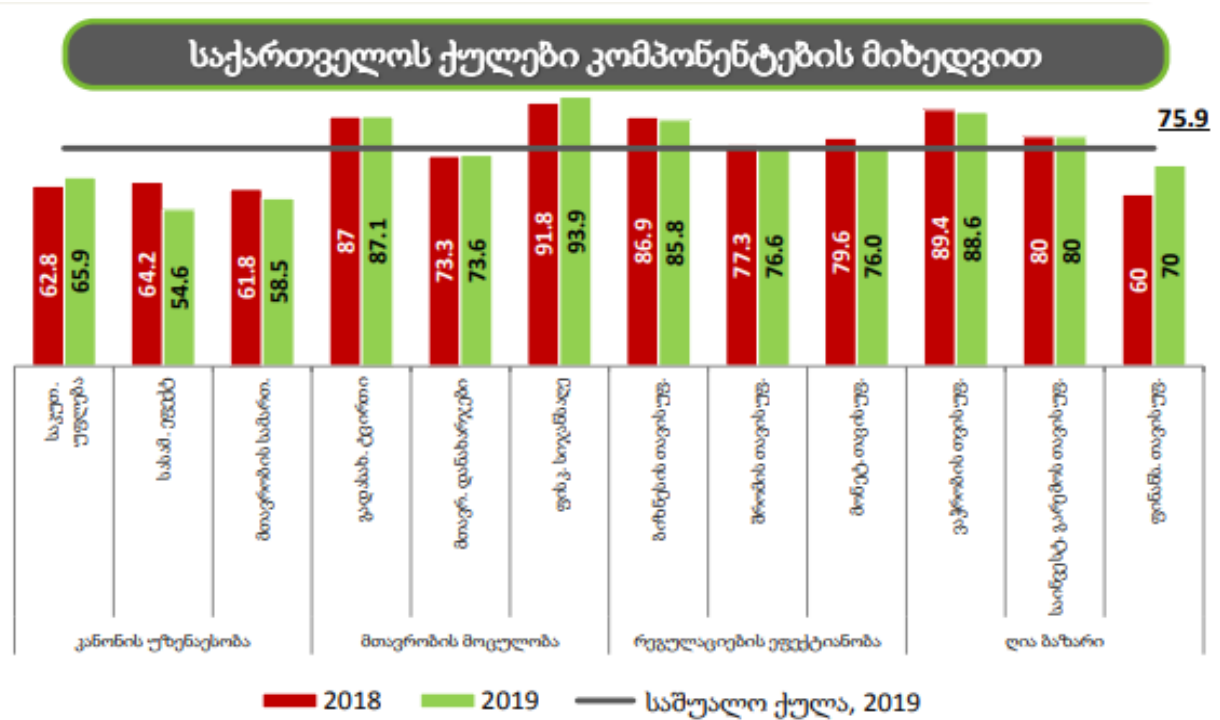


საქართველოს რეიტინგი სხვა ქვეყნებთან მიმართებით



რაც შეეხება ეკონომიკური თავისუფლების ინდექსს - ეკონომიკური თავისუფლების ინდექსი არის გავლენიანი ანგარიში, ქვეყნების წლიური ეკონომიკური საქმიანობის შეფასებისთვის. იგი რაოდენობრივი საზომია, რომელიც აფასებს ბიზნესის დაწყების, ფუნქციონირებისა და დახურვის შესაძლებლობას. საქართველოს რეიტინგი ამ ინდექსში 2019 წლის მონაცემების მიხედვით სარეიტინგო ქულა 12 ინდიკატორიდან შემდეგ 5 ინდიკატორში გაუმჯობესდა:

- ❖ საკუთრების უფლება (45-ე ადგილი) – 65.9 ქულა (გაუმჯობესდა 3.1 პუნქტით);
- ❖ გადასახადების ტვირთი (38-ე ადგილი) – 87.1 ქულა (გაუმჯობესდა 0.1 პუნქტით);
- ❖ მთავრობის დანახარჯები (78-ე ადგილი) – 73.6 ქულა (გაუმჯობესდა 0.3 პუნქტით)
- ❖ ფისკალური სიჯანსაღე (35-ე ადგილი) – 93.9 ქულა (გაუმჯობესდა 2.1 პუნქტით პოზიციით);
- ❖ ფინანსური თავისუფლება (მე-17 ადგილი) - 70-ე ქულა (გაუმჯობესდა 10 პუნქტით); (იხ.ცხრილი 1.6)



ამდენად, 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 ნაწილობრივ. პრობლემები შეინიშნება ლოგისტიკის რამდენიმე მიმართულებით, რომელთა გადაჭრისთვისაც ხდება მოკლევადიანი და გრძელვადიანი სტრატეგიების შემუშავება. ხორციელდება 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

¹⁹ http://www.economy.ge/uploads/files/2017/reitingebi/heritage_2019_geo.pdf

ასახევა ქვეყნის ეკონომიკურ განვითარებაზე და ხელს შეუწყობის მის აღორძინებას.²⁰

4.2 სატვირთო რეისებით გადაზიდული ტვირთის ოდენობა.

20

<http://www.conferenceconomics.tsu.ge/?mcat=&cat=pers1&leng=ge&adgi=679&title=%E1%83%9A%E1%83%9D%E1%83%92%E1%83%98%E1%83%A1%E1%83%A2%E1%83%98%E1%83%99%E1%83%98%E1%83%A1%20%E1%83%A0%E1%83%9D%E1%83%9A%E1%83%98%20%E1%83%A1%E1%83%90%E1%83%A5%E1%83%90%E1%83%A0%E1%83%97%E1%83%95%E1%83%94%E1%83%9A%E1%83%9D%E1%83%A1%20%E1%83%94%E1%83%99%E1%83%9D%E1%83%9C%E1%83%9D%E1%83%9B%E1%83%98%E1%83%99%E1%83%98%E1%83%A1%20%E1%83%92%E1%83%90%E1%83%9C%E1%83%95%E1%83%98%E1%83%97%E1%83%90%E1%83%A0%E1%83%94%E1%83%91%E1%83%90%E1%83%A8%E1%83%98>

როგორც ვიცით ,საქართველოს ბაზარზე ოპერირებენ შემდეგი საერთაშორისო გადაზმიდველები DHL, TNT, UPS, FEDEX.

საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მონაცემებზე დაყრდნობით 2010 წლიდან დღემდე გადაზიდული ტვირთის რაოდენობები დღითიდღე იზრდება,თუმცა უმნიშვნელო კლება ფიქსირდება 2019 წლის მონაცემების მიხედვით - საჰაერო გზით გადაზიდული ტვირთის მოცულობამ 24 911. 336 ტონა შეადგინა, რაც 2.14%-ით ნაკლებია ვიდრე 2018 წლის ანალოგიურ პერიოდში გადაზიდული ტვირთის ოდენობა.იხილეთ ცხრილი 1.17 -1.18-ში ²¹.

ცხრილი 1.17.

განხილულია 2010 წლიდან 2018წლის პერიოდში, საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მიერ მოწოდებული, გადაზიდული ტვირთების ოდენობა.

²¹ <http://gcaa.ge/geo/cargo.php>

გადაზიდული ტვირთის მოცულობა (ტ)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	ზრდა წინა წელთან
Tbilisi	15,266	15,491	16,247	16,650	16,902	14,885	34,065	31,724	25,511	-6,212 [~ -19.58%]
Total	15,266	15,491	16,247	16,650	16,902	14,885	34,065	31,724	25,511	-6,212 [~ -19.58%]



ცხრილი 1.18.

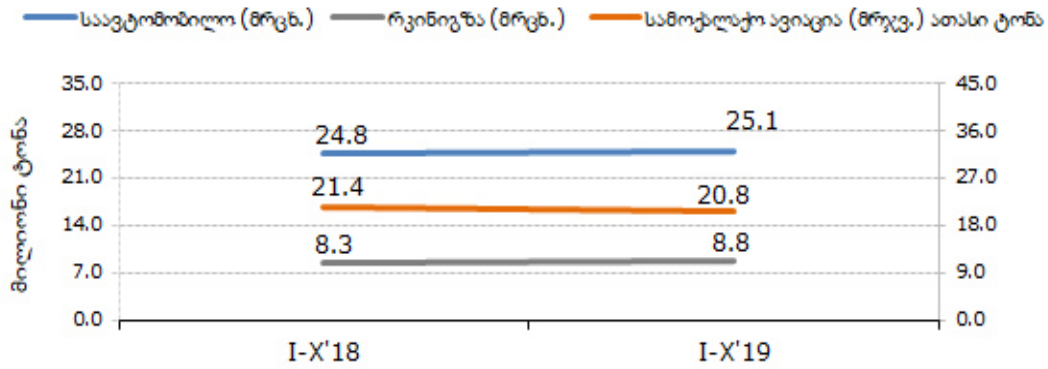
შესრულებული რეისების რაოდენობა (მათ შორის სატვირთო)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	ზრდა წინა წელთან
Regular	6,269	8,498	8,468	9,890	10,420	11,408	12,252	17,450	21,519	4,069 [~ 23.32%]
Chartered	2,812	2,700	3,382	2,755	2,656	2,259	3,066	3,529	3,017	-512 [~ -14.51%]
Total	9,081	11,198	11,850	12,645	13,076	13,667	15,318	20,979	24,536	3,557 [~ 16.96%]



რაც შეეხება სატრანსპორტო დარგების მიერ გადაზიდულ ტვირთების რაოდენობას საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო იძლევა შემდეგი სახის ცნობებს ,რომელიც ასახულია ცხრილ -1.19-ში²².

ცხრილი 1.19



²² <http://www.economy.ge/?page=ecoreview&s=26>

დასკვნა და რეკომენდაციები.

საჰაერო სატრანსპორტო ინდუსტრია - არა მხოლოდ გლობალური სოციალურ-ეკონომიკური ზრდის სასიცოცხლო ძრავაა, არამედ ასევე სასიცოცხლო მნიშვნელობისაა ქვეყნის ეკონომიკური განვითარებისათვის. მისი მნიშვნელობა გამომდინარეობს არა მხოლოდ მისი შესაძლებლობისა, ხელი შეუწყოს ადამიანების გადაადგილებას, არამედ საქონლის/პროდუქტის გადაადგილების დაჩქარების შესაძლებლობას.

მოგეხსენებათ, საჰაერო ტრანსპორტით ტვირთის გადაზიდვა გაცილებით ძვირია, ვიდრე რომელიმე სხვა სახის ტრანსპორტირებისას, თუმცა აღსანიშნავი, ის ფაქტი, რომ ამ შემთხვევაში ტვირთის მიწოდების სიჩქარე უფრო მაღალია . ლოჯისტიკაში დიდი ყურადღება ეთმობა - დროის მენეჯმენტს. დროში ზუსტად გათვლილი სატრანსპორტო ქსელი იძლევა გადამწყვეტ უპირატესობას. დროის მენეჯმენტი, როდესაც სწორად არის გათვლილი, ხელს უწყობს ბიზნესის ზრდას, შესაბამისად მომხმარებლების მოზიდვასაც და აღნიშნული ბიზნესის გაფართოებასაც. ამდენად, ლოჯისტიკაში დრო ყველაფერია.

მომიებული ინფორმაციებიდან გამომდინარე, მინდა მოგახსენოთ, რომ საქართველოს, გააჩნია პოტენციური გახდეს ლოჯისტიკური ჰაბი, რაც ქვეყანას საშუალებას მისცემს ითანამშრომლოს მსოფლიოს წამყვან ბაზრებთან. ამ ბაზრებთან თანამშრომლობა, რა თქმა უნდა, დადებითად აისახება ქვეყნის ეკონომიკურ მდგომარეობაზეც. შესაბამისად, მოწესრიგდება სატრანსპორტო და ლოჯისტიკური ინფრასტრუქტურა - რაც კონკურენტუნარიანს გახდის საქართველოზე გამავალ სატრანსპორტო კორიდორს და შესძენს ქვეყანას - ეფექტური სატრანსპორტო დერეფნის იმიჯს.

მოგეხსენებათ კავკასიის რეგიონებიდან (საქართველო, სომხეთი ,აზერბაიჯანი) მხოლოდ საქართველოს აქვს უპირატესობა, რომ რეგიონალურ ჰაბად იქცეს. საქართველოს მთავრობა, ვფიქრობ ორიენტირებული უნდა იყოს ამ ფაქტზე,

რადგან იგი ქვეყნისთვის არა მარტო შემოსავლის მომტანია, არამედ მოხდება ადგილობრივი მუშახელის დასაქმებაც, შესაბამისად უმუშევრობის დონეც ქვეყანაში დაიწევს. მოხდება ახალი ინვესტიციების შემოდინებაც, რადგან ჩვენი ქვეყანა ინვესტორებისთვის მიმზიდველია არა, მხოლოდ პოლიტიკური სტაბილურობის გამო, არამედ იაფი მუშახელის გამოც. თუ მოხდება სახელმწიფოს მხრიდან სწორი და თანმიმდევრული ნაბიჯების გატარება, ბიზნესი თავად იპოვის გზას განვითარებისკენ.

საქართველოს სატრანსპორტო ლოგისტიკურ ბაზარზე გამოყენებული გადაზიდვის კომბინირებული ტექნოლოგიები, კერძოდ მულტი და ინტერმოდალური, არ არის საკმარისი ტრასეკას დერეფანში ინტერმოდალური ნაკადების გასაზრდელად, რადგან ჯერჯერობით ვერ უზრუნველყოფენ მომსახურების სრულ ლოგისტიკურ პაკეტს;

ძირითად ევრაზიულ დერეფნებთან ტრასეკას მიერთების მიზნით მიზანშეწონილია რიგი ტექნიკურ-ტექნოლოგიური, ეკონომიკური (სატარიფო), სამართლებრივი და სატრანსპორტო-ლოგისტიკური პრობლემების მოგვარება, პლიუს, დამატებითი მეთოდებისა და მეთოდოლოგიების, მათემატიკური აპარატისა და ალგორითმების შემუშავება და გამოყენება კონკრეტული ლოგისტიკური სერვისების სრულყოფისა და გაუმჯობესების კუთხით; ტრანსპორტზე ერთგვარი სისტემების მუშაობისა და საერთო-სატრანსპორტო სივრცეში მისი ჩართვის რეგულირება - სახელმწიფო მნიშვნელობის ამოცანაა და იმ პირობებში, როცა ქართული პორტები გასხვისებულია, სწორედ სატრანსპორტო ლოგისტიკური სერვისის ხარისხის გაუმჯობესებაზე უნდა გაკეთდეს აქცენტი, ამ ბაზარზე საქართველოში მოღვაწე კომპანიების მხრიდან.

გამოყენებული ლიტერატურა

1. <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/23692?publication=9>
2. <http://dspace.nplg.gov.ge/bitstream/1234/10192/3/Logistika.pdf>
3. <https://www.linkedin.com/pulse/%E1%83%A1%E1%83%90%E1%83%AC%E1%83%A7%E1%83%9D%E1%83%91%E1%83%98%E1%83%A1-%E1%83%A4%E1%83%A3%E1%83%9C%E1%83%A5%E1%83%AA%E1%83%98%E1%83%94%E1%83%91%E1%83%98-%E1%83%93%E1%83%90-%E1%83%9B%E1%83%9D%E1%83%AC%E1%83%A7%E1%83%9D%E1%83%91%E1%83%98%E1%83%A1-%E1%83%A1%E1%83%90%E1%83%A4%E1%83%A3%E1%83%AB%E1%83%95%E1%83%9A%E1%83%94%E1%83%91%E1%83%98-danelia-mmscm>
4. [https://www.academia.edu/11637506/Logistics and Operation Management PDF](https://www.academia.edu/11637506/Logistics_and_Operation_Management_PDF)
5. [https://www.academia.edu/2141956/Alternative access and locations for air cargo](https://www.academia.edu/2141956/Alternative_access_and_locations_for_air_cargo)
6. <https://www.iata.org/docx/WATS-industry-infographic.pdf>
7. https://www.cathaypacific.com/content/dam/cx/about-us/investor-relations/interim-annual-reports/en/2019_CX_Interim_Final_with_bookmarks_en.pdf
8. http://www.nplg.gov.ge/wikidict/index.php/%E1%83%A1%E1%83%9B%E1%83%98%E1%83%A2%E1%83%98_%E1%83%A4%E1%83%A0%E1%83%94%E1%83%93%E1%83%94%E1%83%A0%E1%83%98%E1%83%99
9. http://s1.q4cdn.com/714383399/files/doc_financials/annual/2019/FedEx-Corporation-2019-Annual-Report.pdf?utm_source=InvestorRelations&utm_medium=Referral&utm_campaign=AnnualReport2018&utm_content=FinancialInformationAnnualReports
10. <https://www.dpdhl.com/content/dam/dpdhl/en/media-center/investors/documents/interim-reports/2019/DPDHL-Interim-Report-Q1-2019.pdf>

11. <http://www.investors.ups.com/news-releases/news-release-details/ups-releases-2q-2019-earnings>
12. <https://www.cargolux.com/media-room/media-releases/media-releases/Cargolux-reaches-new-high-in-2018>
13. https://calec.china-airlines.com/annual-report/annual_2018.pdf
14. https://www.koreanair.com/content/dam/koreanair/en/documents/AboutKoreanAir/InvestorRelations/QuarterlyFinancialResults/2019_3Q.pdf
15. <https://www.singaporeair.com/saar5/pdf/Investor-Relations/Annual-Report/annualreport1819.pdf>
16. <http://www.conferenceconomics.tsu.ge/?mcat=&cat=pers1&leng=ge&adgi=679&title=%E1%83%9A%E1%83%9D%E1%83%92%E1%83%98%E1%83%A1%E1%83%A2%E1%83%98%E1%83%99%E1%83%98%E1%83%A1%20%E1%83%A0%E1%83%9D%E1%83%9A%E1%83%98%20%E1%83%A1%E1%83%90%E1%83%A5%E1%83%90%E1%83%A0%E1%83%97%E1%83%95%E1%83%94%E1%83%9A%E1%83%9D%E1%83%A1%20%E1%83%94%E1%83%99%E1%83%9D%E1%83%9C%E1%83%9D%E1%83%9B%E1%83%98%E1%83%99%E1%83%98%E1%83%A1%20%E1%83%92%E1%83%90%E1%83%9C%E1%83%95%E1%83%98%E1%83%97%E1%83%90%E1%83%A0%E1%83%94%E1%83%91%E1%83%90%E1%83%A8%E1%83%98>
17. <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29971/LPI2018.pdf>
18. http://www.economy.ge/uploads/files/2017/reitingebi/gci_2018_1_geo.pdf
19. http://www.economy.ge/uploads/files/2017/reitingebi/heritage_2019_geo.pdf
20. <http://www.conferenceconomics.tsu.ge/?mcat=&cat=pers1&leng=ge&adgi=679&title=%E1%83%9A%E1%83%9D%E1%83%92%E1%83%98%E1%83%A1%E1%83%A2%E1%83%98%E1%83%99%E1%83%98%E1%83%A1%20%E1%83%A0%E1%83%9D%E1%83%9A%E1%83%98%20%E1%83%A1%E1%83%90%E1%83%A5%E1%83%90%E1%83%A0%E1%83%97%E1%83%95%E1%83%94%E1%83%9A%E1%83%9D%E1%83%A1%20%E1%83%94%E1%83%99%E1%83%9D%E1%83%9C%E1%83%9D%E1%83%9B%E1%83%98%E1%83%99%E1%83%98%E1%83%90%E1%83%92%E1%83%90%E1%83%9C%E1%83%95%E1%83%98%E1%83%97%E1%83%90%E1%83%A0%E1%83%94%E1%83%91%E1%83%90%E1%83%A8%E1%83%98>

[A1%20%E1%83%92%E1%83%90%E1%83%9C%E1%83%95%E1%83%98%E1%83%97%E1%83%90%E1%83%A0%E1%83%94%E1%83%91%E1%83%90%E1%83%A8%E1%83%98](#)

21. <http://gcaa.ge/geo/cargo.php>

22. <http://www.economy.ge/?page=ecoreview&s=26>