



სამაგისტრო ნაშრომი

სამაგისტრო ნაშრომი	ტვირთების მულიტიმოდალური სახაზო გადაზიდვების სრულყოფის გზები საქართველოს საზღვაო პორტებში
---------------------------	--

მაგისტრანტი	გიორგი დავითაძე
--------------------	------------------------

საგანმანათლებლო პროგრამა	სატრანსპორტო ლოგისტიკა		
უმაღლესი განათლების საფეხური	II (მაგისტრატურა)		
პროგრამის განმასხვრციელებელი ფაკულტეტი	ლოგისტიკის		
უმაღლესი საგანმანათლებლო დაწესებულება	შპს „ბათუმის ნავიგაციის სასწავლო უნივერსიტეტი“		
მისამართი	ქ.ბათუმი, თამარ მეფის გამზირი N 38		
საკონტაქტო ტელეფონი	+0422 29 25 25	E-mail	info@bntu.edu.ge
სამაგისტრო ნაშრომის ხელმძღვანელი	თენგიზ აფხაზავა		
თანამდებობა / დოქტორის აკადემიური ან მასთან გათანაბრებული სამეცნიერო ხარისხი	ბნსუ-ს პროფესორი ტექნიკის მეცნიერებათა კანდიდატი		
სამაგისტრო ნაშრომის თანახელმძღვანელი	-		
თანამდებობა / დოქტორის აკადემიური ან მასთან გათანაბრებული სამეცნიერო ხარისხი	-		
სამაგისტრო ნაშრომის რეცენზენტი	გიორგი გაბედავა ბნსუ-ს ასისტენტი- პროფესორი		
თანამდებობა / დოქტორის აკადემიური ან მასთან გათანაბრებული სამეცნიერო ხარისხი			
სამაგისტრო ნაშრომის რეცენზენტი			
თანამდებობა / დოქტორის აკადემიური ან მასთან გათანაბრებული სამეცნიერო ხარისხი			
სამაგისტრო ნაშრომის რეცენზენტი			
თანამდებობა / დოქტორის აკადემიური ან მასთან გათანაბრებული სამეცნიერო ხარისხი			

ანოტაცია

წარმოდგენილ სამაგისტრო ნაშრომში „ტვირთების მულტიმოდალური სახაზო გადაზიდვების სრულყოფის გზები საქართველოს საზღვაო პორტებში“ გამოკვლევული და გაანალიზებულია ქართული პორტების რეალობაში ტვირთების მულტიმოდალური სახაზო გადაზიდვების პერსპექტივები და სრულყოფის გზები. სისტემატიზებულია როგორც გადაზიდვის ძირითადი მიმართულებები, ასევე ძირითადი ინტერმოდალური ტექნოლოგიები. მთავარი აქცენტი გაკეთებულია საზღვაო საკონტეინერო, ლიხტერმზიდ ტექნოლოგიებზე და მის გაგრძელებაზე სარკინიგზო ტრანსპორტით - საკონტეინერო, საკონტრეილერო ტექნოლოგიებსა და მათ მოდიფიკაციებზე.

მნიშვნელოვანი სახაზო მიმართულებები განხილულია „ახლო დიაპაზონის ნაოსნობის“ განვითარების კონცეფციის ჭრილში. შესაბამისად, ძირითად ფიდერ პორტად წარმოდგენილია მშენებარე ანაკლიის ღრმანწყლოვანი პორტი მაღალი ტვირთბრუნვით და შედარებით დაბალი ტვირთბრუნვით ბათუმისა და ფოთის პორტები. კვლევების შედეგად ჩამოყალიბებულია იმ პრობლემათა ჩამონათვალი, რომელიც გხვდება მულტიმოდალური სახაზო გადაზიდვების ორგანიზაციის პროცესში. შემუშავებულია რეკომდენდაციები წარმოჩინებული პრობლემების გადაჭრის თვალსაზრისით, რომელიც სისტემურად უნდა მოახდინოს სახელმწიფომ, პორტის მენეჯმენტმა და საერთაშორისო ორგანიზაციებმა ერთობლივად.

თვალსაჩინოებისთვის წარმოდგენილია სახაზო მოდელი ფოთი-მარსელის მიმართულებით.

Annotation

The key purpose of the dissertation was to identify the perspectives and evaluated the ways for improvement of multi-modal cargo shipment of goods of Georgian marine ports.

In the following paper is systematized main directions of transportation, as well as basic intermodal technologies. The main emphasis is made on marine container, dry cargo shipping technologies and its continuation of rail transport-container, controlling technologies and their modifications.

In the context of the concept of “near-range navigation”, important linear trends been discussed. Consequently, a deep-powered port of Anaklia with high cargo turnover and relatively low loads of Batumi and Poti ports represent the main feeder port.

The research examined main problems of multi-modal cargo shipment management. The recommendations have been developed in terms of solving the problems that the state must operate systemically, port management and international organizations jointly.

The visual model is presented in the direction of Poti-Marseille.

სარჩევი

შესავალი	5
თავი 1. თანამედროვე სატრანსპორტო სისტემები.....	8
1.1 ინტერმოდალური და მულტიმოდალური გადაზიდვების თანამედროვე	8
მდგომარეობა და პერსპექტივები	8
1.2 მულტიმოდალური ტრანსპორტის განვითარების მიმართულებები	13
თავი 2 . გადაზიდვების ტექნოლოგიების ანალიზი.....	27
2.1. საბორნე „რო-რო“ გადაზიდვები	27
2.2 სარკინიგზო-საბორნე სატრანსპორტო-ტექნიკური სისტემა	31
2.3. ლიხტერმზიდების გამოყენება მულტიმოდალურ გადაზიდვებში.....	33
2.4. მულტიმოდალური გადაზიდვების უპირატესობა	35
თავი 3. მულტიმოდალური გადაზიდვების ეკონომიკური ანალიზი.....	39
3.1. ინტერმოდალური და მულტიმოდალური გადაზიდვების ეკონომიკური ეფექტი 333ე333	39
3.2. გადაზიდვების ბაზრის მონიტორინგი და გამოკვლევა.....	42
3.3. ლოგისტიკური ინტეგრაციის განვითარებისა და ფორმირების თეორიული ასპექტები.....	48
3.4. საინფორმაციო უზრუნველყოფა ფორმირებული ინტეგრაციის პირობებში	52
3.5. ლოგისტიკური ინტეგრირებული სისტემის მართვის მექანიზმი	59
დასკვნები და რეკომენდაციები.....	71
გამოყენებული ლიტერატურა	74

შესავალი

წარმოდგენილ სამაგისტრო ნაშრომში „ტვირთების მულტიმოდალური სახაზო გადაზიდვების სრულყოფის გზები საქართველოს პორტებში“ შევეცადეთ წარმოგვედგინა საქართველოს სატრანსპორტო ლოგისტიკური სისტემა ტვირთების მულტიმოდალური სახაზო გადაზიდვების ჭრილში. პრინციპში, ყველა ამ დარგში მოღვაწე ანალიტიკოსი და ექსპერტი თანხმდება იმ საკითხზე, რომ საქართველო უნდა განიხილებოდეს როგორც ერთიანი სატრანსპორტო ლოგისტიკური სისტემა-ჰაბი. ანაკლიის ღრმანწყლოვანი პორტის მშენებლობის საკითხის გადწყვეტამ დღის წესრიგში დააყენა საკითხი, უნდა განვიხილოთ თუ არა ის, როგორც ფიდერი პორტი. თუკი დავეყრდნობით მრავალი საერთაშორისო ორგანიზაციის მიერ ჩატარებულ კვლევას, მათ შორის, მსოფლიო ბანკის, აზიის განვითარების ბანკის, “ტრასეკას” სათაო ოფისის და სხვა, შეგვიძლია ვთქვათ, რომ ანაკლიის პორტის მშენებლობის დაწყებასთან ერთად დღის წესრიგში დადგება სახაზო გადაზიდვების ორგანიზაციის საკითხები როგორც შავი, ასევე ხმელთაშუა ზღვის პორტების მიმართულებით

ეს პრინციპი პირდაპირ ესადაგება „მოკლე დიაპაზონის ნაოსნობის“ განვითარების კონცეფციას, რომელშიც სრულიად ჯდება სახაზო მიმართულებების განვითარების აუცილებლობა ქართული პორტებიდან.

როდესაც სახაზო გადაზიდვებზე ვსაუბრობთ, აქაც და შემდგომშიც, ვითვალისწინებთ ინტერმოდალურ, საკონტეინერო გადაზიდვებს. ქართულ სატრანსპორტო-ლოგისტიკურ რეალობაში ღრმანწყლოვანი პორტის არ არსებობისა და საკონტეინერო ბრუნვის დაბალი მაჩვენებლების გამო სახაზო მიმართულებების განვითარება დღის წესრიგში არ დამდგარა. სწორედ ეს განაპირობებს ჩვენს მიერ წარმოდგენილ სამაგისტრო ნაშრომის თემის აქტუალობას. შევეცადეთ ქართული პორტების არსებული სტატისტიკის ანალიზზე დაყრდნობით შეგვემუშავებინა და სისტემატიზაცია მოგვეხდინა ერთის მხრივ, იმ ძირითადი მიმართულებებისა, რომლებშიც მოძრაობს ტვირთები ქართული პორტების გავლით და

განიხილება როგორც სავარაუდო ტრაფიკი სახაზო გემებისათვის, ასევე გაგვეანალიზებინა ყველა ის ტექნოლოგია, რომელიც შეიძლება გამოყენებული იქნას ამ მიმართულებებზე ინტერმოდალური გადაზიდვის პირობებში. ამ კვლევებისა და ანალიზის შედეგად, ცხადია, წარმოჩნდა მთელი რიგი პრობლემებისა, რომელიც შეიძლება შეგხვდეს ქართულ პორტებს ამ საკითხების გადაწყვეტის პროცესში, მითუმეტეს, თუკი მხედველობაში მივიღებთ იმ გარემოებას, რომ ბათუმისა და ფოთის პორტები არ არის სახელმწიფო საკუთრებაში.

გავაანალიზებთ რა ქართულ საზღვაო პორტებში დღეს არსებული რეალობა ერთის მხრივ ტვირთბრუნვის მაჩვენებლების და მეორეს მხრივ მართვის თვალსაზრისით, წარმოვადგინებ ჩვენი ხედვა, თუ როგორ უნდა იმოქმედოს ერთობლივად სისტემაში სახელმწიფომ, პორტის მენეჯმენტმა და საერთაშორისო ორგანიზაციებმა და ჩამოვაყალიბებთ მულტიმოდალური სახაზო გადაზიდვების ორგანიზაციისათვის ღონისძიებათა ნუსხა, რათა საქართველოს პორტებს ქონდეთ რეალური შანსი სახაზო გადაზიდვის პირობებში მაქსიმალურად გაზარდონ ტვირთბრუნვა.

რასაკვირველია, როცა ვსაუბრობთ ტვირთების მულტიმოდალურ და ინტერმოდალურ გადაზიდვებზე სახაზო მიმართულებებით, ძირითად აქცენტს ვაკეთებთ მშენებარე ანაკლიის პორტზე, თუმცა ვითვალისწინებთ იმ გარემოებასაც, რომ ტრასეკას დერეფანში ევროპა-აზიის და უკუმიმართულებით ანაკლიის პორტის გარდა შესაძლებელია დამატებით განვიხილოთ უფრო ნაკლები სიმძლავრის სახაზო მიმართულებები ბათუმისა და ფოთის პორტების მიმართულებითაც.

ცხადია, ამ საკითხების გადაჭრა შეუძლებელია მისდამი სისტემური მიდგომის გარეშე, ამიტომ ნაშრომში ჩამოვაყალიბებთ, და ერთიან სისტემაში მოვაქციებთ და წარმოვაჩინებ ჩვენი ხედვა თუ როგორი უნდა იყოს ეს სისტემა.

გარდა ზემოთ აღნიშნულისა, სისტემური მიდგომის ქვეშ მოაზრებული გვაქვს შემომავალი და გამავალი სატრანზიტო ტვირთების ძირითადი მიმართულებები. ამ კუთხით სახაზო გადაზიდვების თვალსაზრისით, შავი და ხმელთაშუა ზღვის მიმართულებებზე პრობლემებს ვერ ვხედავთ, ისინი შეიძლება შეგხვდეს ბაქოს პორტიდან ყაზახეთისა და თურქმენეთის მიმართულებით გადაზიდვის პროცესში. ცხადია, ისინი განიხილება როგორც სახაზო

მიმართულების გაგრძელება და შესაბამისად ერთიანი სისტემური მიდგომის გარეშე წარმოუდგენელია ამ ამოცანის გადაჭრა (2. გვ.86).

ძირითად აქცენტს სახაზო გადაზიდვების თვალსაზრისით ვაკეთებთ საკონტეინერო და საბორნე-ლიხტერმზიდ ტექნოლოგიებზე. მულტიმოდალურ ჭრილში ძირითად დამატებით სატრანსპორტო საშუალებად განიხილება სარკინიგზო ტრანსპორტი საკონტრეილერო და საკონტეინერო გადაზიდვებითა და მისი მოდიფიკაციები, როგორცაა „მორბენალი შოსე“, „კენგურუ“ და „პიგვიბეკ სისტემები“. სამაგისტრო ნაშრომის დასკვნით ნაწილში მასში განხილული კვლევებისა და ანალიზის საფუძველზე ჩამოვაყალიბეთ თეზისების სახით ერთის მხრივ, ამ კვლევებისა და ანალიზის დროს წარმოჩენილი პრობლემები, მეორეს მხრივ შევიმუშავეთ რეკომენდაციები, რომლებიც უნდა გაითვალისწინოს ქართული პორტების მენეჯმენტმა, რათა მოახდინოს მულტიმოდალური სახაზო გადაზიდვების სრულყოფა.

და ბოლოს, თვალსაჩინოების მიზნით ნაშრომში განვიხილეთ ერთ-ერთი შესაძლო სავარაუდო სახაზო მიმართულება ფოთი-მარსელი და უკუმიმართლებით.

თავი 1. თანამედროვე სატრანსპორტო სისტემები

1.1 ინტერმოდალური და მულტიმოდალური გადაზიდვების თანამედროვე

მდგომარეობა და პერსპექტივები

სატრანსპორტო სისტემების პრობლემების მრავალსპექტრიანობა განისაზღვრება ტრანსპორტის როლით ქვეყნის საზოგადოებრივ ეკონომიკურ ცხოვრებაში. გამოვლივართ რა დამკვეთდა მოთხოვნილებიდან, სატრანსპორტო ხაზების განსაკუთრებულობიდან, ვაცნობიერებთ, რომ ყველანაირი სახის ტვირთების გადაზიდვაში მონაწილეობას ღებულობს ტრანსპორტის რამოდენიმე სახეობა. ისინი გადაიზიდება ზღვით, მდინარით, სარკინიგზო და ავიატრანსპორტით, გადაზიდვას, როგორც წესი, ემატება აგრეთვე ავტოტრანსპორტით ტვირთის გადაზიდვაც.

მსოფლიო ეკონომიკის სტრუქტურებში XXI-ე საუკუნის დასაწყისში ვითარდება მიმართულებები, რომლებიც დამახასიათებელი იყო XX საუკუნის დასასრულისათვის. მათ შორის, ძირითადი იყო გლობალიზაცია, წარმოების ინტეგრაცია. დღესდღეობით განვითარებული ქვეყნების თანამედროვე ეკონომიკურ სახეს განსაზღვრავს ტრანსნაციონალური კორპორაციები. ამგვარად, წარმოების კონცენტრაციის პროცესები, რომლებიც ჯერ კიდევ XVIII საუკუნეში ჩაისახა, ძირითადად, დამთავრდა XX საუკუნის ბოლოსა და XXI საუკუნის დასაწყისში. ტვირთების ინტერმოდალური გადაზიდვების ტექნოლოგიები წარმოიშვა XX საუკუნის შუა პერიოდში, როდესაც ევროპის ზოგიერთ ქვეყანასა და აშშ-ში დაიწყო ტვირთების გადაზიდვა გამსხვილებული სატვირთო ერთეულების სახით: ავტოტრეილერები, რომლებსაც თავის მხრივ აყენებენ სარკინიგზო პლათფორმებზე. ავტოტრეილერი წარმოადგენს ნახევრად მისაბმელიანი საბარგულს წინა ბორბლების გარეშე რომელიც ავტობანზე მოძრაობისას მიბმულია ავტომზიდზე. იმავდროულად დაიწყო ამ მიზნისათვის წინა და უკანა ბორბლებიანი ავტოტურგონების გამოყენება, მაგრამ ყველაზე

გავრცელებული სატვირთო ერთეულების გამსხვილებად ითვლება კონტეინერები. დღეს ინტერმოდალური გადაზიდვებისას გამსხვილებულ სატვირთო ერთეულად გამოიყენება კონტეინერები, ავტომობილებზე ახსნადი საბარგულები, როლ-ტრეილერები, ამასთან ერთად, მათ როლში ხშირად გამოდის სარკინიგზო ვაგონები (ბორნები, აგრეთვე ლიხტერები, ლიხტერმზიდი სისტემები).

მსოფლიო ეკონომიკის და ვაჭრობის სამ პოლუსიანი ხასიათი ყველაზე ნათლად გამოვლინდა საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ: ეს არის ჩრდილოეთ ამერიკა, დასავლეთ ევროპა და წყნარი ოკეანის რეგიონი. განვითარებულ ქვეყნებს შორის ტვირთბრუნა შეადგენს 60%-ს საერთაშორისო ვაჭრობისა. ამას გარდა, თითქმის 70% ექსპორტისა განვითარებული ქვეყნებისა იგზავნება ინდუსტრიულად განვითარებად ქვეყნებში. ისეთი ინდუსტრიულად განვითარებული ქვეყნები, როგორცაა აშშ, გერმანია და იაპონია იქცნენ საერთაშორისო ვაჭრობის მიზიდულობის ცენტრად. აგრეთვე, იზრდება ახალი ინდუსტრიული ქვეყნების გავლენა, ესენია: სამხრეთ კორეა, ჩინეთი, ინდოეთი, ტაივანი, სინგაპური, ინდონეზია, ლათინური ამერიკის ქვეყნები. ამის გამო, იზრდება სატრანსპორტო კორიდორების მნიშვნელობა, რომლებიც ერთმანეთთან აკავშირებს ამერიკულ, ევროპულ და აზია-წყნარი ოკეანის რეგიონებს. ამ შემთხვევაში შეუძლებელია არ დავაფასოთ შერეული გადაზიდვები, როგორც გზა საერთაშორისო ტვირთების გადაზიდვის ორგანიზაციის საშუალებისა. ტვირთების შერეული გადაზიდვები ეწოდება გადაზიდვებს, რომელშიც მონაწილეობას ღებულობენ არაუმცირეს 2 სახეობის ტრანსპორტი, იმავდროულად, ოპერირების ერთიანი ცენტრით, გადაზიდვების ხელშეკრულების არსებობით, ერთიანი მულტიმოდალური დოკუმენტით. გადაზიდვების ხარჯთაღრიცხვა იწარმოება ერთიანი გამჭოლი სატარიფო ბაზით, პასუხისმგებლობას მთელი ტვირთის ტრანსპორტირებისათვის ტვირთის მფლობელის წინაშე ხშირად საკუთარ თავზე ღებულობს ერთი ოპერატორი. მას მოიხსენიებენ, როგორც მულტიმოდალური გადაზიდვების ოპერატორს. ტერმინოლოგიებს რომელიც იხმარება სატრანსპორტო მოღვაწეობის სფეროებში საკმაოდ არეულია და საჭიროებს სტანდარტიზაციას (2. გვ. 144).

ნათელია, რომ მოდალურ გადაზიდვად ითვლება გადაზიდვები, რომლის დროსაც ტვირთების გადაადგილების მართვა ერთი პუნქტიდან მეორეში ხორციელდება ერთიანი

სადისპეჩერო ცენტრიდან, რაც იძლევა ფაქტიურად საფუძველს დავუშვათ შესაძლებლობა, რომ პასუხისმგებელი მთელს გადაზიდვაზე იყოს ერთი ოპერატორი, რადგანაც ტვირთი ფაქტიურად შეიძლება გადატანილი იქნას მოძრავი შემადგენლობით სხვადასხვა სახეობის ტრანსპორტით, როგორც თანმიმდევრობით, ასევე პარალელურ რეჟიმში, ამავე დროს ამ საშუალებების კომბინაციით. მოდალურ გადაზიდვებს უპირისპირდება სეგმენტირება ანუ დანაწევრებული გადაზიდვები, რომლის დროსაც პასუხისმგებლობას გადაზიდვების შესრულებისათვის ღებულობს თავზე ფაქტიური გადამზიდავი. არ არსებობს აუცილებლობა დავამტკიცოთ ტვირთმფლობელისათვის მოდალური გადაზიდვების მოხერხებულობა, რამდენადაც გადაზიდვის ხელშეკრულება იქცევა მისთვის უბრალო ორმხრივ კონტრაქტად მოდალური გადაზიდვების ოპერატორთან. ძირითადი განვითარება მულტიმოდალურმა გადაზიდვებმა განიცადეს კონტეინერული გადაზიდვების რევოლუციის დროს XX საუკუნის 50-60-იან წლებში. განსაკუთრებით ინტენსიურად განვითარდა მულტიმოდალური გადაზიდვები 90-იანი წლების მეორე ნახევარში, რასაც ბევრი ავტორი ხსნის სუფთა იურიდიული მიზეზებით, კერძოდ საერთაშორისო სავაჭრო პალატის მიერ მიღებული უნიფიცირებული წესებისა და ჩვევების დოკუმენტების აკრედიტირების ახალი რედაქციით (01.01.1993 წ. გვერდი 26), რომელშიც გათვალისწინებულია სატრანსპორტო დოკუმენტები, შერეული გადაზიდვებისას როგორც ძირითადი საფუძველი თანხის გადახდისა. საქმე იმაშია, რომ წინა რედაქციებში არ იყო მოხსენებული სატრანსპორტო დოკუმენტები, რომლებშიც აფორმებდნენ შერეულ გადაზიდვებს და ბანკები უარს აცხადებდნენ ელიარებინათ ასეთი დოკუმენტები, როგორც საფუძველი აკრედიტივის ხარჯთაღრიცხვისათვის. ზემოთ მოყვანილი მაგალითი გვიჩვენებს, თუ რამდენად განვითარდა საზოგადოებრივი ურთიერთობის სამართლებრივი რეგულაციები, მათ შორის საერთაშორისო სამართლებრივი. სამართლებრივი მოქმედებები დამოკიდებულია დღევანდელი ცხოვრების ობიექტურ მიზეზებზე, კერძოდ კომერციულ მოთხოვნილებებზე. საერთაშორისო საზოგადოების დაინტერესება სამართლებრივი რეგულაციების საკითხებით, რომლებიც დაკავშირებულია საერთაშორისო სატრანსპორტო მოღვაწეობასთან, რომლებიც უწევნ მომსახურებას ტვირთების შერეულ გადაზიდვას. ეს ყველაფერი გამოიკვეთა XIX საუკუნის ბოლოს, როდესაც იქნა დადებული ბერნის საერთაშორისო კონვენცია ტვირთების სარკინიგზო გადაზიდვებისა 1890 წელს. იქნა

გათვალისწინებული სპეციალური ფორმა ზედნადებისა, რომლითაც შეიძლებოდა გაეფორმებინათ ტვირთების შერეული გადაზიდვა. XX საუკუნის პირველი ნახევარი იყო პრაქტიკულად უნაყოფო საერთაშორისო ნორმების უნიფიკაციისთვის, რომლებიც არეგულირებდნენ ტვირთების შერეულ გადაზიდვას, თუ არ ჩავთვლით სტოკჰოლმის კონვენციას - საერთაშორისო სავაჭრო პალატისა, რომელიც შედგა 1927 წელს, რომელზეც დასმულ იქნა კითხვა ასეთი უნიფიკაციის არსებობის აუცილებლობის შესახებ, მაგრამ საერთაშორისო მდგომარეობა არ იძლეოდა ტვირთების შერეულ გადაზიდვის საერთაშორისო-სამართლებრივი რეგულირებასთან დაკავშირებულ საკითხების გადაჭრის საშუალებებს.

1969 წელს ტოკიოში საერთაშორისო საზღვაო კომიტეტის კონვენციაზე დამუშავებული იქნა პროექტი საერთაშორისო კონვენციისა შერეული გადაზიდვების შესახებ - ე.წ. „ტოკიური წესები“. იდეა, რომელსაც ტოკიური წესები დაედო ძირითად საფუძვლად იყო სატრანსპორტო დოკუმენტების პროფორმები, რომლებიც შემუშავდა შერეული გადაზიდვების პირობებისთვის, ისეთი საერთაშორისო ორგანიაციებისათვის როგორებიცაა: ექსპედიტორთა საერთაშორისო ასოციაცია (FIATA), ბალტიური და საერთაშორისო საზღვაო კავშირის საბჭო (BIMCO), საჰაერო ტრანსპორტის საერთაშორისო ასოციაცია (IATA). გამომუშავდა ნეიტრალური ავია ზედნადები, რომელშიც დაშვებულია შესაძლებლობა მისი გამოყენებისა შერეული სახმელეთო და საჰაერო ხაზებზე მიმოსვლის დროს.

1973 წელს საერთაშორისო სავაჭრო პალატამ შეიმუშავა საერთაშორისო წესები, რომლებიც ეხებოდა დოკუმენტებს შერეული გადაზიდვების შესახებ, რომლებსაც, აგრეთვე, ბაზისად უდევს „ტოკიოს წესები“. ამის შემდეგ, 1980 წლის 24 მაისს, ჟენევაში ხელმოწერილი იქნა გაეროს კონვენცია ტვირთების საერთაშორისო შერეულ გადაზიდვებზე, რომელიც დღემდე არ არის შესული ძალაში, რადგანაც ქვეყნების არასაკმარისმა რაოდენობამ გამოთქვა თანხმობა მის ძალაში შესვლაზე რატიფიკაციისათვის მიღების, დამტკიცების ან შემოერთების გზით. გაეროს კონვენცია ვაჭრობასა და განვითარებაზე, რომელიც როგორც ცნობილია წარმოადგენს და იცავს, ძირითადად, განვითარებადი ქვეყნების ინტერესებს, უკმაყოფილოა კონვენციის ამოქმედების გაჭიანურების გამო. ის შეეცადა წესების თავიდან გადაშენებას, რომლებიც ეხებოდა დოკუმენტებს შერეული გადაზიდვების შესახებ. რის შედეგადაც, 1991

წელს წარმოიშვა პროექტი, რომელიც შემდგომ დაამტკიცა საერთაშორისო სავაჭრო პალატამ. ახალი წესები შევიდა მოქმედებაში 1992 წლის იანვრიდან ხოლო 1995 წლიდან მოქმედებს უკანასკნელი ცნობილი რედაქციით ასეთი წესებისა (UNCTAD/ICC Rules 95). ეს წესები პოპულარია როგორც კერძო კომპანიებში, რომლებიც იყენებენ მას ურთიერთშორის დადებული ხელშეკრულების დროს, აგრეთვე, ის ფართოდ გამოიყენება შიდა ეროვნული სამართლებრივი ნორმების შედგენისას, რომელიც არეგულირებს ტვირთების გადაზიდვას შერეული ხაზებით. ეს წესები ექვემდებარება გამოყენებას მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუკი შეთანხმების მხარეები ტვირთის საერთაშორისო შერეულ გადაზიდვებისას მოიხსენიებენ მას, როგორც ნორმას, რომელსაც ისინი ემორჩილებიან.

შეთანხმების შესრულებისას ყველაზე საინტერესო იდეას, რომელიც ჩადებული იქნა ჯერ კიდევ ტოკიოს წესებში წარმოადგენს იმ სუბიექტის სამართლებრივი სტატუსის გარკვევა, რომელიც პასუხს აგებს ისეთი სპეციფიკური მომსახურების განწევისას, როგორცაა ტვირთების შერეული გადაზიდვა - შერეული გადაზიდვების ოპერატორი. გამომუშავებული იქნა, ასევე, კლასიფიკაცია შერეული გადაზიდვების ოპერატორისა:

- 1) საზღვაო ხომალდების ექსპლუატატორები;
- 2) საზღვაო ხომალდების არაექსპლოატატორები;
- 3) არცერთი სატრანსპორტო საშუალების არაექსპლუატატორები.

საზღვაო ხომალდების ექსპლუატატორები (VO-Vessel operator) ყველაზე გავრცელებული სახეობაა შერეული გადაზიდვების ოპერატორებისა. ამ ჯგუფში შედიან როგორც საზღვაო სანაოსნოები, რომლებსაც არ გააჩნიათ სხვა ტიპის ავტოსატრანსპორტო საშუალებები, აგრეთვე ის კომპანიებიც, რომლებიც ფლობენ ყველა სახის მოძრავ საშუალებებს, როგორც საზღვაო, ისე საჰაერო და ავტოსატრანსპორტს. აგრეთვე, სატრანსპორტო ტერმინალებს და საკონტეინერო პარკებს. ყველაზე უფრო საიმედოდ ითვლება გადაზიდვების პროცესში ბოლო ტიპის (MSL Maersk Sea Land) გამსხვილებული სატვირთო ერთეულები.

საზღვაო გემების არაექსპლუატატორები (NV CTO) - ეს არის ჩვეულებრივი საზოგადოებრივი გადამზიდავები, რომლებიც ოპერირებას უკეთებენ სარკინიგზო, საავტომობილო და საავიაციო ტრანსპორტს.

არცერთი სატრანსპორტო საშუალების არაექსპლუატატორები - ესენია კლასიკური ექსპედიტორები, რომელიც ორიენტირებული არიან CTO-ს მიერ ნებადართულ მომსახურებაზე.

შერეულ ხაზებზე ტვირთების გადამზიდვად ითვლება ის კომპანიები, რომლებშიც ტვირთების მითანას გამგზავნიდან და მიმღებამდე აწარმოებს არანაკლებ ორი ტიპის ტრანსპორტი, რომელსაც ის ასრულებს მხოლოდ ერთი გადამზიდავის პასუხისმგებლობით, ერთობლივი სატრანსპორტო დოკუმენტით, რომელიც ამტკიცებს გადაზიდვის ხელშეკრულების დადებას. თანხის გადახდა ხდება ერთანი გამჭოლი სატარიფო განაკვეთით. ასეთი გადაზიდვა ხასიათდება ტერმინით - კომბინირებული ან მულტიმოდალური გადაზიდვები, განსხვავებით იმ გადაზიდვებისაგან, რომელსაც აწარმოებს ტრანსპორტის ერთი სახეობა - იუნიმოდალური გადაზიდვა(ძირითადად ავტოტრანსპორტი).

1.2 მულტიმოდალური ტრანსპორტის განვითარების მიმართულებები

90%-ზე მეტი ტვირთებისა, რომელიც გადაადგილდება საზღვაო და სამდინარო ტრანსპორტით, სრულდება სარკინიგზო და ავტოტრანსპორტის მონაწილეობით, ანუ გაგრძელებით, რომლებიც აწარმოებენ ტვირთების შეტანას პორტებში დანიშნულების ადგილზე გასაგზავნად და იმავდროულად, გამოაქვთ ისინი პორტიდან დანიშნულების მიხედვით. დაახლოებით 35% ტვირთების გაადგილება სრულდება სარკინიგზო ტრანსპორტით, სადაც ავტოტრანსპორტი გვევლინება დამხმარე როლში. გარდა ხსენებული საზღვაო-საავტომობილო და სარკინიგზო-საწყალოსნო, საზღვაო -სამდინარეო, მილგაყვანილობა-სამდინარეო და მილგაყვანილობა-საზღვაო, შესაძლებელია, აგრეთვე, საჰაერო-საავტომობილო, საჰაერო-სარკინიგზო და სხვა გადაზიდვები, რომლებიც სხვათაშორის სუსტად არის განვითარებული და არ გააჩნიათ ზრდის პერსპექტივა.

საოგანიზაციო სტრუქტურების არარსებობას შეაქვს გარკვეული შეზღუდვები: იმისათვის, რომ ნათელი იყოს ფინანსური საქმიანობის რეზულტატები, ყოველი ფირმა მონაწილე მულტიმოდალური გადაზიდვებისა, საჭიროა, განხილულ იქნას, როგორც დამოუკიდებელი მომგების მომტანი ცენტრი, ხოლო მისი არსებობა ბაზარზე უნდა იქნეს განსაზღვრული შესაბამისი ფინანსური მდგომარეობით და საქმიანი აქტიურობის პოზიციით. ინვესტიციები იქნება შესაძლებელი და გამართლებული მაშინ, როდესაც გასავალისა და მოგების შეფარდება გახდება გამჭირვალე და იქნება გაცილებით ხარისხიანი. მხოლოდ ძალების გაერთიანებით შეიძლება იქნეს მიღწეული კარგი შედეგი. მომხმარებლისათვის შეთავაზებული იქნება შესაბამისი ხარისხის მომსახურება, ხოლო ინვესტორები შეძლებენ მიაღწიონ კომერციულ წარმატებას და მიიღონ მოგება. წარმატება ითვალისწინებს ყველაფერთან ერთად შემდგომ გამსხვილებას დიდ სანარმოებისა, რომლებიც კოპროდაცემადად ყალიბდებიან ხოლმე. იმისათვის, რომ იმოქმედონ ეფექტურად და მომგებიანად, მულტიმოდალური ტრანსპორტის განვითარებისათვის საჭიროა დაცულ იქნას შემდეგი პირობები:

1) უნდა იქნას ორგანიზირებული სატრანსპორტო მულტიმოდალური კომპანიები, რომლებიც უნდა აერთიანებდეს სხვადასხვა აქციონერებს (მათ შორის რკინიგზები, ექსპრტები, ავტოგადამზიდავები, მულტიმოდალური გადაზიდვების ოპერატორები და სანაოსნო კომპანიები), რომლებიც შეასრულებენ ლიდერის როლს და განახორციელებენ საერთო კონტროლს საექსპლუატაციო და კომერციულ საქმიანობაზე;

2) ვითვალისწინებთ რა, სარკინიგზო ტრანსპორტის როლს სატრანსპორტო ბაზარზე, სრული გამოყოფა ინფრასტრუქტურისა სარკინიგზო გზების ექსპლუატაციისაგან არ არის რეკომენდირებული. უნდა იქნეს დაშვებული (ღია დაშვება) მულტიმოდალურ გადაზიდვებზე და კომპანიებს ჩამოყალიბების თავისუფალი საშუალებას მისცემს;

3) ტერმინალები და ოპერაციები ტერმინალებზე არ უნდა იყოს დამოკიდებული ინფრასტრუქტურის მფლობელზე. იდეალურ ვარიანტში, ტერმინალები უნდა იქნენ ექსპლუატირებული დამოუკიდებელი ოპერატორების მიერ. ღია წვდომა ტერმინალებისადმი გარანტირებული უნდა იქნეს ყველა მომხმარებელზე;

4) მულტიმოდალური ტრანსპორტისათვის იდეალური იქნებოდა გრაფიკით განსაზღვრული მომსახურების განვების კონცეფცია. შიდა საწყლოსნო ტრანსპორტისათვის ეს ითვალისწინებს ფიქსირებული გრაფიკისგან რეგულარულ გადახვევებს. სარკინიგზო ტრანსპორტისათვის საჭიროა შეიცვალოს კონცეფცია, კერძოდ, ვაგონური გაგზავნის საწყისი ეტაპისთვის იდეალურად ჩაითვლება „ბლოკ მატარებლების“ კონცეფცია. ასეთი მატარებლები, როგორც წესი, იტვირთება სხვადასხვა იმპორტიორთა ტვირთებით, რომლებიც მიემართებიან დანიშნულების ერთი სადგურისაკენ, სადაც ფორმდება საერთო გადასაზიდი დოკუმენტი და საბაჟო დეკლარაცია. ბოლო ეტაპზე შექმნილი ტვირთგადაზიდვების ბაზაზე შეიძლება შეყვანილ იქნას „საცალო გადინების“ კონცეფცია;

5) ბაზრის სეგმენტაცია მულტიმოდალური ტრანსპორტის სხვადასხვა სატვირთო ადგილების პრინციპით. ამ პრაქტიკის სასარგებლოდ მეტყველებს საერთაშორისო სტანდარტიზაცია, მონწყობილობების ჰარმონიზაცია. სარკინიგზო ტრანსპორტისათვის მისაღებია ცვლადი ძარები;

6) ბაზრის ყველაზე უფრო ხელმისაწვდომ სეგმენტად მულტიმოდალურ გადაზიდვები შეიძლება გახდეს სატრანზიტო გადაზიდვების მიმართულებით. სატრანზიტო გადაზიდვები წარმოადგენს, თავისთავად, დამოუკიდებელ ჯაჭვს, აქ შეიძლება მოპოვებული იქნას ოპტიმალური მოდელი ფერისა და ხარისხისა. ბაზრის ამ სეგმენტში ფასები შეიძლება აღებულ იქნას საერთაშორისო ფასთნარმოქმნის მიხედვით;

7) შემდეგი ნაბიჯი, რომელიც საჭიროა გაკეთდეს ესაა საიმპორტო და საექსპორტო მომსახურების შემოტანა საზღვაო პორტებში, აგრეთვე, სახმელეთო - სასაზღვო პუნქტებზე. მთელ რიგ პოზიტიურ ასპექტებად ტრანზიტული გადაზიდვებისათვის შეიძლება ჩაითვალოს სამოქმედოდ საექსპორტო-საიმპორტო გადაზიდვებისათვის. საჭიროა, აქვე აღინიშნოს ერთი პრობლემაც, როგორსაც წარმოადგენს თავისთავად სახმელეთო გადატვირთვა და გადანაწილება.

რაც შეეხება შიდა ნაციონალურ მულტიმოდალურ გადაზიდვებს, როგორც ჩანს, მათი დრო საქართველოში ჯერ არ დამდგარა. პერსპექტიული ალტერნატივას წარმოადგენს ჩვეულებრივ სარკინიგზო ტრანსპორტი, განსაკუთრებით მომსახურების ფასისა და ხარისხის

შეთანხმების თვალსაზრისით. ხარისხი, უეჭველია, შეიძლება გახდეს უკეთესი, მაგრამ უნდა იქნეს გათვალისწინებული ტარიფების სტრუქტურა შიდა ნაციონალური გადაზიდვებისას, პერსპექტივები არ არის ოპტიმისტური. ამასთან დაკავშირებით ნებადართულია დაშვებული იქნას შიდა ნაციონალური გადაზიდვებისას ადგილობრივი ტარიფები, რომელიც მიახლოებულია საექსპორტო-საიმპორტო მომსახურების ტარიფებთან, რომლებიც თავის მხრივ შეეფარდებოდა საერთაშორისო ტარიფების სტრუქტურებს. შემდგომ ეტაპად შეიძლება იქცეს დანერგვა სრულფასოვანი შიდა ნაციონალური გადაზიდვებისა, მხოლოდ მას შემდეგ, რაც ბაზარი მიიღებს მულტიმოდალურ მომსახურების კონცეფციას (1. გვ. 226).

ტვირთის გამგზავნთა მოთხოვნილებები მულტიმოდალურ გადაზიდვებზე იზრდება. მულტიმოდალური გადაზიდვების მონაწილეთა უდიდესი ნაწილი დაკავებულნი არიან ამ ბაზრის ორგანიზებით. ისინი ნაწილობრივ ემსახურებიან ამ ბაზარს და ნაწილობრივ ასრულებენ სხვა ფუნქციას. ამ სიტუაციამ, რომელიც შეიქმნა ისტორიული მოვლენების გავლენის ქვეშ, მიგვიყვანა სატრანსპორტო ბაზრის დანაწილებისკენ. ყველაზე გასაკვირი არის ის, რომ სარკინიგზო კომპანიები თავიანთი შვილობილი საკონტეინერო ფირმებით კონკურენციას უწევენ თავიანთ საუკეთესო მომხმარებლებს, სახელდობრ კომპანიებს, რომლებიც ახორციელებენ „PIGGYBACK“ ტექნოლოგიით გადაზიდვებს, და ავტოსატრანსპორტო კომპანიებს, რამაც წარმოშვა გაურკვეველი სიტუაცია. მოკლედ რომ ვთქვათ, საბაზრო სიტუაცია ევროპაში გაუგებარი ხდება, მაშინ როცა ფენოვანობა ერთი სახეობის მულტიმოდალური გადაზიდვებისა მეორესთან მიმართებაში იზრდება. ტვირთის გამგზავნთა ორჭოფობა სარკინიგზო გზებსა და კომპანიების არჩევისას წარმოადგენს იმ სიტუაციას ანარეკლს, რომელიც არსებობს ამ ბაზარზე. ტვირთის გამგზავნები აღიქვამენ მულტიმოდალური გადაზიდვების ბაზარს როგორც დანაწევრებულს და როგორც ბაზარს, რომელსაც ახასიათებს დაბალი ხარისხი. ეს არის პრობლემა ტვირთის გამგზავნთა მხრიდან, მაგრამ ბევრ მათგანს მიაჩნია რომ მულტიმოდალურ გადაზიდვებს დიდი მომავალი აქვს, განსაკუთრებით თუკი გათვალისწინებული იქნება, რომ შეიძლება ამომქედდეს შემდგომში შეზღუდვები საავტომობილო ტრანსპორტზე. ცხადია, ეს ეხება მხოლოდ სატრანზიტო გადაზიდვებს.

ტვირთვამგზავნთა როლი მულტიმოდალური გადაზიდვებისას ძალზედ მნიშვნელოვანია. საბოლოო არჩევანი ერთ სახეობასა და მულტიმოდალურ გადაზიდვებს შორის დამოკიდებულია იმაზე თუ ბაზრის რომელ სეგმენტზე არის საუბარი. როგორც წესი, სახმელეთო გადაზიდვისას ტვირთის გამგზავნი ირჩევს საექსპედიტორო ფირმას ან საავტომობილო კომპანიას გადაზიდვებითი სამუშაოების შესასრულებლად. სატრანსპორტო კომპანიას შეუძლია არჩევანი გააკეთოს ავტოტრანსპორტსა და მულტიმოდალურ გადაზიდვებს შორის, რაც არ გამოირიცხავს თავისთავად არჩევანის თავისუფლებას. ტვირთის გამგზავნს შეუძლია გავლენა იქონიოს არჩევანზე მულტიმოდალური გადაზიდვებთან დაკავშირებით. მართალია, მთელ რიგ შემთხვევაში ტვირთის გამგზავნი უპირატესობას ანიჭებს კომბინირებულ გადაზიდვებს იმ ჩარჩოებში, რომელსაც აწესებს ტვირთის გამგზავნი, სატრანსპორტო კომპანიას მაინც აქვს არჩევანის თავისუფლება. თუკი ტვირთის გამგზავნს გააჩნია საკუთარი ტრანსპორტი, მაშინ საუბარი არის უკვე კერძო ტრანსპორტზე, რომელიც სინამდვილეში არ გამოიყენება ტრანსპორტირებისათვის საშუალო და დიდ მანძილზე. აქედან გამომდინარეობს თვალსაზრისი იმასთან დაკავშირებით, რომ ტვირთის გამგზავნები არ ითვლებიან პირდაპირ მომხმარებლად უცილობლად სახმელეთო მულტიმოდალური გადაზიდვებისა, თუმცა საფრანგეთსა და გერმანიაში განვითარებული მოვლენები თვალნათლივ აჩვენებს, რომ ეს სიტუაცია შეიძლება შეიცვალოს, ხოლო ახლა მულტიმოდალური ტრანსპორტით სარგებლობს ძირითადად ის კომპანიები, რომლებიც დაკავებულნი არიან ტვირთის ავტოგადაზიდვებით.

საზღვაო კონტეინერებით გადაზიდვის სექტორში სიტუაცია სულ სხვაა. ტვირთის გამგზავნი ღებულობს პირდაპირ კონტაქტს კომპანიებთან დაკავებულ მულტიმოდალურ გადამზიდვებთან, მაგრამ მათი როლი ტვირთგადამგზავნთა როგორც კლიენტებისა მულტიმოდალურ ტრანსპორტზე არც ისე დიდია.

ძირითადად, აქცენტად ითვლება სააგენტოები, რომლებიც დაკავებულები არიან სატრანსპორტო საშუალების არენდით. ე.ი შუამავლების მხარეებს შორის, რომლებიც წარმოადგენენ წინადადებას და მოთხოვნილებას მულტიმოდალურ გადაზიდვების ბაზარზე. ეს ორგანიზაციები იღებენ არენდით „წინადადების“ მხარისგან ტვირთმზიდებს და აქირავებენ მას მეორე მხარეზე, ე.წ. „მოთხოვნის“ მხარეს. ამ ფირმების მოგება წარმოიშობა არენდის

მოცულობაზე ფასდაკლებით, რომლებიც აღწევენ დიდ ზომებს იმის გამო, რომ მოთხოვნილებები ბევრი დამკვეთის მხრიდან კონსოლიდირდება. მიუხედავად იმისა, რომ ბაზრის პირობებში ტვირთის გამგზავნები არ ითვლებიან პირდაპირ კლიენტებად მულტი გადაგზავნების ოპერატორებისა, ისინი, უეჭველია, დაინტერესებული არიან მაღალ ხარისხოვან ლოჯისტიკურ მომსახურებაზე და ეს კავშირში ავლენს ზემოქმედებას „ირიბად“ არჩევანზე, რომელსაც ახორციელებენ სატრანსპორტო კომპანიები. ტვირთგამგზავნი ფაქტურად აწესებს საზღვრებს რომლის ჩარჩოებში შეიძლება იმოქმედოს სატრანსპორტო სექტორმა.

გადაზიდვების ზოგიერთი სახეობისათვის (მაგალითად: სახითათო ტვირთების ტრანსპორტირებისათვის) ტვირთის გამგზავნი უპირატესობას ანიჭებს მულტიმოდალურ გადაზიდვებს. ზოგიერთ შემთხვევაში ამას მიყვავდით საავტომობილო ტრანსპორტის შევიწროებისაკენ. ის არჩევანი, რომელსაც ტვირთის გამგზავნი ანიჭებენ საავტომობილო ტრანსპორტს, აიხსნება თანხვედრით ისეთი ფაქტორისა, როგორცაა მიტანის ვადების მოქმედება. მომხმარებლების მოთხოვნილებები შეიძლება დავახასიათოთ მოკლედ შემდეგი სახით: რეგულარობა, პუნქტუალობა, იმედი იმისა რომ მიტანა მოხდება „კარიდან კარში“ მისაღებ ფასებში.

მაჩვენებლების უმრავლესობა, გამონაკლის წარმოადგენს მხოლოდ ტვირთების შენარჩუნების პრობლემა, აჩვენებს, რომ საავტომობილო ტრანსპორტს გააჩნია მთელი რიგი უპირატესობანი. მთლიანობაში მულტიმოდალური გადაზიდვების სისწრაფე არავითარ შემთხვევაში არ შეიძლება შეედაროს ავტოტრანსპორტის გადაზიდვის სიჩქარეს. სატრანსპორტო ხაზების შედარება დასავლეთ გერმანიაში გვაჩვენებს რომ, საშუალო სიჩქარე საავტომობილო ტრანსპორტისა შეადგენს 60 კმ/სთ-ს სარკინიგზო გადაზიდვების 40 კმ/სთ-ს წინააღმდეგ 44 კმ/სთ „PIGGYBACK“ ტრანსპორტირების დროს.

მულტიმოდალური გადაზიდვებისათვის დამახასიათებელია სრული კონტეინერული სერვისი:

- კონტეინერების მიწოდება ჩატვირთვა-გადმოტვირთვისათვის;
- დაცლილი კონტეინერების უკან დაბრუნება;

- ტვირთის გადატანის ორგანიზება პორტში და ავტო-სარკინიგზო გზით მიტანა დანიშნულების ადგილას;
- შიდა საპორტო ექსპედიტირება;
- ხომალდების დაბევება (ან დაფრახტვა);
- არაგაბარითული და მძიმე წონიანი ტვირთების მიტანა სხვადასხვა ბორბლებიანი მოძრავი ტექნიკით და „რო-რო“ ხომალდებით;
- ტვირთის გამგზავნის მოვალეობის შესრულება და ტვირთის გამცილებლის დოკუმენტის გაფორმება;
- ტვირთის დაზღვევა და მეგზურობა მთელი გზის მანძილზე;
- ტვირთებზე თვალთვალი.

მულტიმოდალური გადაზიდვების ორგანიზება სარკინიგზო ტრანსპორტით მისაღებია ფართო ნომენკლატური ტვირთების გადაზიდვისათვის დიდ მანძილზე (2000კმ-ზე მეტი). გაცილებით რენტაბელურია თხვიერი მასალების, ხე-ტყის და სოფლის მეურნეობის გადატანისათვის. ტვირთების მულტიმოდალური გადაზიდვა სარკინიგზო ტრანსპორტის მონაწილეობით არ არის დამოკიდებული ატმოსფერულ მოვლენებზე, კლიმატზე, წლის დროებსა და სეზონზე, ხასიათდება მაღალი გამავლობით და შედარებით დაბალი ტარიფებით. სატვირთო მატარებლის გადაზიდვის სიჩქარე შეადგენს 45-50 კმ/სთ-ში, ხოლო ვაგონის ტვირთზიდვის მაქსიმალური შესაძლებლობაა 125 ტონა. საავტომობილო ტრანსპორტით გადაზიდვები მისაღებია ყველა ტიპის ტვირთისათვის, მათ შორის მცირე გაბარითიანი და სახითათოსათვის. გაცილებით რენტაბელურია ტვირთების გადატანა დიდ მანძილზე (დაახლოებით 2000კმ) ძვირადღირებულ ობიექტებისა და სწრაფ ფუჭებადი პროდუქტებისა. ინტერმოდალური გადაზიდვები ავტოტრანსპორტის მონაწილეობით გამოირჩევა ოპერატიულობითა და ტვირთების შენარჩუნების მაღალი დონით. ტრანსპორტირების მოცემული სახეობა საშუალებას იძლევა განხორციელდეს მიტანა ე.წ „კარიდან კარში“. სატვირთო ავტომობილების მოძრაობის საშუალო სიჩქარე შეადგენს 70-80 კმ/სთ-ში (ქალაქგარეთ), მაქსიმალური ტვირთზიდვა 30 ტონა. გადაზიდვის ორგანიზაციის პროცესი საკუთარი ან ნაქირავები კონტეინერის მონაწილეობით ხდება. დამკვეთს შეიძლება წარმოეშვას მოთხოვნილება გადაზიდვა შესრულდეს საავტომობილო ტრანსპორტით

ტვირთის გამგზავნი საწყობიდან პორტამდე ან სარკინიგზო სადგურამდე ტვირთის მიმღების საწყობამდე. წარმოდგენილის მომსახურების ფასი დამოკიდებულია მაძილზე, ტვირთის ტიპზე და გამოყენებული კონტეინერის სახეობაზე (3. გვ. 223).

განვიხილოთ ნახევარმისაბმელიანი კონტეინერმზიდების სახეობები რომლებიც გამოიყენება მოდალურ გადაზიდვებში.

საავტომობილო დაბალძელიან ნახევარმისაბმელებს გააჩნიათ შემდეგი გაბარიტები:

სიგრძე 12,65 მ. სიგანე-2.5 მ. სიმაღლე დატვირთვისა-1.1 მ. დაბალძელიანი მონწყობილობები გამოიყენება მშრალი ტვირთების გაზრდილი მოცულობის კონტეინერების გადატანისათვის. ასეთ საკონტეინერო ნახევარმზიდებს შეუძლიათ გადაიტანონ 20 ან 40 ფუტი (სტანდარტული ან High Cube) ან ორი 20 ფუტიანი კონტეინერი. ტვირთის მასა, რომლის ტრანსპორტირება ხდება ამ სახეობის ნახევარმისაბმელით შეიძლება აღწევდეს 34 ტონას.



სურ. 1.1. სტანდარტული ტრეილერი

სტანდარტული საავტომობილო ნახევარმისაბმელი. გააჩნია შემდეგი გაბარიტები:

სიგრძე-12,5 მ. სიგანე-2.5 მ. დატვირთვის სიმაღლე-1.4 მ. საავტომობილო ნახევარმისაბმელის ასეთი ტიპები განკუთვნილია ერთი ან ორი სტანდარტული 20 ფუტი კონტეინერის ან ერთი 40 ფუტიანის გადასატანად. გადასაზიდი ტვირთების მოცულობა ასეთი კონსტრუქციის

ნახევარმზიდებისას შეიძლება მიაღწიოს 31 ტონას. საავტომობილო მონყობილობას საკონტეინერო გადაზიდვისათვის შეიძლება იყოს 20 ან 40 ფუტიანი სიგრძეში.



სურ.1.2. სამღერძიანი ნახევარმისაბმელი

გამოიყოფა შემდეგი ტიპი კონტეინერებისა, რომლებიც შეიძლება გამოყენებულ იქნას საავტომობილო გადაზიდვებისას.

უნივერსალური კონტეინერები:

სტანდარტული (Dry Van)-ეს არის სრულიად დახურული მტვრის შეჭრისაგან და სისველისაგან დაცული სატრანსპორტო მონყობილობა საკონტეინერო გადატანისათვის ირგვლი მტკიცე კედლებით გარშემორტყმული. დატვირთვა-გადმოტვირთვა სრულდება ორმხრივად. გამოყოფენ სატრანსპორტო მონყობილობას საკონტეინერო გადატანისათვის გაზრდილი ტევადობით-High Cube.



სურ.1.3. სტანდარტული 20 ფუტიანი დახურული კონტეინერი

ღია თავი (Open top)-ეს არის კონტეინერი რომელსაც არა აქვს ზემო კედელი და მას ცვლის მოქნილი მოსაძრობი ან გადასაწვევი ბრეზენტის გადასათარებელი ან პლასტიკის რომელიც დაკავებულია ბოძებით. დატვირთვა-გადმოტვირთვა სრულდება როგორც ზემოდან ისე კარების დახმარებით გაჭრილს კედელში.



სურ. 1.4. ღია კონტეინერი

პლატფორმები (Flat Rack)-საკონტეინერო გადატანის სატრანსპორტო მოწყობილობის სახეობა წარმოადგენს კონსტრუქციას რომელსაც არა აქვს მტკიცე გვერდითი კედლები და სახურავი. დატვირთვის დროს გადასაზიდი პროდუქცია მაგრდება მტკიცე ძირზე და გვერდებზე.



სურ. 1.5. კონტეინერ-პლატფორმები

სპეციალიზირებული კონტეინერები:

რეფრეჟერატორები-ეს არის იზომეტრიული სატრანსპორტო მონწყობილობა საკონტეინერო გადაზიდვისათვის, რომელშიც ინტეგრირებულია გაციების სისტემა. გამოიყენება სწრაფად ფუჭებადი ტვირთების ტრანსპორტირებისათვის, რომლებიც საჭირობენ განსაკუთრებულ ტემპერატურულ რეჟიმის დაცვას. მაგალითად, (კვების პროდუქტები და სხვა). რეფრეჟერატორული კონტეინერები მონწყობილნი არიან სამაცივრე დანადგარებით, რომლებიც იკავებენ ტვირთისთვის საჭირო ტემპერატურას -28-დან +3.



სურ. 1.6. რეფრეჟერატორ-კონტეინერები

ვენტილიატორული-სატრანსპორტო მონწყობილობა საკონტეინერო გადაზიდვისათვის, რომელიც უზრუნველყოფს ბუნებრივ ან იძულებით ვენტილაციას (განიავებას). ასეთი კონტეინერები გამოიყენება ტვირთის საავტომობილო, საზღვაო ან სარკინიგზო ტრანსპორტირებისთვისაც როდესაც ტვირთის შენახვისათვის აუცილებელ პირობად ითვლება განიავება. სატრანსპორტო მონწყობილობების ასეთი კონსტრუქცია საკონტეინერო გადაზიდვისას საშუალებას იძლევა ჰაერის მოძრაობისა, ანაორთქლისა და კონცენტრატებისგან განიავებისა.

ტანკ-კონტეინერი (ცისტერნა)- მოცემული სახეობა გამოიყენება თხევადი ტვირთების მიტანისათვის საკონტეინერო გადაზიდვისას (ქიმიური პროდუქტები ან კვებითი მრეწველობისათვის). მაქსიმალური ტვირთტევადობა მოცემული ტიპის კონტეინერებისა შეადგენს 24000 ლიტრს.



სურ. 1.7. ტანკ-კონტეინერები

ჰერმეტიული (იზოლირებული)- სხვადასხვა სახეობა იზომეტრიული კონტეინერებისა ტვირთისათვის, რომელსაც ჭირდება სტაბილური ტემპერატურა მთელი ტრანსპორტირების მანძილზე. სატრანსპორტო მონწყობილობის ჰერმენტიზაცია საშუალებას იძლევა ტვირთი დაცულ იქნეს ნესტისა და სხვა გარე ფაქტორებისაგან (14).

საზღვაო გზით გადაზიდვა მიესადაგება ყველა ტიპის საქონელს, მათ შორის მეტალურგიულ, მანქანათმშენებლობის, ტექსტილისა და საავტომობილო ნაწარმს. განსაკუთრებით რენტაბელია ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების გადაზიდვა. საზღვაო ტრანსპორტით მულტიმოდალური გადაზიდვების ღირსებებია:

- მაღალი გამტარიანობა და გადაზიდვითი შესაძლებლობა;
- დიდ მანძილებზე ტრანსპორტირების დაბალი ღირებულება.

საზღვაო ხომალდები საშუალებას იძლევა განხორციელდეს ურთიერთკონტინენტალური მიტანა. საკონტეინერო ტვირთებისა საშუალო სიჩქარე სატრანსპორტო ხომალდისა არის 14

კვანძი საათში, მაქსიმალური ტვირთმზიდლობა 300.000 ტონა. კლიენტებს სთავაზობენ ყველაზე საუკეთესო, ეკონომიურ და უსაფრთხო საშუალებას, საკონტეინერო გადაზიდვებს საზღვაო ტრანსპორტით, რომელთაც გააჩნიათ შემდეგი უპირატესობანი:

- 1) ინდივიდუალური მიდგომა - ყოველ მომხმარებელთან მუშაობს პერსონალური მენეჯერი, რომელიც ინფორმირებას უწევს მულტიმოდალურ გადაზიდვების ყველა ეტაპს, აცნობებს ტვირთის ზუსტ ადგილსამყოფელს და მისი მიღების ზუსტ რიცხვს;
- 2) ტვირთის შენარჩუნების გარანტია - კომპანია ითვლება ოფიციალურ ექსპედიტორად და საკუთარ თავზე იღებს იურიდიულ პასუხისმგებლობას ყოველ კონტეინერულ გადაზიდვაზე;
- 3) მომსახურების სრული კომპლექტი ერთი კომპანიისაგან - უზრუნველყოფილია სრული თანხლება მულტიმოდალური საკონტეინერო გადაზიდვებისას, კერძოდ, ტრანსპორტირება გამგზავნის ქვეყნიდან და მათი შენახვა სანყოფნებში, ტვირთების კონსოლიდაცია, საექსპორტო დოკუმენტების გაფორმება, საბაჟო ფორმულებების გავლა და მიტანის ონლაინ მონიტორინგი.

თავი 2 . გადაზიდვების ტექნოლოგიების ანალიზი

2.1. საბორნე „რო-რო“ გადაზიდვები

მულტიმოდალური გადაზიდვების მთავარ ფორმად მოიაზრება საზღვაო გადაზიდვები, მათ შორის, ძირითადად, ითვლება საბორნე გადაზიდვები - ე.წ. „რო-რო“, და საკონტეინერო გადაზიდვები. ამ პროცესის სატრანსპორტო მომსახურებას ასრულებს კერძო სექტორი.

„რო-რო“ ეს არის საზღვაო გადაზიდვების სახე მოძრავი ტვირთებისათვის, ასეთებია:

- ავტომობილები,
- ტრაილერები,
- კომბაინები, ტრაქტორები და სხვა მონწყობილობები რომლებიც არ საჭიროებენ ამწეებს გემზე მათი გადატვირთვის დროს.



სურ.2.1. „რო-რო“ გემი

დღეს რო-როს გადაზიდვები ითვლება ყველაზე ხელსაყრელად ტრანსპორტირების საქმეში. მის უდავო უპირატესობად ითვლება ის, რომ არ საჭიროებს ამწეებს და სხვა დასატვირთავ-გადმოსატვირთავ მონაცობილობებს. ეს ბევრად უფრო აჩქარებს აადვილებს და აიაფებს პროცესს იმისთვის, რომ ავნიოთ ტვირთი ხომალდზე და შემდეგ ჩამოვხსნათ. ამისათვის გამოიყენება სპეციალური რამპები. ასეთი გადაზიდვებისათვის გემს გააჩნია განსაკუთრებული კონსტრუქცია, მას გადაეჭაჩება ცხვირი ან კიჩო, რაც საშუალებას იძლევა გამოყენებული იქნას რო-როს მეთოდი, ამავე დროს, შესაძლებელია ამოქმედებული იქნას საზღვაო ტრანსპორტის შემდეგი სახეობები:

- ბარჟები,
- ბორანი,
- სატვირთო გემები და სხვა ხომალდები რომელსაც გააჩნიათ შესაბამისი კონფიგურაცია.

რო-რო ხომალდები (როლკერები) გათვალისწინებულია იმ ტვირთის გადატანისათვის, რომელიც არ შეიძლება ტრანსპორტირებული იქნას შტაბელეზად, რაც მათ ხდის ნაკლებ ეფექტურად საკონტეინერო გემებთან შედარებით. ზოგიერთ სანაოსნო კომპანიას გააჩნია ჰიბრიდული ხომალდები, რომლებიც ერთდროულად გამოიყენება როგორც საკონტეინერო გადაზიდვებისათვის, ასევე „რო-რო“ გადაზიდვებისათვისაც. როლკერებად ითვლება ბარჟები, ბორნები და სატვირთო გემები. ძირითადად, ისინი დაკავშირებული არიან გარკვეულ სპეციალიზირებულ ვაჭრობასთან. მაგალითად, რო-რო ითვლება ძირითად სახეობად მთელს მსოფლიოში. „რო-რო“-ს გადაზიდვებს დღეს უკავია ერთ-ერთი ყველაზე მნიშვნელოვანი ადგილი საზღვაო გადაზიდვებში. სავაჭრო ურთიერთობები, რომელიც დაკავშირებულია ბორბილიანი ტექნიკის ყიდვა-გაყიდვის საქმეში ქვეყნებს შორის, რომლებიც განლაგებულები არიან მატერიკის სხვადასხვა მხარეს, საჭიროებს დალაგებულ სქემებს ტვირთის ხარისიანად მიტანის საქმეში კონტინენტიდან კონტინენტზე. მსოფლიოს

საავტომობილო კორპორაციები, რომლებიც მდებარეობენ ჩრდილოეთ ამერიკაში და ყიდიან თავის პროდუქციას ევროპაში, იძულებულნი არიან მიმართონ მომსახურების ზუსტად ამ სახეს. ამიტომ „რო-რო“ გადაზიდვები ითხოვს მაღალ ორგანიზაციას და სათანადოდ დადგმულ მარშუტებს, რომ მინიმალიზირებული იქნას ტვირთების აღნიშნულების ადგილზე მითანის დრო. ვსაუბრობთ რა „რო-რო“ სერვისით ტვირთების გადატანაზე აშშ-დან არ შეიძლება არ ვახსენოთ ის გარემოება, რომ მსხვილი არაგაბარითული ტვირთების გადატანა, რომლებიც შეიძლება განახორციელოს მხოლოდ ხომალდებმა, რომლებიც აღჭურვილი არიან სპეციალური როლკერული სისტემით. ასეთი ხომალდები არ საჭიროებენ დატვირთვის ან გადმოტვირთვის დროს სპეცილიზირებულ ამწეებს, რომლებიც აღჭურვილნი არიან მექანიზირებული ნავმისადგომებზე გადატვირთვისათვის. ხომალდზე ჩამაგრებული ლამპერების დახმარებით საავტომობილო ტექნიკა ან ბორბლებიანი ტვირთი სწრაფად გადაგორდება გენბანზე და მაგრდება მასზე სპეციალური ტროსებით.

„რო-რო“ სერვისით განხორციელებული გადაზიდვების გეოგრაფია შთამბეჭდავია. აშშ-ს ძირითადი პორტები, სადაც შედიან ხომალდები რომლებიც ახორციელებენ გადაზიდვების ამ სახეს ესენია: პიუსტონი, ნიუ-ორკი, ბალტიმორი. დატვირთვის შემდეგ ისინი გადალახავენ ატლანტიკის ოკეანეს და გაემართებიან ევროპის პორტისაკენ, ესენია: ანტვერპენი ან ბრემენსაფენი, სადაც ხდება ტვირთის გადმოტვირთვა. ამგვარ მომსახურებას მიმართავენ თითქმის ყველა მოწინავე კორპორაციები, რომელიც დაკავებული არიან ავტონარმოება-გაყიდვით. მუხლუხობიანი ტექნიკის ავტოსატრაქტორო სპეციალიზირებული მანქანების, და სხვა საწარმო მონყობილობების, რომლებიც თავიანთი ზომების გამო ვერ თავსდებიან სტანდარტულ კონტეინერებში. დამუშავებულია ათობით სქემა და მარშუტი სწრაფი და ხარისხიანი მომსახურებისათვის. ტვირთგადამზიდავი კომპანიები იჩენენ დიდ ყურადღებას ამერიკიდან ბორბლებიანი ტექნიკის გადაზიდვის საქმეში უსაფრთხოებისა და პირველყოფილი ხარისხის შენარჩუნებისათვის, შეაქვთ აგრეთვე თავიანთი მომსახურებისათვის საბაჟო კონტროლის გაფორმება, ტვირთების ექსპედიტირება და ტექნიკის მომზადება რო-რო ხომალდებზე დასატვირთად. მოვიყვანოთ მაგალითად რო-როს ტექნოლოგიური სამორნე ტერმინალზე “ვეტროლე ბორტზე”. თავიდან გაკეთდა დამუშავება პირველი ლოკომოტივიანი ხომალდისა დაშლილ მდგომარეობაში, რომელიც განკუთვნილი

იყო ასტანის ლოკომოტივ ამწეობ ქარხნისათვის. ეს 12 თბომავალი მოტანილი იქნა ბალტიმორის პორტიდან საოკეანო ხომალდით “FEDORA” რომელიც გახლავთ საბორნე გადაზიდვების „WWL“-ის საკუთრება (15).

როლკერული სისტემა (რო-რო) - ეს გახლავთ ჰორიზონტალური დატვირთვა - გადმოტვირთვა ტვირთების საზღვაო გადაზიდვის დროს, გამოიყენება რა არაგაბარითული ტვირთებისათვის გადაგორების მეთოდით ავტომზიდვის საშუალებით, ან თავისი სვლით სატრანსპორტო საშუალებაზე. დიდ უპირატესობათ რო-როს სისტემისა ითვლება ის, რომ ამ ტექნოლოგიის დროს არ არის საჭირო მექანიზირებული ნავმისადგომის გამოყენება.

ეხლა როდესაც ჩვენ განვიხილეთ მულტიმოდალური ტრანსპორტის ბაზრის სხვადასხვა მხარეები, ჩვენ შეგვიძლია აგრეთვე განვსაზღვროთ სხვადასხვაგვარი ურთიერთობები, რომლებიც მათ აერთიანებს.

შიდა ნაოსნობასა და საზღვაო გადაზიდვებში რო-როსა და ბორანის მომხმარებლად გვევლინებიან ავტოსატრანსპორტო კომპანიები, ხოლო საკონტეინერო გადაზიდვებში მომხმარებლად გვევლინებიან სანაოსნო კომპანიები და ტვირთის გამგზავნი. ევროპაში საბორნე მიმოსვლები ხორციელდება ბალტიისა და ჩრდილოეთის ზღვებში: გერმანიის, დანიის, ნორვეგიის, შვედეთის და ფინეთის პორტებში. სულ დაახლოებით 350 საბორნე ხაზი არსებობს. ყველაზე გრძელ სარკინიგზო-საბორნე ხაზად მსოფლიოში ითვლება წყნარი-ოკეანის გადასავლელი, რომელიც აერთიანებს კანადასა და ამერიკის ალიასკას, ასრულებს რა გადაზიდვებს 2000 კმ მანძილზე.



სურ. 2.1. როლკერი

2.2 სარკინიგზო-საბორნე სატრანსპორტო-ტექნიკური სისტემა

ა) სარკინიგზო-საბორნე სატრანსპორტო ტექნიკური სისტემების შემადგენლობაში შედიან: საბორნე-ხომალდები, სანაპირო მონყობილობები, ბორანზე ასაყვანი და გადმოსაყვანი მოძრავი შემადგენლობები. სადერეფნე სარკინიგზო გზები ვაგონების მოსამრავლებლად და მათი ფორმირება ბორანზე გადასგზავნად. შემადგენლობა და ხასიათი საბორნე ტექნოლოგიური ოპერაციებისა დამოკიდებულია სანაპირო მონყობილობების ტიპობრიობაზე და ბორანის კონსტრუქციაზე, აგრეთვე, აკვატორიის პარამეტრებზე. ძირითადი ტექნოლოგიური სქემები ბორანის დამუშავების საწყის და საბოლოო პუნქტებში არსებობს შემდეგი ტიპის: ბუნებრივი შეგორება-გამოგორება ვაგონებისა ნაპირებიდან მაგისტრალურ ბორანზე (ბორანიდან ნაპირზე);

ბ) ფიდერული საშუალების გამოყენება ვაგონების მისაყვანად ბორანზე (ბორანიდან);

გ) ბორანის ბორტზე ვაგონების დასაყვანებლად გამოიყენება შესაგორებელი (გამოსაგორებელი), ან სალიფტო სისტემა. სარკინიგზო-საბორნე ეფექტურობის შეფასება უნდა განვიხილოთ ისეთ ალტერნატიულ შესაძლებლობებთან მიმართებაში, როგორცაა:

- გადაზიდვა შერეული სარკინიგო-საზღვაო გზით ორი გადასასვლელით (რკინიგზიდან საზღვაო ხომალდზე და ხომალდიდან სარკინიგო ტრანსპორტზე საზღვაო გზის დასრულების შემდეგ);
- გადაზიდვა პირდაპირი სარკინიგო გზით საზღვაო გზებზე გვერდის ავლით, სადაც ეს შესაძლებელია გაკეთდეს.

აქედან შეიძლება დავასკვნათ, რომ სარკინიგო საბორნე გადაზიდვების ეფექტი აღმოცენებულია შემდგომში:

ა) ტვირთების მიტანის სიჩქარე;

ბ) გემებისა და ვაგონების უსაქმოდ დგომის შემცირება, რაც გამოწვეულია გადატვირთების ოპერაციებით არ შესრულებით სახემელეთო და საზღვაო გზებით შეერთებისას;

გ) ხარჯების ეკონომია, გადასატვირთვი ტვირთების არ არსებობის შემთხვევაში;

დ) ტვირთების შენარჩუნება შენახვის უმაღლესი დონე;

ე) კომერციული ოპერაციების გაიოლება ტვირთის ერთი სახეობიდან მეორეზე გადატანის შემთხვევაში.

საბორნე გადასასვლელების მსოფლიო გამოცდილებიდან გამომდინარე ითვლება, რომ ისინი იძლევიან უფრო მეტ ეფექტს ზღვაზე არანაკლებ 1000 კმ-ის დაშორებისას, გარდა ამისა, საბორნე სისტემას ახასიათებს მთელი რიგი ნაკლოვანებები ესენია: გარკვეულია (თითქმის ორჯერ ნაკლებია ბორანის სასარგებლო დატვირთვის შესაძლებლობა ასეთივე ტვირთამწეობის ხომალდებთან შედარებით), რაც გამოწვეულია გადასატანი ტვირთის დიდი წონით TAR-ის წონასთან ერთად (ვაგონები):

- გაზრდილი ღირებულება ბორანის აგებისა ჩვეულებრივ ხომალდებთან შედარებით;
- მსხვილი დამატებითი კაპიტალ დაბანდება სახემელეთო მეურნეობებში, ბორანის დამუშავების პუნქტებში (მოძრავი შემადგენლობის თავმოყრისა და მიყვანისა ნაპირზე, ამავე მოწყობილობები და ჰიდროტექნიკური ნაგებობები).

სარკინიგზო-საბორნე სისტემების მატერიალური ბაზების ინტენსიური მოხმარება ფასდება სახმელეთო საბორნე კომპლექსით და გამტარუნარიანობის ხაზზე. გამტარუნარიანობა სახმელეთო სარკინიგზო-საბორნე კომპლექსისა იზომება პარომეციკლებში, ხოლო ბორნის გამტარუნარიანობის შესაძლებლობა-პირობითი სარკინიგზო ვაგონებითა ან ტვირთის წონით (ტონობით) (16).

2.3. ლიხტერმზიდების გამოყენება მულტიმოდალურ გადაზიდვებში

ლიხტერმზიდი სპეცილიზირებული ხომალდი ტვირთების გადაზიდვისათვის ლიხტერებში ან ბარჟებზე, კონტეინერებში, როგორც წესი, იგება ვინროსპეცილიზირებული სახით.

თანამედროვე ლიხტერმზიდები დანიშნულების იყოფა ორ ჯგუფად:

- 1) საოკეანო ლიხტერმზიდები, რომლებიც უზრუნველყოფენ ტვირთგადადინებას სხვადასხვა რეგიონების პორტებს შორის;
- 2) ხომალდი - ლიხტერმზიდები უზრუნველყოფენ ლიხტერების გადაზიდვას დაბალწყლიანი და სუსტად აღჭურვლი პორტებს შორის განსაზღვრულ რეგიონებში.

მსოფლიო გადაზიდვებში დღევანდელ დღეს იყენებენ ლიხტერმზიდების 5 სახეობას:

- 1) ლიხტერმზიდი (LESH)-ეს ხომალდი უჯრედოვანი კონსტრუქციისაა, განკუთვნილია იმ ლიხტერთა გადასაზიდად, რომელთაც გააჩნიათ მასა 500 ტონამდე. ლიხტერების ამონევა ბორტზე და ჩაშვება წყალში სრულდება ლიხტერმზიდის სახომალდე ამწეით, რომლის ტვირთმზიდვა უდრის 500 ტონას, რომელიც გადაადგილდება ხომალდის გასწვრივ სპეციალურ რელსებზე;
- 2) ლიხტერმზიდი (SI-BI)-რომელიც წარმოადგენს ხომალდს გადატვირთული გენბანის გარეშე. განკუთვნილია ლიხტერების ბორტსა და ბარჟისათვის ტვირთმზიდვის შესაძლებლობით 1000-1100 ტონამდე. ლიხტერების აზიდვისა და ჩამოზიდვისათვის გამოიყენება ჰიდრაულიკური სისტემა ხოლო ჰორიზონტალური გადაადგილებისათვის გამოიყენება მქაჩავი მოწყობილობა. ეს ლიხტერმზიდი გამოირჩევა უნივერსალობით. მათ შეუძლიათ მიიღონ ბორტზე სხვადასხვა ტვირთამწეობის მქონე ბარჟები, მათ შორის ლიხტერები (LESH),

აგრეთვე შეიძლება დაიტვირთონ როგორც ხომალდები ჰორიზონტალურ ტვირთდამუშავებით;

3) ლიხტერმზიდები (BAKO)-გათვლილია 12 ბაკოს ტიპის ლიხტერების პლიუს 500 კონტეინერისა 20 ფუტიანი ექვივალენტით. ლიხტერები თავსდება ტრიუმში, ხოლო მათი ამოზიდვა და ჩამოზიდვა სრულდება დოკირების გზით. კონტეინერების ჩატვირთვისა და გადმოტვირთვისათვის გამოიყენება სახმელეთო ან მცურავი მექანიზმები;

4) ლიხტერმზიდები შიდა სანყალოსნო გზებისათვის (BAKAT)-ის ტიპის. ესაა კატამარანი-ბარჟა მზიდი. ბარჟები შეტანილია ხომალდის ორ კორპუს შორის, ხოლო შემდეგ ლიფტით ან სახომალდო აშნეთი აწვევენ სპეციალურ ფლატფორმაზე. ბარჟის ტვირთის მოცულობა არის 140 ტონა. ხომალდზე თავსდება 10 ასეთი ბარჟა და 3 (LESH)-ის ტიპის ლიხტერი.

5) ფიდერული ლიხტერმზიდები (FLASH)-განკუთვნილია 8-12 ლიხტერების მიტანისათვის ადგილობრივ ხაზებზე ან რეიდზე. ეს არის დოკის ტიპის ლიხტერმზიდი. ლიხტერმზიდის გარდა ის შეიძლება გამოყენებულ იქნას კონტეინერების გენტვირთვისათვის და აგრეთვე ბორბლებიანი ტექნიკისათვის.

ზემოთ ჩამოთვლილის გარდა არსებობს აგრეთვე სხვა ნაირსახეობა ლიხტერმზიდებისა ისეთი როგორცაა (RO-FLOU). მსხვილგაბარითიანი მონყობილობების გადაზიდვისათვის, ან ხომალდ-ბარჟა მზიდების დოკის ტიპისა საზღვაო ნაწილიდან სამდინარეო თბომავალის გადაყვანისათვის, ან შემადგენლობისა ტვირთამწეობით 2500 ტონამდე. ყველაზე გავრცელებული მსოფლიოში LASH-ის ტიპის ლიხტერმზიდები, განსაკუთრებით ტრანსკონტინენტალურ გადაზიდვებზე ევროპასა და ამერიკას შორის. მაგალითისთვის შეიძლება გამოგვადგეს სატვირთო ხაზი, რომელიც აერთიანებს პუნტქებს მდინარე მისისიპის ბასეინში, აგრეთვე პუნქტებს მდინარე რეინზე, რომელზეც გადაიზიდება ბამბა, ქალაღდი, სასუქები და სხვა ტვირთები. ლიხტერმზიდი სატრანსპორტო-ტექნოლოგიური სისტემების გამოყენება საშუალებას იძლევა რეალიზირებული იქნას მთელი მისი უპირატესობა სხვა ტრადიციული გადაზიდვის საშუალებასთან, ძირითადად, რომელთა შორისაც შეიძლება ჩაითვალოს გადატვირთვითი ოპერაციების შესრულება საპორტე ტექნიკისა და სასანყოზე

მუშაობის გარეშე რაც განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია რეგიონისათვის სუსტად განვითარებული მექანიზმებით:

- ფართო შესაძლებლობაა ჩატვირთვა-გადმოტვირთვის ოპერაციების დანაწევრებისათვის პუნქტებად ლიხტერების ჩატვირთვა და გადმოტვირთვა მათი მცირე ტვირთბრუნვის გამო;
- გადამზიდავი დოკუმენტაციის გაიოლების შესაძლებლობა და ურთიერთანგარიშსწორება გადამზიდავ პროცესის მონაწილეებს შორის გამსხვილებული სატვირთო ადგილების გამოყენებით;
- უფრო მეტად ინტენსიური გამოყენების მიღწევა არსებულ დროში განსაკუთრებით ძვირადღირებული სისტემის ელემენტისა-ლიხტერმზიდისა მის ბოლო პუნქტებში დამუშავების დაჩქარების თასად. აღნიშნულ უპირატესობის გვერდით საჭიროა მივაქციოთ ყურადღება ნაკლოვანებებსაც, რომლებიც ახასიათებს ლიხტერმზიდებს კერძოდ:
- არასრული გამოყენება ლიხტერმზიდების ტვირთამწეობისა (დაახლოებით 70%) ლიხტერის საკუთარი წონის ხარჯზე;
- გაზრდილი კაპიტალ დაბანდება კომპლექსის სისტემის ტექნიკური საშუალებების მშენებლობისათვის;
- ლიხტერმზიდები, ლიხტერები, ფიდერული ლიხტერმზიდები, რეიდული მეურნეობა და სხვა;
- ლიხტერების მცირე ტვირთბრუნვას სამდინარეო ხომალდებთან შედარებით, რომლებიც გამოიყენება იმავე მონაკვეთებზე შიდა საწყლოსნო გზებზე;
- დაბალი გამავლობისა და მანევრირების ხასიათი ლიხტერებისა და მათი შემადგენლობა, რაც ამცირებს ორჯერ მათი მოძრაობის სიჩქარეს შედარებით ტრადიციულ სამდინარეო ხომალდებთან და შემადგენლობებთან;
- აუცილებლობა შეიქმნას აკვატორია ლიხტერების აწვევისა და ჩამოშვების ოპერაციების შესრულებისათვის (17).

2.4. მულტიმოდალური გადაზიდვების უპირატესობა

მულტიმოდალური გადაზიდვები ეს არის საზღვაო, სარკინიგზო, საავტომობილო და საჰაერო ტრანსპორტის ერთიანობა. ასეთი გადაზიდვები საშუალებას იძლევა ოპერატიულად და ეკონომიკურად იქნას მიტანილი ტვირთი მთელს მსოფლიოში. მულტიმოდალური გადაზიდვების არჩევა განპირობებულია მისი ეკონომიურობით, დროის მოგებით და ყოველი ქვეყნის სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის სპეციფიკით. გადაზიდვის ამ სახეს ყოველი ტრანსპორტის უპირატესობით გამოყენების გამო აქვს გაზრდილი მოთხოვნილება. ამავე დროს, გამომუშავდება ოპტიმალური მარშუტი, რომლის დროსაც გათვლილია გადასაზიდი ტვირთის სპეციფიკა. მულტიმოდალური გადაზიდვები გამოიყენება ტრანსპორტირებისას ხარჯების შესამცირებლადაც.

მსოფლიო პრაქტიკაში ყველაზე გავრცელებულია მულტიმოდალური გადაზიდვების შემდეგი სქემები:

- 1) ავტოტრანსპორტი-ავიატრანსპორტი-ავტოტრანსპორტი;
- 2) ავტოტრანსპორტი-სარკინიგზო ტრანსპორტი-ავტოტრანსპორტი;
- 3) სარკინიგზო ტრანსპორტი-ავიატრანსპორტი-ავტოტრანსპორტი;
- 4) სარკინიგზო ტრანსპორტი-საზღვაო ტრანსპორტი-ავტოტრანსპორტი;
- 5) სარკინიგზო ტრანსპორტი-საზღვაო ტრანსპორტი-სარკინიგზო ტრანსპორტი;
- 6) სარკინიგზო ტრანსპორტი-ავტოტრანსპორტი-ავიატრანსპორტი-ავტოტრანსპორტი.

მოფიყვანოთ მულტიმოდალური გადაზიდვების უპირატესობანი:

- 1) შესაძლებლობა (კარიდან კარამდე მიტანისა). ხშირად ასეთი მიტანა ტვირთების ექსპორტ-იმპორტის ტრანსპორტირებისას დიდ მანძილზე შესაძლებელია მხოლოდ მულტიმოდალური გადაზიდვების გამოყენებისას. ეს დაკავშირებულია იმასთან, რომ ასეთი გადაზიდვები ხშირად სრულდება საზღვაო, სარკინიგზო ან ავიატრანსპორტით. ამ დროს ტვირთის პირდაპირ

მიმღების მიტანისათვის აუცილებელია გამოყენებული იქნას ავტოტრანსპორტი აეროპორტიდან, საზღვაო პორტიდან ან სარკინიგზო სადგურიდან;

2) გადაზიდვისას შეიძლება გამოყენებული იქნას კონტეინერების ყველა ტიპი გაბარიტების გათვალისწინებით, ტვირთის ქიმიური და ტექნიკური განსაკუთრებულობის გათვალისწინებით. საკონტეინერო გადაზიდვა გაცილებით ოპტიმალურია მულტიმოდალური სქემისათვის, რომელშიც ხორციელდება დიდი რაოდენობით გადატვირთვა. კონტეინერები შეიძლება მთლიანად იქნას დაკომპლექტებული დამკვეთიან და გადაკომპლექტებული მიმღების მიერ, რაც უზრუნველყოფს ტვირთის შენარჩუნების პროცესის გაძლიერებას;

3) მულტიმოდალური გადაზიდვებისას გათვალისწინებულია ყოველი რეგიონის ინფრასტრუქტურის განვითარების დონე ტვირთის მოძრაობის მარშრუტებზე. ეს საშუალებას იძლევა გამოყენებულ იქნას ყოველ რეგიონში უფრო ჩქარი, საიმედო და ეკონომიური სახის ტრანსპორტისა, რაც შედეგადაც მცირდება ხარჯები და ტრანსპორტის დრო;

4) აუცილებლობის შემთხვევაში შესაძლებელია გადამისამართება ტვირთისა ტრანსპორტირების პროცესში და შესაძლებელია მარშრუტის კორექტირება გადამისამართებასთან დაკავშირებით. ასეთი შესაძლებლობა ძალიან მოსახერხებელია გრძელ მარშრუტებზე იმ შემთხვევაში თუკი მიმღებს შეეცვალა მისამართი;

5) მიტანის სწრაფი დრო. საავიაციო ტრანსპორტის გამოყენების შემთხვევაში მულტიმოდალური გადაზიდვის დროს საგრძნობლად მცირდება, თუმცა თავად გადატანის ხარჯები იზრდება. რადგანაც ტვირთის გადატანა ამ შემთხვევაში ხორციელდება ერთი გადამტანით, ეს საშუალება იძლევა თავი დავაღწიოთ თექნიკურ გაუმართაობებს;

6) ტვირთის მფლობელის მინიმალური მონაწილეობა მულტიმოდალურ გადაზიდვებში. ეს მონაწილეობა შეიძლება შეზღუდულ იქნას მხოლოდ ტვირთამდე დოკუმენტების გაფორმებამდე. მაგრამ სურვილის შემთხვევაში ტვირთის მფლობელს შეუძლია მონაწილეობა მიიღოს მარშრუტის დაგეგმვაში, ტრანსპორტის მოძებნასა და მის მომზადებაში;

7) გადაზიდვის დაბალი ფასი- კლიენტების ფინანსურ საშუალო ეკონომიას ხელს უწყობს, ის ფაქტი, რომ სამუშაოების კომპლექსზე დაკვეთა ერთ კომპანიაში ყოველთვის ეკონომიურად

უფრო მომგებიანია, ვიდრე რამოდენიმეში. მომგებიანია კლიენტებისათვის ტარიფების ერთობლივი მოქმედება მულტიმოდალურ გადაზიდვებში;

8) ტვირთის გადაზიდვის შესაძლებლობა ყოველგვარი სიხშირის გარეშე და ყველაზე ძნელად მისასვლელ ადგილებზე;

9) მოქნილი ლოჯისტიკური სქემები. ტვირთის მიტანის დამოკიდებულება სიშორისა და აუცილებელ სიჩქარეზე. მულტიმოდალურ გადაზიდვისას შეიძლება გამოვიყენოთ მინიმუმ ორი ვარიანტი ლოჯისტიკურ სქემებისა: ის ვარიანტი, როცა ტვირთი გადაიტანება სწრაფად, მაგრამ ძვირად და ის, როდესაც დიდი ხნით და იაფად. სწრაფი, მაგრამ ძვირი გადაზიდვებისას საუბარი, როგორც წესი, ეხება გადაზიდვების საქმეში საჰაერო ხომალდების მიზიდვას, ხოლო ნელი, მაგრამ იაფიანი გადატანისას, გამოიყენება ჯგუფური ტვირთების სქემა, როდესაც ტვირთი რჩება საწყობში და გადაიგზავნება თანამგზავრი ტრანსპორტით (სატრანზიტო);

10) პასუხს აგებს მთელს გადაზიდვაზე ერთი კომპანია, ე.ი პასუხისმგებლობას ტვირთის მიტანისათვის ყველა ამოქმედებულ, სხვადასხვა ტიპის ავტოტრანსპორტით მას ეკისრება.

ნაკლოვანებები მულტიმოდალურ გადაზიდვებს გაცილებით ნაკლები აქვს ვიდრე უპირატესობანი:

1) სხვადასხვა სახის ტრანსპორტის გამოყენებისას თავის დაღწევა ჩატვირთვა-გადმოტვირთი სამუშაოსათვის შეუძლებელია, ეს კი ხშირად იწვევს რისკს საქონლის დაზიანებისა;

2) ტრანსპორტის ცვლილება ართულებს კონტროლს საქონელზე;

3) იზრდება მიტანის დრო;

4) რისკები, ფორს-მაჟორული მდგომარეობა, განსაკუთრებით როცა საქმე ეხება ტრანსკონტინენტალურ გადაზიდვებს-აქ გამოსავალია დაზღვევა, რომელსაც ცდილობენ გააფორმონ გადაზიდვების ორგანიზატორების უმრავლესობა (6. გვ. 568).

თავი 3. მულტიმოდალური გადაზიდვების ეკონომიკური ანალიზი

3.1. ინტერმოდალური და მულტიმოდალური გადაზიდვების ეკონომიკური ეფექტი
ეკონომიკური ეფექტი ინტერმოდალური და მულტიმოდალური გადაზიდვებიდან შედარებით
გაუმსხვილებელი სატვირთო გამზიდებისაგან შედარებით მიიღწევა შემდეგი გზით:

ა) მიტანის დროის შემცირება სასაწყობე ოპერაციებისა მინიმიზაციის ხარჯზე ჩატვირთვა-
გადმოტვირთვის პროცესის უნარიანობის ხარჯზე, ავტომატიზირებული კონტროლის დანესების
შესაძლებლობა სატვირთო მონყობილობების მოძრაობაზე.

ბ) ხარჯების ეკონომია მოძრაოვი შემადგენლობის გადამუშავების დაჩქარების ხარჯზე მისი დატვირთვის-გადმოტვირთვისა და სასაწყობე ოპერაციებზე. აგრეთვე ფინანსური გაანგარიშების დაჩქარება, ტვირთის შენახვის დონის ამაღლება, მაღალ წარმოებადი გადატვირთვითი სამუშაოების გამოყენების შესაძლებლობა.

საქონლის მოძრაობის ეკონომიკური ეფექტიანობა (ETD) შეიძლება გამოისახოს შემდეგი სახით:

$$\text{ETD} = \text{N-CTD/CTD}$$

სადაც,

N-შემოსავლის საქონლის გაყიდვისას;

CTD-საქონლის მოძრაობის თანმდევი.

შერეული გადაზიდვების თანხვედრათა ლავირების ხარისხში საქონლის მასის გადაადგილების ოპტიმალურ ვარიანტის გამოსაკვლევად ჩვეულებრივად გამოიყენება ტვირთის მიტანის სატრანსპორტო სქემა.

ტრანზიტით გადატანა ან სასაწყობე რეზერვი ძირითადი წერტილები შუა პუნქტებში და სხვადასხვა სახის სატრანსპორტო ტიპების გამოყენება.

ინტერ და მულტიმოდალური ტექნოლოგიების ფართო განვითარება დაფუძნებულია, ერთი მხრივ სამეცნიერო-ტექნიკურ პროგრესის მიღწევებზე ტრანსპორტის დარგში, მეორე მხრივ სატრანსპორტო ხარჯების დანების აუცილებლობაზე ტვირთის ფასებიდან გამომდინარე მკაცრი მსოფლიო ეკონომიკური კონკურენციის პირობებში. ამას საგრძნობლად უწყობს ხელს პერიოდულად განმეორებადი ენერგეტიკული კრიზისი, რომელიც დაკავშირებულია კერძოდ ფასების ზრდაზე ენერგეტიკაში. გასული საუკუნის 80-იანი წლების შუა პერიოდში ტრანსპორტში შეიქმნა ახალი მატერიალური ტექნიკური ბაზა, რომელზედაც დაფუძნდა თანამედროვე ტექნოლოგიები ინტერ და მულტიმოდალურ გადაზიდვებისა. პარალელურად განვითარდა მასობრივი კომპიუტერიზაცია, რამაც იმოქმედა ტრანსპორტზე, უქალაქლო ტექნოლოგიებით სატრანსპორტო დოკუმენტაციის შედგენასა და გადაცემაზე, ტვირთების

მოძრაობაზე, ელექტრონულ კონტორლზე, ლოჯისტიკის როლის გაზრდა, გადაზიდვების ორგანიზაციის ამოცანების შესრულებაზე.

რეგიონალური სატრანსპორტო კვანძები და სატრანსპორტო კორიდორები

სატრანსპორტო კომპლექსის რეგიონალური ცენტრები თანხვედრაში არიან ეკონომიკის სხვა სექტორების ანალოგიურ სტრუქტურებთან, რაც უზრუნველყოფს კავშირს წარმოებასა და მოთხოვნას შორის. ლოჯისტიკური სისტემის ჩანერგვა, ნიშნავს ტრანსპორტისათვის ახალი ფუნქციების მინიჭებას, რომელიც ორგანულად გააერთიანებს წარმოებასა და მოხმარების სფეროებს. ვითვალისწინებთ რა, რომ საავტომობილო კომპლექსის საწარმოებისათვის საერთაშორისო კორიდორული ხაზების აქტუალურობასა და მნიშვნელობას, აუცილებელია სახელწმიფო პროგრამები საერთაშორისო ლოჯისტიკური ცენტრების შექმნისათვის, რეგიონალური სატრანსპორტო-გამანაწილებელი სისტემების ფორმირების საფუძველზე, რომელიც მიმართულია ტვირთმოძრაობის გაზრდაზე ინტერმოდალური ახალი კორიდორების მიმართულებით.

შექმნილი მსხვილი ეკონომიკური რაიონების მიმართ შეიძლება გამოყენებული იქნას ტერმინოლოგია-რეგიონალური სატრანსპორტო სისტემები (რსს), მაგრამ შესაძლებელია ამ ცნების გამოყენება სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემების მიმართაც, რომლებიც მდებარეობს ქვეყნის ერთ ან რამოდენიმე განსაზღვრულ პუნქტებში.

კომპლექსური, კოორდინირებული სამუშაოების შესრულებისათვის ტრანსპორტის ყველა სახეობისა, მულტიმოდალური სატრანსპორტო კვანძში მიზანშეწონილია ლოჯისტიკური ცენტრის შექმნა. ლოჯისტიკური ცენტრი გააერთიანებს და კოორდინირებას გაუწევს ყველა დაინტერესებული სუბიექტის მუშაობას მულტიმოდალური სატრანსპორტო კვანძისა: მეტრასპორტეებს, ფირმა-ოპერატორებს, ტერმინალებს, სასაწყობე კომბაინებს, სადაზღვეო კომპანიებს, ბანკებს, საინფორმაციო და კომუნიკაციურ სტრუქტურებს. ის უნდა იყოს მაკოორდინირებელი ორგანო, რომელიც უზრუნველყოფს რაციონალურ და ეფექტურ მოძრაობას ტვირთისა საქონლისა და მომსახურების შესაძლებლობას მულტიმოდალური სატრანსპორტო კვანძისა.

შეიძლება გამოიყოს, ძირითადი ფუნქციები ლოჯისტიკური ცენტრისა:

- ტრანსპორტის სხვადასხვა სახეობის კოორდინაციის დონის გაზრდა მულტიმოდალურ სატრანსპორტო კვანძში;
- ტვირთის გამგზავნა და ტვირთის მიმღებთა კომპლექსური სატრანსპორტო მომსახურების ორგანიზაცია;
- მომსახურების სპექტრის გაფართოება და ხარისხის ამაღლება, რომელიც წარმოიქმნება ტვირთის მიტანისა;
- დამატებითი ტვირთების მოზიდვა მულტიმოდალურ სატრანსპორტო კვანძებში.

სატრანსპორტო სქემების ოპტიმიზაცია, ტვირთების მიტანის დროის შემცირება. სატრანსპორტო საშალებების ჩატვირთვის ოპტიმიზაცია, მათ შორის ორგანიზაცია „თანამგზავრი ტვირთების“ სისტემის მუშაობისა (7. გვ. 229-236).

3.2. გადაზიდვების ბაზრის მონიტორინგი და გამოკვლევა

მარშუტებზე არსებული მონაცემების ბანკის შექმნა, გადაზიდვების პირობებზე, სანაწობებზე და სატრანსპორტო კომპანიათა შესახებ ტვირთის გამგზავნა და ტვირთის მიმღებთათვის საჭირო ინფორმაციის მიწოდება არსებული ხელშეკრულების საფუძველზე.

მიწოდება ინფორმაციისა ტვირთის გამგზავნა და ტვირთის მიმღებთათვისაც ტვირთის ადგილსამოფელის შესახებ, მისი მდგომარეობის შესახებ გადატანისა შენახვის პროცესში.

მსოფლიო პრაქტიკაში ლოჯისტიკური პროვაიდერული ფირმები ჩამოყალიბებულია, ხოლო აუთოსორსინგი სატრანსპორტო ლოჯისტიკისა, ესაა ნორმა. ამ მომსახურების მომხმარებლად ითვლებიან, ძირითადად, იმპორტიორები და მსხვილი საწარმოები, რაც სავსებით ლოგიკურია. სატრანსპორტო ლოჯისტიკის აუთოსორსინგი ეკონომიკურად მიზანშეწოლია დიდი მოცულობის ტვირთის გადაზიდვისას. მთელს მსოფლიოში ეს სეგმენტი იზრდება ყველაზე მეტად დინამიურად ვიდრე სხვები. იმპორტ/ექსპორტის გაზრდის მოცულობები ქვეყანაში არის ფაქტორი, რომელიც ალბათ გახდება ამ სეგმენტის განვითარების კატალიზატორად.

ყველაზე პერსპექტიულ სეგმენტად ლოჯისტიკურ მომსახურების ბაზრისა ითვლება დაწესებული დროისათვის სასწრაფო მიტანის ბაზარი (JIT). ეს სეგმენტი აქტუალურად ვითარდება მთელს მსოფლიოში. მომსახურების ასეთი ორგანიზაციისას ხდება შედარებით მეტი დამატებითი ღირებულებისა, ამიტომ შესაბამისად - ეს არის ერთ-ერთი ყველაზე მომგებიანი სეგმენტი. საბაზრო ურთიერთობის ჩამოყალიბებას საქართველოში დაუნიებით მოითხოვს სატრანსპორტო - ლოჯისტიკური ინფრასტრუქტურის ფორმირებას. მისი ძირითადი სისტემწარმოქმნის ელემენტი უნდა გახდეს სატრანსპორტო კვანძები, მაგისტრალური და ადგილობრივი გზები, საკონტეინერო და ტვირთგადამამუშავებელი ტერმინალები, მულტიმოდალური სატრანსპორტო ლოჯისტიკური ცენტრები. მულტიმოდალური სატრანსპორტო ლოჯისტიკური ცენტრების სახით მხედველობაში მიიღება მრავალ ფუნქციური სატერმინალო კომპლექსი, რომლებიც მდებარეობს საზოგადოებრივ სატრანსპორტო კვანძებში.

ინტეგრაციის ხარჯზე, რომელიც ხდება სასაქონლო მატერიალების, საინფორმაციო, საფინანსო და სერვისების მიმდინარეობაზე მიიღება მაქსიმალური სინერგეტიკული ეფექტი. ერთიანი საორგანიზაციო ეკონომიკური სისტემის, ფინანსური, ინფორმაციული, სამართლებრივი, აგრეთვე სამეცნიერო ტექნიკური და საკადრო უზრუნველყოფა რეგიონალური გადაზიდვის ფორმირების საფუძველი ხდება. რეგიონალური ტერმინალებისა და სატრანსპორტო ლოჯისტიკური ცენტრების გაერთიანება და ინტეგრაცია ერთიან სატრანსპორტო ლოჯისტიკურ სისტემაში. სისტემური მიდგომების პოზიციიდან რეგიონალური სატრანსპორტო ლოჯისტიკური სისტემა განიხილება როგორც ერთი კომპონენტი გლობალური (ნაციონალური, მსოფლიო) მაკროლოგიური სისტემისა, რომელსაც თვითყოფადი ლოჯისტიკური ინფრასტრუქტურა გააჩნია და მონაწილეობს ეროვნულ ან საერთაშორისო გადანაწილების პროცესში. მაგალითად: აშშ-ში ტვირთგადამამუშავების წონობრივი სიმძლავრით 6 750 ათასი ტონა წელიწადში შეძლებს უზრუნველყოფს 10 წლევით ნინსწრებით ინტეგრირებული ეკონომიკური ეფექტი, დაგროვებითი წანაზარდის სახით სუფთა მოგებისა (იმავედროული ხარჯების გამოკლებით) 1 340 მილიონი დოლარის მოცულობით. ასეთ დროს არის საშუალება შეიქმნას დამატებითი სამუშაო ადგილი

მიხლოებით 7000, ხოლო საბიუჯეტო ეფექტი (საგადასახადოს შემოსავლების სახით) შეადგენს თითქმის 900 მილიონ დოლარს.

ქვეყანაში მულტიმოდალური ტრანსპორტების შესაძლო განვითარების სიტუაციური ანალიზი საქართველოში მულტიმოდალური ტრანსპორტის განვითარების კვლევებმა ცხადყო, რომ პოტენციური აქ ძალზე დიდია. მიუხედავად ამისა, დღევანდელ დღეს პრაქტიკულად სუსტად გამოიყენება.

საქართველოს მთავრობის, აგრეთვე, რკინიგზის ხელმძღვანელობამ, ავტოსატრანსპორტო საწარმოებისა და შუამავალმა ფორმებმა, აუცილებელია, რომ გადააქციოს უზარმაზარი პოტენციური ეკონომიურად ეფექტურად კონკურენტუნარიან მულტიმოდალურ სატრანსპორტო მომსახურებად, რომელიც უპასუხებდა ბაზრის ყოველგვარ მოთხოვნილებას. საქართველოში მულტიმოდალური ტრანსპორტის განვითარება საშუალებას მოგვცემდა შეგვექმნა ახალი სატრანსპორტო ალტერნატივა რომელიც ორიენტირებული იქნებოდა მთელი სატრანსპორტო სისტემის უკეთესი ფუნქციონირებისაკენ, მთლიანობაში თუ გავითვალისწინებთ რომ მულტიმოდალური ტრანსპორტის განვითარება ქვეყანაში დარჩეს წარმატებული განსაღვრულ პირობებში. მაგალითად თუკი ის შეძლებს კონსოლიდირება გაუწიოს დიდი მოცულობის ტვირთებს, რომელიც იგზავნება საკმაოდ დიდ მანძილზე. მულტიმოდალური გადაზიდვები სარკინიგზო ან საზღვაო ბაზაზე შეიძლება გახდეს უფრო ეფექტური ალტერნატიული გადაზიდვა მხოლოდ ავტომობილებით, რკინიგზით ან საზღვაო გადაზიდვით.

გადაზიდვების სხვადასხვა ტიპების დროს ტვირთგამგზავნი ეჭახებიან სხვადასხვა ფერებისა და ხარისხის შეფარდებას. თუკი გადატანის ფასში არ შედის ყველა არსებული ხარჯები, მაშინ გადატანის სახეობა (ან ტრანსპორტის სახეობათა თანმიმდევრობა) იქნება მხოლოდ ოპტიმალური გადანაცვლებების მომენტისათვის და არ ასახავს რეალურ ეკონომიკურ პრინციპებს. ამგვარად, მულტიმოდალური გადატანის განვითარების ათვლის წერტილად შეიძლება ჩაითვალოს ადგილობრივი კონკურენცია სხვადასხვა სახეობის ტრანსპორტებს შორის, რაც გულისხმობს სატრანსპორტო ბაზრების პრივატიზაციას, თანაბარი სასტარტო პირობების შექმნას და დარჩენილი სატრანსპორტო მონოპოლიების გამსხვილებას.

მოდელური კომპანიები, წარმოდგენენ მულტიმოდალური სერვისების კომპანია-ორგანიზატორებს, რომლებიც საკუთარ თავზე ღებულობენ პასუხისმგებლობას მომხმარებლების წინაშე. მოდელური კომპანია დებს კონტრაქტს ყველა ფირმასთან, რომლებიც მიაწოდებენ მომსახურებას. მოდელური კომპანიის ყველა პარტნიორის მომსახურება უნდა შეესაბამებოდეს ხარისხის გარკვეულ სტანდარტებს, რომლებიც ამ მოდალური კომპანიის მიერ არის დანესებული. მოდელურ კომპანიას უნდა გააჩნდეს კლიენტურის გარკვეული რაოდენობა, რომელთანაც ის შეძლებს შეთავაზოს მომსახურების სხვადასხვა ფორმები. უნდა განიხილოს გზებისა და ტერმინალების ორგანიზირება, სამარშუტო ბლოკ მატარებლებლების სისტემის ჩამოყალიბება რეგიონების მომსახურებისათვის. ბლოკ-მატარებლის მომსახურება შესაძლებელია მხოლოდ საკმაოდ დიდი რაოდენობის ტვირთის გადასაზიდად ერთი მიმართულებით სხვა რეგიონებს ის მომსახურებას არ გაუწევს (8. გვ.148-150).

ბლოკ-მატარებლების სერვისისათვის არსებობს მიმართულება, რომლის მისამართით შეიძლება გაიგზავნოს ტრანზიტული კონტეინერები, საექსპორტო და საიმპორტო ტვირთით. აქ ტვირთის მოცულობა უკვე მნიშვნელოვანია და ტარიფები შეიძლება დადგინდეს საერთაშორისო ნიმუშების მიხედვით.

ტვირთების საერთაშორისო დინება შეიძლება სანყისი დაუდოს შიდა ეროვნულ მულტიმოდალურ გადაზიდვებს. ნაციონალური გადაზიდვებისას სატვირთო ადგილებზე ფასწარმოქმნა აგებულია შიდა პრინციპებზე. სრულყოფილი ნაციონალური სერვისი შეიძლება წარმოიქმნას მხოლოდ მაშინ, როდესაც ბაზარი მიიღებს ახალ პრინციპებს. ყველა სისტემების კვანძი განლაგებული იქნება ცენტრალურ რეგიონში. ეს კვანძი დააკვაშირებს ერთმანეთთან სხვადასხვა დანიშნულების პუნქტებს. ყველა გადატვირთვით სამუშაოები შესრულდება აქ. ის აგრეთვე იქნება მთავარი გენერატორი შემოსული და გასული ტვირთებისა.

როგორც უკვე ვახსენეთ, ძირითად ელემენტად წარმოდგენილ სისტემაში, მოიაზრება სამარშუტე მომსახურება ბლოკ-მატარებლით. თუკი აუცილებელი იქნება ჩატვირთვა-გადმოტვირთვა მაშინ მატარებლებლი დარჩებიან ხელშეუხებელნი, გადატვირთულნი

იქნებიან მხოლოდ თვით კონტეინერები. ამგავარად შესაძლებელი იქნება სატრანზიტო დროის მინიმალიზაციის მიღწევა და საექსპლუატაციო ოპტიმალიზაცია.



სურ.3.1. ბლოკ მატარებლები

ტერმინალს სატრანსპორტო კვანძში უნდა ქონდეს შესაბამისი მონწყობილობები ტანკერის და რეფრეჟერატორის მისაღებად, ისევე როგორც სახიფათო ტვირთებისა. ტერმინალის ცალკე ნაწილში, სადაც გამოიშავდება რეფრეჟერატორული კონტეინერები, უნდა იყოს ხელმისაწვდომი დროის ყველა მონაკვეთში რათა გაკონტროლდეს ტემპერატორული რეჟიმი. კონტეინერები, რომელშიც მოთავსებულია სახიფათო ტვირთი უნდა იყოს კარგად იზოლირებული. ყველა ეს სპეციალურ მონწყობილობებს სპეციალიზირებული კონტეინერებისა აქვთ დიდი მნიშვნელობა, რადგანაც სატვირთო ადგილების ამ სახეობებს აქვთ დიდი პოტენციური მულტიმოდალური ტრანსპორტის განვითარების თვალსაზრისით.

დასავლეთში გადაზიდვების მოცულობა სპეციალიზირებული სატვირთო ადგილებისა სწრაფად იზრდება. აუცილებელია, რომ პერსონალი იყოს სპეციალურად მომზადებული ტერმინალზე სახიფათო ტვირთზე მუშაობისათვის, საჭიროა, აგრეთვე, სპეციალური აღჭურვილობა ავარიის შემთხვევაში, მათ შორის ტანკერების განმენდისათვის, ეს ადგილი უნდა მდებარეობდეს ტერმინალისგან მოშორებით. ამისათვის შეიძლება გამოყენებულ იქნას სპეციალიზირებული კომპანია.

მომსახურების დამატებითი სახეობისას, რომელიც შეიძლება იქნეს შეთავაზებული ტერმინალზე, შეიძლება იყოს საბაჟო განმეზღვა. დღეს ეს არსებობს, მაგრამ საჭიროა მისი რეორგანიზაცია და ახალი აღჭურვილობა. ერთ-ერთი ძირითადი სირთულე ტერმინალის ტვირთბრუნვის გაზრდის გზაზე არის მებაჟების შესაძლებლობების შევიწროება სწრაფად შეასრულონ კონტეინერის განმეზღვა. ამის მიზნად შეიძლება დასახელდეს არა იმდენად გადატვირთული მოცულობა, არამედ ბევრი სხვადასხვა ვალუტის არსებობა და ინფლაციის მაღალი დონე. საბაჟო პროცედურები უნდა გაიოლდეს.

სხვა დამატებითი მომსახურების სახეობად, რომელიც ლოგიკურია არსებობდეს ტერმინალზე ან მის მახლობლად, ეს არის სარემონტო მომსახურება, მომსახურება არენდა/ლიზინგისათვის გარკვეული სატვირთო ადგილისათვის.

ოპტიმალური სქემის მიხედვით ტერმინალი მონოდებულა უზრუნველყოს მომსახურება უკვე არსებული სახაზო მატარებლების გზებისა. მოთხოვნილებები გაიზრდება გზების გაფართოებასა და ეკონომიური აქტიურობის დონის ამაღლებასთან ერთად. არ არის რეკომენდირებული გადამეტებული იქნას მაქსიმალური ნიშნული თუკი მოთხოვნილება გადანონის მაშინ საჭირო იქნება შეიქმნას ახალი ტერმინალი. მატარებლების განრიგი უნდა შემუშავდეს ტერმინალზე ოპერაციების ოპტიმიზაციის მოთხოვნილების გათვალისწინებით. გათვალისწინებული იქნება შესაძლებლობა ვერტიკალური ჩატვირთვა-გადმოტვირთვა ტვირთისა. მომავალში გადაზიდვები უნდა შეესაბამებოდეს სტანდარტებს. შეკითხვაზე იმაზე, უნდა იყოს თუ არა მონყობილობა ვერტიკალური ჩატვირთვა-გადმოტვირთვისა დაფუძნებული თუ ის არ უნდა იყოს მობილური, გადაწყდება მოთხოვნილების მიხედვით და ფინანსური რესურსებით. მთლიანობაში მობილური მონყობილობები ამწეზე უფრო იაფია და თანაბარია წარმოებაში. ამწის უპირატესობა გამოიხატება იმაში, რომ ის უფრო ეფექტურია გარემოს გამოყენების თვალსაზრისით. მობილური მონყობილობებისათვის, გარდა ამისა, საჭიროა საკმაოდ ფართო, დაფარული გზები, მაშინ როცა ამწისათვის საკმარისია ორი რელსი. ამწეები, აგრეთვე, უფრო მიმზიდველია გარემოს დაცვის საქმეში და ნაკლებად ხმაურიანი. ამწეები რჩებიან ძველ პოზიციებზე. ამწის მოქმედებით გაშლილობა შეადგენს დაახლოებით 500 მეტრს. მთელი რიგი კონტეინერებისა ითვლის 6 ერთელ TEU-ს, ეს ნიშნავს რომ მატარებელი 120 TEU-თი უნდა იქნეს დანაწევრებული. კონტეინერის შენახის ზონები შეიძლება

მოთავსებული იქნას იქ, სადაც დღესდღეობით ინახება არასტანდარტული კონტეინერები. ამ ზონების მომსახურება ხდება ე.წ ჩანგლისეული დატვირთვით. შენახვის ზონის გარე პერიმეტრზე მოთავსებულია სარემონტო ზონები.

3.3. ლოგისტიკური ინტეგრაციის განვითარებისა და ფორმირების თეორიული ასპექტები

ეკონომიური სუბიექტების ინტეგრაცია კორპორაციულ-ლოგისტიკურ სისტემებში ქმნის ქსელურ ბიზნეს-პროცესების უნიკალურ კონფიგურაციას, რასაც მივყავართ სინერგეტიკულ ეფექტსა და „კოლექტიური კაპიტალის“ ფორმებისკენ, აგრეთვე ფორმირდება საერთო კონკურენტული უპირატესობანი, რომელიც ვლინდება სისტემის შესაძლებლობებში დამოუკიდებელ და მდგრად განვითარებაში, თითო ორგანიზების უნარში, სისტემურობაში, და სტრუქტურულ პროპორციონალურობაში.

ბაზრის განვითარების თანამედროვე ტენდენციები ითხოვენ კორპორაციული პოლიტიკის ბალანსირების გზების მოძებნას, რაც თავის მხრივ, ითვალისწინებს სამეცნიერო-ტექნიკურ და ეკონომიკურ-ლოგისტიკური განვითარების დარგში გარკვეული მოქმედებების ჩატარებას.

ლოგისტიკური ინტეგრაციის პოლიტიკის ძირითად პირობად, როგორც საერთო ეროვნული სტრატეგიის ძირითად შემადგენელად ითვლება:

- ცოდნისა და ინფორმაციის გავრცელების გარემოს შექმნა, როგორც ძირითადი ფაქტორისა მდგრადი ეკონომიკური განვითარების;
- ლოგისტიკური ინტეგრაციის ფორმირება ბიზნესის აქტიური მონაწილეობით, მეცნიერებისა და საერთაშორისო ურთიერთმოქმედებისა მატერიალური ნაკადების მაღალი მობილურობის დონით სამეცნიერო მართვაზე გადასასვლელად.

აღნიშნულ კონტექსტში ლოგისტიკური ინტეგრაციის ფორმა საშუალებას მისცემს მატერიალური ნაკადების პროცესების მართვის განვითარებას, მჭიდრო ურთიერთშეთანხმებით სუბიექტთა შორის და ეკონომიური ზრდის იმპულსების განვრცელებით, შესაძლებლობას მისცემს რეგიონების და დარგების ეკონომიურ განვითარებას.

სხვადასხვა დონის ურთიერთშეთანხმებისას მართვითი გადანყვეტილების შეუთანხმებლობისას არ იძლევა საშუალებას რესურსების კონცენტრირებისა და მიზანშეწონილად გამოყენებულ იქნას ეკონომიური სუბიექტების არსებული პოტენციალის გამოყენება. აუცილებელია ავანსოთ გარკვეული თანმიმდევრობით ღონისძიება, რომელიც მიმართული იქნება ლოგისტიკური ინტეგრაციის პოლიტიკის რეალიზაციაზე და იმოქმედოს თანამშრომლობის ურთიერთმოგების პრინციპების თანახმად:

- უპირველეს ყოვლისა, ბიზნესის ერთობლივი დიალოგის მიმდინარეობისას, აუცილებელია შეთანხმებულ იქნას მიზანი, ფორმირებული დავალებების პირამიდა;
- შემდეგ საჭიროა შეფასდეს შესაძლებლობები და გეგმები არსებული ლოგისტიკური ცენტრების მოდერნიზაციაზე და ახალი ინფრასტრუქტურული მოედნების აშენებისა ИКТ (საინფორმაციო კომუნიკაციური ტექნოლოგიები).

რის შედეგადაც-უნდა მოხდეს მოქმედებების კოორდინირება დასასახელი გეგმების შესასრულებლად და გადანაწილდეს მიღებული ეფექტი შეთანხმებასთან შესაბამისად.

მიმდინარე კონტექსტში საჭიროა მივემხროთ მთელ რიგ პრინციპებს:

- სახელმწიფოს აქტიურობის შენარჩუნებას საწარმოს განვითარებას ინტეგრირებაში;
- საჭიროა ძალების კონცენტრირება ურთიერთმოგებიანი თანამშრომლობის განვითარებისათვის კორპორაციული ლოგისტიკური თანამშრომლობისა;
- მოხდეს ბიზნესის ლოგისტიკური აქტიურობის განვითარებისთვის ხელშეწყობა. კორპორაციული სტრუქტურების ეკონომიური პოტენციალის გაძლიერების პირობად, რომლებიც შედიან ინტეგრირებული ლოგისტიკურ სისტემაში, ითვლება მართვითი მოქმედების შესრულება ლოგისტიკური ინტეგრაციის რეალიზაციის პრაქტიკაში 3.1 სქემის მიხედვით რომელიც გვთავაზობს:
- შესაბამისი სამართლებრივ-ნორმალურ ბაზის ფორმირებას და ტექნიკურ პირობებს ფართო დიაპაზონის ლოგისტიკურ ინტეგრაციის ორგანიზაციისათვის, რომლებიც შედიან საერთო კორპორაციულ, დარგობრივ, რეგიონალურ და საერთაშორისო თანამშრომლობაში;

- ლოგისტიკური თანამშრომლობის ინტერესთა თანხვედრა და ლოგისტიკური პარტნიორობისათვის პირობების შექმნა;
- ტექნიკური საშუალო ფორმირება და პერნოსალის შესაბამისი კვალიფიკაცია ლოგისტიკური ინტეგრაციის უზრუნველყოფისათვის, რომელიც დაფუძნებულია ურთიერთმომგებიანი პარტნიორობის პრინციპებზე;

ამავე დროს საჭიროა აღნიშნულ იქნას რომ მუშაობა ლოგისტიკური პროცესების სრულყოფისათვის ორიენტირებული უნდა იყოს მეცნიერულ და მონიშნულ ტექნოლოგიების ათვისებაზე.

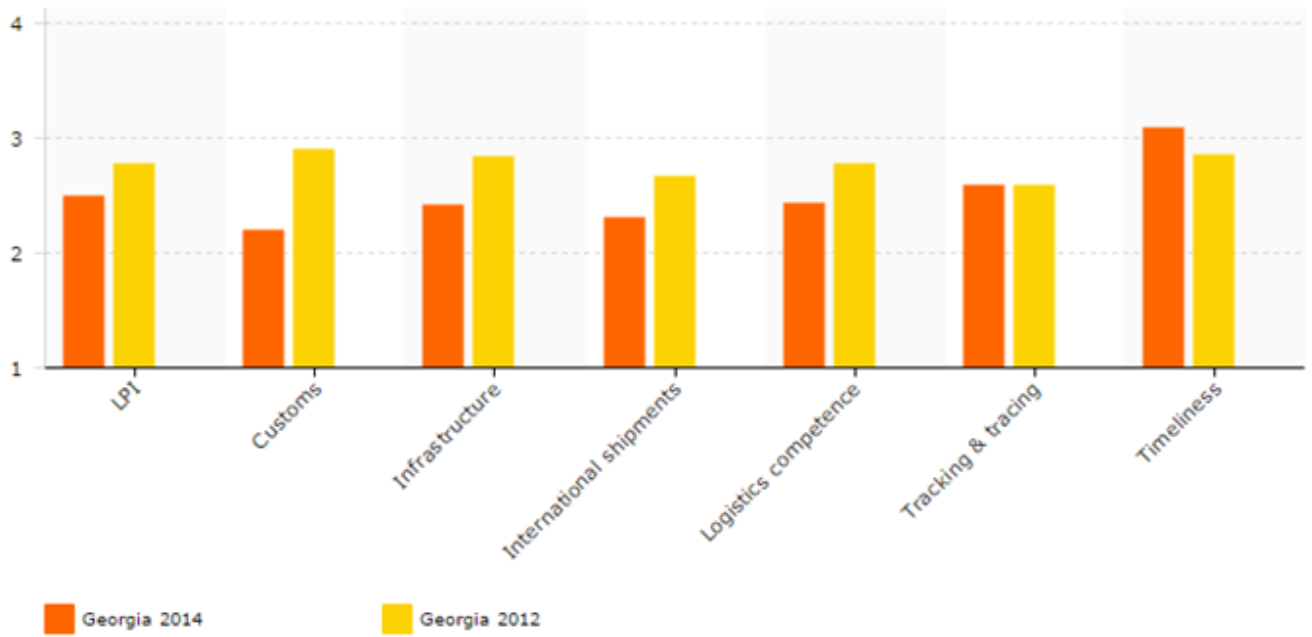
ნახ. 2. საქართველოს მაჩვენებლები ლოგისტიკის ეფექტიანობის შეფასების ძირითადი კრიტერიუმების მიხედვით

	LPI	Customs	Infrastructure	International shipments	Logistics competence	Tracking & Tracing	Timeliness
2010	2.61	2.37	2.17	2.73	2.57	2.76	3.08
2012	2.77	2.90	2.85	2.68	2.78	2.59	2.86
2014	2.51	2.21	2.42	2.32	2.44	2.59	3.09
2014 (2012, 2010)	116 (77, 93)	131 (44, 81)	100 (58, 109)	138 (91, 95)	119 (70, 83)	102 (93, 89)	87 (115, 111)

წყარო: The World Bank [6]

ცხრ. 3.1. ლოგისტიკის ეფექტიანობის მაჩვენებლები წლების მიხედვით

ნახ. 3. საქართველოში ლოგისტიკის ეფექტიანობის დინამიკა 2012-2014 წლებში



წყარო: The World Bank - Country Score Card: Georgia 2014 [7]

ცხრ.3.2. ლოგისტიკის ეფექტიანობის დინამიკა წლების მიხედვით

მართვითი მოქმედებების შემადგენლობა ლოგისტიკური ინტეგრირების სისტემების ფორმირებისას ლოგისტიკური საინფორმაციო სისტემები (ლსს) ლოგისტიკური ინტეგრაციის რეალიზაციის ძირითად ამოცანად ლსს-ის ალგორითმების მონაცემებთან შესაბამისად ითვლება:

- თანამედროვე ლოგისტიკური სივრცის ფორმირება, რომელიც ორიენტირებულია მტკიცე ურთიერთობაზე საქონელმწარმოებელსა, სერვისის სამსახურებს, გადამზიდავების, სავაჭრო და საბითუმო წერტილების, საბაჟო და სავადასახადო სამსახურების, საწყობებისა და საწარმო ობიექტებისა;
- „ერთიანი საქონელ მოძრაობის ფანჯრის“ შექმნა, რომელიც საშუალებას იძლევა ბაზრის მატერიალური დინებების ოპერატიულ მომარაგებას და დაკმაყოფილებას მოთხოვნის, უზრუნველყოს მაღალ ტვირთბრუნვას.

- ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურის დონის ამაღლება საწარმოო განვითარების ტენდენციების გათვალისწინებით;
- პერსონალის პროფესიული მომზადების უზრუნველყოფა;
- ლოგისტიკური სიძლიერის განვითარების ხელის შეწყობა, გზების რეკონსტრუქცია, ლოგისტიკური ცენტრების მოდერნიზაცია, საქონლის მოძრაობის ინფორმატიზაცია.

მდგრადი ურთიერთშეთანხმების უზრუნველსაყოფად, ლოგისტიკური განვითარების აქტივიზაციის და ურთიერთსასარგებლო ეკონომიკური ურთიერთობისათვის საჭიროა გადაიჭრას ორი ამოცანა, რომლებიც ეხება, უპირველესად, ლსს-ის სუბიექტების საინფორმაციო რესურსებით უზრუნველყოფა და მექანიზმების შემუშავება ლსს-ის წარმართვისათვის, რომელიც უზრუნველყოფს წარმოების ზრდას, დანახარჯების შემცირებას და სინერგეტიკული ეფექტის მიღებას. გააანალიზოთ მოცემული ამოცანების გადაწყვეტის ალგორითმი.

3.4. საინფორმაციო უზრუნველყოფა ფორმირებული ინტეგრაციის პირობებში

უფრო ზუსტი პროგნოზისათვის აუცილებელია სანდო და დროული ინფორმაცია როგორც ღია ასევე, შეზღუდული ნებადართულობა ლოგისტიკური ფუნქციონირების სხვადასხვა მიმართულებებზე.

ლოგისტიკის განვითარების ინტეგრირებული გადაწყვეტილებების შექმნისას აუცილებელია გაკეთდეს ოპტიმალური არჩევანი:

- ინტეგრირებული სისტემების ფორმირების საშუალებები და ინსტრუმენტები;
- პროგრამული უზრუნველყოფა;
- პერსონალის მონაცემთა დამუშავება.

საჭიროა აღინიშნოს, რომ ლსს-ის განსაკუთრებულობა უნდა შეესაბამებოდეს ტვირთბრუნვის სიძლიერესა და ბრუნვის შესაძლებლობას, ბიზნეს პროცესების განსაკუთრებულობას, ფინანსურ შესაძლებლობებს და განვითარების სტრატეგიულ გეგმებს. სხვადასხვაგვარმა ვარიანტებმა უნდა გაითვალისწინოს, ერთი მხრივ, სიტუაცია თანამედროვე ბაზარზე, მეორე მხრივ ღირებულება და ფუნქციონოლარულ დონეზე.

კლასიფიკაციური ნიშნები	საინფორმაციო მონაცემებთან ჯგუფები	კლასიფიკაციის ყოველი ჯგუფის დახასიათება
1. მიღებული წყაროსადმი დამოკიდებულება	კონკრეტული სუბიექტის საერთო ეკონომიკურობა	რადგან მიღებული წინადადება ინტეგრაციის შესახებ ითვლება სტრატეგიულად, მათი მიღებისას აუცილებელია კონკრეტული-ეკონომიკური მონაცემების საერთო ეკონომიკურობისა: ბაზრის კონკურენტობაზე, დარგობრიობაზე და ბუნებრივ კლიმატურ ფაქტორებზე.
2. ინფორმაციის სახეობა	ტექნიკური, ლოგისტიკა	ყოველი სტრატეგიული გადაწყვეტილება ბაზირდება შეფასებების ალბოთობის საფუძველზე, რადგანაც დაკავშირებულია დიდხნიანი პერსპექტივისათვის
3. ნებადართულობის დახასიათება	ინფორმაცია, რომელიც იმყოფება როგორც თავისუფალ ასევე შეზღუდულ დონეზე	ინფორმაცია თავისუფალ დონეზე: კომპანიის საიტები ინტერნეტში, ძირითადი ინფორმაცია კომპანიის შესახებ, ფასიანი ინფორმაცია, მიმოხილვები, რეიტინგული

		გამოკვლევები, ექსპერტებისა და სააგენტოს კვლევები
4. წყაროების მიკუთვნილობა	ინფორმაცია აუდიტორიული, ინტერნეტული და მარკეტინგული დოკუმენტაციის შესახებ	ძირითადი ჯგუფებია საბუღალტრო აღრიცხვის მონაცემები, სტრატეგიული გამოთვლები, ბიზნეს გეგმა, საბიუჯეტო შემოსავლები და გასავლები, საექსპერტო ინფორმაცია
5. გამოშვების ერთეულები	ღირებულებითი, ნატურალური და პირობითად ნატურალური გამოშვები	მონაცემები აბსოლუტურ და მიახლოებით ჩვენებებში
6. სასიცოცხლო ციკლების ერთეულები	ინფორმაცია წინა ინტეგრაციული და ბოლო საინტეგრაციო ეტაპებისა	ტვირთბრუნვის მოცულობის შესახებ მონაცემები, ურთიერთშეთანხმების პირობები ლოგისტიკური დანაკვების შესახებ
7. დროებითი ნიშნები	რეტროსპექტული, ოპერატიული, პერსპექტიული	პრიორიტეტული დარგების განვითარების შეფასება

ცხრ. 3.3. ლოგისტიკური საინფორმაციო სტრატეგიის გადამუშავებისათვის

არსებობს საკმაოდ ბევრი საშუალებები საინფორმაციო უზრუნველყოფის ფორმირებისა ინტეგრაციის პირობებში, განვიხილოთ განსაკუთრებით გავრცელებული მიდგომები:

1) ინტეგრირებული ლოგისტიკური სისტემების დამუშავება ლსს საკუთარი ძალებით (კომპანიის პროგრამისტები), ჩვეულებრივ ტიპური აღრიცხვით ან საბუღალტრო-სააღწერო პერსონალური მონაცემების ბაზაზე. ამისათვის დამახასიათებელია ფუნქციონალურ-ორიენტირებული სამუშაო. ინფორმაციით დახარისხებული, ე.ი ინტერაქტიულ რეჟიმში. ესეთი მართვა ორიენტირებულია სააღრიცხვო ოპერაციების ავტომაზაციაზე ეს ითვლება ლოკალურად. ეს მეთოდი ლსს-ის ფორმატში შეიძლება მიზანშეწონილია იმ შემთხვევაში, როდესაც დრო და ოპერატიული მართვა არ ითვლება წარმატების კრიტიკულ ფაქტორად. წესით, ამ სახით ფორმირებული ლსს-ი ემსახურება კომპანიის ბიზნეს-სტრატეგიის რეალიზაციის საშუალებას;

2) შექმნა მზა ტირაჟირებული გადანყვეტილებებისა ERP/CSRP-კლასის (ან ERP), შემქნელთაგან პოზიცირდება როგორც ბიზნეს საწარმოს დონისა (EBS-Enterprise Business Solution). EBS-ის გამოყენება უზრუნველყოფს საქმიანი პროცესების სტანდარტიზაციას, უკუაგდებს პრობლემებს ინფორმაციის გადამუშავებასთან და მიახლოებასთან. EBS-ის ინტერაქტუალობის დახმარებით ჩქარდება მუშაობა კლიენტებთან, მომწოდებლებთან და შუამავლებთან. საშუალებას იძლევა ბიზნეს პროცესებში მიმდინარე გადახრების ანალიზირებისა და გასათვალისწინებლად დანახარჯებისა არსებული დროის რეჟიმში ყველა საწარმოს მაშტაბებში, რომლებიც მონაწილეობენ ლსს-ში, რაც უზრუნველყოფს „დროს“ და „ოპერატიულ ინფორმაციას“ კომპანიის უძირითადესი რესურსებისა. EBS-ის კონცენფია რეალიზდება საწარმოს ტექნოლოგიური სტანდარტული დროის სახით საქმიანი ოპერაციების სასიცოცხლოდ ციკლის კონტროლისათვის. მიმდინარე კონცეფციაში ინფორმაციულ რესურსებად ითვლება მხოლოდ აქტუალური ინფორმაცია, რომელიც შეესაბამება ოპერაციის სასიცოცხლო ციკლის ეტაპებს;

3) ლსს-ის გადამუშავება კომპანიის მხარეების მიერ დამკვეთის ბიზნეს პროექტებისათვის. რთული ლსს-ის გამოყენება (CASE-საშუალებები) საშუალებას იძლევა გამოყენებულ იქნას

ახალი ორიგინალური-ბიზნეს ტექნოლოგიები მისი შემდგომი ტირაჟირების პრინციპებზე. განსაკუთრებული გამოყენება ამ საშუალებამ მიიღო მცირე და საშუალო ბიზნესში;

4) არენდა (აუტსორსინგი) ინტეგრირებული ლსს-ისა კორპორაციული კლასისა, განსაკუთრებით პერსპექტიულია მცირე და საშუალო ბიზნეს-ორგანიზაციებისათვის, ლოგისტიკური ოპერატორებისათვის, ვირტუალური კორპორაციებისათვის და კომპანიებისათვის, რომელთაც გააჩნიათ საქონლისა და მომსახურების მოკლე სასიცოცხლო ციკლი. მოცემული ვითარება ორიენტირებულია ინტერნეტ-საშუალებებზე და კოლექტიურ გამოყენებაზე ლსს-ის საინფორმაციო პოტენციალისა მონაცემების კომუნიკაციური ცენტრების პროვაიდერების ხელმძღვანელობით. ეს ორგანიზებული ფორმა დაშვებისა ლსს EBS-კლასისა ტიპურ ტირაჟებისა რომელიც კონფიგურირებულია ERP-სტანდარტის საქმიან ოპერაციამდე და მოდიფიკაცირებულია ინტერნეტ-გარემოზე;

5) შეძენა მზა ინტეგრირებული გადაწყვეტილებებისა „სწრაფი ჩანერგვისა“ ფართოდ გამოიყენება მცირე და საშუალო ბიზნესში. სრულდება უნიფიცირებული გადაწყვეტილებების ფორმაში ლსს-ის აუტსორსინგისა და ინტერნეტ-გარემოსათვის, ან ვინროსპეციალიზირებული დარგობრივი გადაწყვეტილებებისათვის, კონკრეტული საოპერაციო პლატფორმისათვის და ASAP ტექნოლოგიებისათვის. ასეთი სისტემა უზრუნველყოფს დროის ეკონომიას ჩანერგვის დროს, ექსპლუატაციაში შეყვანიზა და პერსონალის სწავლისას.

6) თანმიმდევრული შეკრება ლსს-სა საჭიროებს ფუნქციონირებისას ახალი თაობის ლსს-ის ტირაჟირებადი მოდულებისაგან და სხვადასხვა გადამამუშავებლების ერთობლივი მოდულისაგან;

სამოდულო შეკრების ტექნოლოგია მიეკუთვნება ახალ მიმართულებას საინფორმაციო რესურსების ინტეგრაციის სფეროში. მისი პრაქტიკული რეალიზაცია არის მაგალითი ლოგისტიკური პროცესებისა. სისტემის მოდულები შეიძლება გამოყენებული იქნას ავტონომიურად, შეიძლება ინტეგრირებული იქნას SAP R/3-ის სისტემაში ან იმუშავოს სხვა გარე საინფორმაციო სისტემასთან მსუბუქი ინტეგრირების ფონზე. შეიძლება გამოყენებული იქნას გარე სუბიექტების მიერ ფართოდ დიაპაზონით online-რეჟიმში(13. გვ. 24).

საჭიროა ყურადღება მიექცეს იმას, რომ გადამუშავების თითოეული მიმართულება და ჩანერგვს, აქვს როგორც უპირატესობა, ასევე ნაკლოვანებები.

ურთიერთანამშრომლობის პრინციპებიდან გამომდინარე და ინტერესთა თანხმობით ლსს-ის ყველა სუბიექტთა შორის, ინფორმაციას გააჩნია ძირეული მნიშვნელობა ლოგისტიკური კავშირის კოორდინაციაში. რისკების შემცირების მიზნით, საინფორმაციო განხეთქილებებისას, აუცილებელია შესაბამისი საშუალებების არჩევა საინფორმაციო უზრუნველყოფისათვის, რომელიც პასუხსობს ლსს-ის სუბიექტების განვითარების ყველა მოთხოვნას.

საშუალება	ღირსებები	ნაკლოვანებები
პერსონალური მონაცემების საკუთრებრივი აღრიცხვა	შედარებით ნაკლები ხარჯები, მოდიფიკაციის ოპერატიულობა, ბიზნეს-პროცესების სპეციფიკის გათვალისწინება	მთლიანი გადანაცვტილების არ არსებობა ინტეგრირებული სუბიექტებისათვის
EBS-Enterprise Business Solution	ბიზნესის მართვის კომპლექსური ავტომატიზაცია, მზა-ბიზნეს პროცესები, მსოფლიო გამოცდილება, ონლაინ რეჟიმში მართვა, ორგანიზებული სტანდარტიზაცია	მაღალი ღირებულება, ჩანერგვის ხანგრძლივობა და რისკები

საინფორმაციო სისტემის დაკვეთით	სრული დაკმაყოფილება დამკვეთთა მოთხოვნებისა, ინტერფუნქციანულობა და წარმოებითობა.	საბოლოო გადანყვეტილებების მაღალი ფასი, დამკვეთის პასუხისმგებლობა დამუშავებაზე, ექსპლუატაციაზე შესვლაზე.
აუთსორსინგი	საკუთარი საინფორმაციო სტრუქტურების არსებობა, სწრაფი ჩანერგვა, დაბალი ფასი, ლსს-ის სუბიექტების მონაწილეობასთან თანხვედრაში	მაღალ გამტარიანობის მქონე კავშირის არსებობის აუცილებლობა. კლიენტისა და პროვაიდერის ურთიერთობაში მაღალი ნდობა.
ლსს-ის სწრაფი ჩანერგვა	დაბალი ფასი და გადამუშავების სისწრაფე ხარისხიანი მომსახურება.	შეზღუდული ფუნქციონირება, ინსტრუმენტალური საშუალებების არ არსებობა.
მოდულური საინფორმაციო სისტემა	მოქნილი ანცობის შესაძლებლობა.	ახალი, ნაკლებად შესწავლილი მიმართულებები.

ცხრ.3.4. სისტემის ურთიერთკავშირთა ცხრილი

საინფორმაციო განხეთხილების მინიმზაციის მიზნით, აუცილებელია საინფორმაციო უზრუნველყოფისათვის შესაფერისი პირობების არჩევა, რომელიც პასუხობს ЛИС-ის სუბიექტების სტრატეგიული განვითარების ყველა მოთხოვნილებას

3.5. ლოგისტიკური ინტეგრირებული სისტემის მართვის მექანიზმი

მას შემდეგ, რაც განსაზღვრულია მიმართულება საინფორმაციო უზრუნველყოფისა, საჭიროა გამოვარკვიოთ ინტეგრირებული სისტემის ელემენტები, დავაზუსტოდ მართვის კოორდინაციული ცენტრი, გამოვიმუშავოთ ინსტრუმენტი მონაწილეებს შორის ურთიერთკავშირის ფორმირებისას, გამოვყოთ ეფექტურობის კრიტერიუმები და პრინციპები საფინანსო რესურსების გადანაწილებისა ინტეგრირებული ურთიერთმოქმედების მონაწილეებს შორის. დიაგნოსტიკის რეზულტატების მიხედვით განისაზღვრება ზრდის ძირითადი საშუალებები წარმოებისა, ხარჯების შემცირებისა და პროგნოზირების სინერგეტიკული ეფექტი.

ლოგისტიკური ინტეგრაციის კონცეფცია მდგომარეობს შემდეგში:

- ურთიერთმომგებიანი შეთანხმების დადება შერეულ სანარმოებს შორის (საერთო კორპორაციული ურთიერთმოქმედების სიბრტყეზე);
- დაინტერესება, კომპეტენტურობა, პატიოსნება ურთიერთმომგებიან თანამშრომლობაში;
- კანონიერება, ინტეგრირებული ურთიერთშეთანხმების წახალისება

განვიხილოთ ალგორითმი ლოგისტიკური ინტეგრირებული სისტემის მართვადი მოქმედებისათვის. უპირველეს ყოვლისა საჭიროა აღინიშნოს, რომ ლსს-ის მართვა მოითხოვს კომპლექსურ მიდგომას, დანყებული ლსს-ის ყოველი სუბიექტის მიკრო დონით, რომელიც ორიენტირებულია კორპორაციებს შორის თანამშრომლობაზე. ამგვარად, წარმოდგენილ ალგორითმში ფორმირებულია მოქმედებების თანმიმდევრობა ლოგისტიკურ ინტეგრაციის ფუნქციების ფორმირებაზე.

კორპორაციული ურთიერთმოქმედების დონეზე მონაწილეებულ ინტეგრაციულ მმართველობაში უნდა შეთანხმდეს ფუნქციები, მათ შორის ტარდება ერთდროული განსჯა ამოცანების გადაჭრასთან დაკავშირებით რაც საშუალებას იძლევა ჰარმონიზებისა კორპორაციული დანაყოფების სტრუქტურების ინტერესებისა, მათი მდგრადი განვითარების ფორმირებისა ფუნქციონალური ინტერესების კონტექსტში. საჭიროა აღვნიშნოთ, რომ მიკრო დონის

სისტემის ინტეგრირება აერთიანებს სხვადასხვა ფუნქციებს: მომარაგებითი, წარმოებითი, გაყიდვითი, სასაწყობო, სატრანსპორტო და სხვა. ამავე დროს მთავარ პირობად ითვლება განყოფილებებს შორის შეთანხმებული მოქმედება.

კორპორატივთაშორისო დონეზე ურთიერთმოქმედებისას ფორმირდება ურთიერთმოქმედების პირობა; გამოიკვეთება დარგობრივი პრიორიტეტები და საბაზრო განვითარება, ორგანიზაციებს შორის მჭიდრო კავშირი, რომლის საფუძველზეც ხორციელდება მოლაპარაკებითი ურთიერთობები და ტარდება ლოგისტიკური ურთიერთმოქმედების მოდერნიზაცია.

კოორდინაციული ცენტრის დონეზე მიღებული სინერგეტიკული ეფექტი გადანაწილდება ლსს-ის მონაწილეთა პრიორიტეტებსა და აქტიურობაზე, რეზულტატები ედარება გეგმიურ მაჩვენებლებს, გამოვლინდება გადახრები და ტარდება დამუშავება ღონისძიებებისა, რომელიც ემსახურება გადახრების აღმოფხვრას.

მოცემული სქემის უპირატესობა აშკარაა:

- მალლდება მიღებული კორპორაციული გადანყვეტილების გამჭირვალობა;
- ორგანიზაციების ღია დიალოგით ამოცანის შეთანხმება;
- რეალურ დროში რეჟიმის მართვისადმი მიდგომა ადაბლებს რისკს.

ინტეგრირებული მართვის მექანიზმის დამუშავებისას გათვალისწინებულია მიზანდასახულობა, საბაზრო განვითარების პირობები და კორპორატიული სტრუქტურების კომერციული ინტერესები რაც საშუალებას იძლევა:

- 1) გამოყენებულ იქნას სარეზერვო სიმძლავრეები;
- 2) დავნიოთ ზედმეტი წარმონაქმნი გარეგინებით;
- 3) გააქტიურდეს კავშირები მენარმეებსა და სავაჭრო ბაზრებს შორის;
- 4) განვითარდეს საწარმოების პოტენციალი.

ლოგისტიკურ ინტეგრირებულ სისტემებში ფორმირდება რთული კომბინაცია კორპორატიული სტრუქტურული ურთიერთმოქმედებისა, რომლებიც მოთავსებულნი არიან თითქოს და სხვადასხვა სიბრტყეებზე, ამავე დროს ერთდროულად ავსებენ ერთმანეთს. ყოველი სუბიექტი ინტეგრირებულ სისტემაში შედის: ლოგისტიკურ, ფინანსურ, საინფორმაციო, წარმოებითი და სხვა ურთიერთმოქმედებაში.

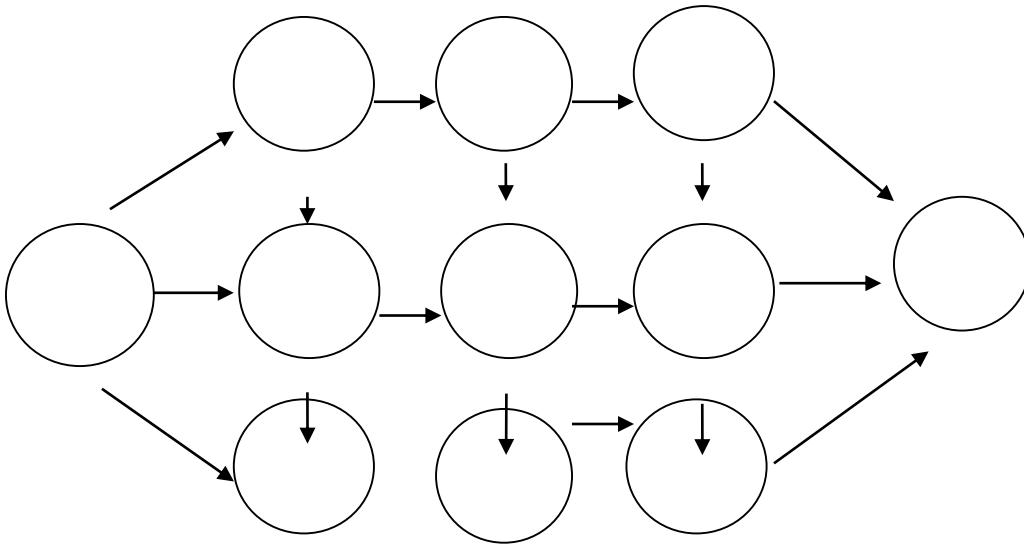
ლსს-ის სუბიექტების რანგში გამოდიან:

- საწარმოო დანესებულებები;
- ლოგისტიკური ორგანიზაციები (სავაჭრო ქსელები, სანაოსნო და გადამზიდავები);
- სამეცნიერო-კვლევითი ცენტრები, სასწავლო დანესებულებები;
- საკრედიტო, ლიზინგური, გამოთვლითი, სადაზღვეო ორგანიზაციები.

სტრატეგიული არჩევანისთვის კონკრეტული კორპორაციული სტრუქტურისა და მათი ინტეგრაციისა ერთიან ლოგისტიკურ ჯაჭვში აუცილებელია გათვალისწინებულ იქნას შემდეგი პირობები:

- ურთიერთქმედების მიმართულება: წარმოებითი, ინფრასტრუქტურული, კორპორაციული, კომერციული, მაკორდინებული და სხვა;
- მონაწილის ღვაწლი სინერგეტიკული ეფექტის მიღების მიზნით;
- კონკურენტუნარიანობის ზრდის პერსპექტივა ინტეგრაციული განვითარების რეზულტატში.

ურთიერთკავშირის ფორმირებისას საჭიროა გათვალისწინებული იქნას, რომ ЛИС-ის კოორდინატორი აქტიურად უნდა თანამშრომლობდეს საწარმოო დანესებულების ვექტორებთან, უნდა მიაღწიოს უფრო ღრმა გაგებას სახასიათო მაჩვენებლისა და ტექტიკური ამოცანების ყველა მონაწილის კორპორაციული ინტერესების შეთანხმების სახით, რაც თავის მხრივ ხელს შეუწყობს ეკონომიკურ განვითარებას როგორც ლოგისტიკურ პროცესებისა, ასევე კორპორაციული სტრუქტურების სამეურნეო მოღვაწეობისა. ინტეგრირებული სტრუქტურების მართვის მექანიზმის ფორმირებისათვის მისაღებია გრაფიკული მეთოდი ან იმიტაციონალური მოდელირება.



ნახ.4.1. 0-ვანი პრინციპების მატრიცა

აღნიშვნა:

0-ამოცანის დასახვა: ინტეგრირებული განვითარების დამუშავება;

1-კორპორაციათა შორისი ურთიერთობების დამყარების ბარიერის შეფერხება;

2-ინტეგრირებული ურთიერთობების ფორმირება;

3-საფასო პოლიტიკის სრულყოფა, გადახდის პირობების შეთანხმება;

4-ინტეგრირებული საინფორმაციო არხების ფორმირება;

5-ინტეგრირებული ლოგისტიკური არხების ფორმირება (მომარაგება-გაყიდვის პოლიტიკის (რეიტინგი, მონიტორინგი), ჩატვირთვა-გადმოტვირთვა, ტრანსპორტირება, თანხლება);

6-ლონისძიებების გატარება, დუბლირების თავიდან აცილების მიზნით;

7-სამეცნიერო-ინოვაციური წინადადების სტიმულირება, გრანტების გამოცხადება, კონფერენციების ჩატარება, გამოფენები, პრეზენტაციები;

8-პროდუქციის მოდიფიკაცია, ტექნოლოგიური პროცესების სრულყოფა, მომზადება, გადამზადება, პერსონალის კვალიფიკაციის ამაღლება;

9-საქონლის მოძრაობის აქტივიზაცია: ტენდერებზე გასვლა, რეგიონთაშორისო ურთიერთობების აქტივიზაცია;

n-კორპორაციული სტრუქტურების კონკურენტული უპირატესობის ამაღლება, რომელიც ინტეგრირებული არიან ლსს-ში.

ლოგისტიკური თანმიმდევრობა მართვის მოცემული ალგორითმის ფორმირებისას წარმოშობს შეკავშირებულ ბლოკებს:

- საინფორმაციო: 1-4-7 ოპერაციების კომპლექსი ბაზრის გამოკვლევისათვის;
- მართვითი: 2-5-8 კოორდინაციის კომპლექსი სამეურნეო პროცესების ინტეგრირებულ სისტემაში;
- ფინანსური: 3-6-9 მოქმედების კომპლექსი, რომელიც უზრუნველყოფს მდგრად ურთიერთობის ფინანსურ დინებებთან.

ინტეგრაციული პროცესების განვითარებისათვის და ეკონომიკური ეფექტების მიღებისათვის აუცილებელია მივყვეთ შემდეგ პრინციპებს:

- თანამშრომლობის მრავალგვარი ფორმების სტიმულირება;
- შეიქმნას „რბილი“ ფორმები ურთიერთობისა;
- კოორდინირება გაუკეთდეს ინტეგრაციულ პროცესებს.

ერთ-ერთი უმთავრესი ასპექტი ინტეგრირებულ სისტემის მართვისა არის მართვის ცენტრის არჩევა და ურთიერთობის იერარქია. ლსს-ის მართვის ცენტრის ფორმირების პროცედურა დაყვანილია საწარმოს კოორდინაციის მექანიზმების დამუშავებამდე, რომელიც მოთავსებულია ერთ ტერიტორიაზე, შედიან რა ადგილობრივ და დარგთაშორისო ურთიერთობაში. ლოგისტიკური პროცესები მართვის კოორდინაციულ ცენტრად და ინტეგრირებულ გარემოდ მიზანმიმართულია შეიქმნას დეპარტამენტი ЛИС-ის სუბიექტების ერთობრივი ძალებით, რომელიც თავის მხრივ მიეცემა უფლებამოსილება აკრეფა და გადამუშავება ინფორმაციისა საქონელბრუნვის შესახებ, მარშუტირების დამუშავება, განსაზღვრა დროებითი, რაოდენობითი, ხარისხობრივი კრიტერიუმები, კორპორაციათაშორისი ლოგისტიკური ურთიერთობისა.

კოორდინატორის ამოცანებში შედის:

- სამუშაოების ორგანიზაცია და კოორდინაცია ლოგისტიკური პროცესების ფორმირებისა და რეალიზაციისათვის;
- საქონელბრუნვის დაჩქარების უზრუნველყოფა, ლოგისტიკური პროცესების დანახარჯების შემცირება;
- სტრატეგიული მუშაობის ჩატარება ტექნიკური განვითარების გარემოში, ЛИС-ის მართვის საინფორმაციო შემადგენლობა და ადაპტაცია ბაზრის პირობებთან.

კოორდინაციული ცენტრის ფუნქციებს შეიძლება მივაკუთვნოთ:

- ლოგისტიკური პროცესების მონიტორინგი, და გადახვევის აღმოფხვრა;
- ლოგისტიკაში თანამშრომლობის ხელშეკრულების მომზადებაში მონაწილეობა აგრეთვე ეკონომიკურ, სამეცნიერო-ტექნოლოგიურ მოღვაწეობაში კორპორაციული სტრუქტურების წარმომადგენლებთან;
- ლოგისტიკური პროცესების თანხლება(მომარაგება-გაყიდვა, ტრანსპორტირება, შენახვა, ტვირთგადამუშავება და სხვა).
- ნორმალური ბაზის შექმნა, რომელიც რეგლამენტირებას უკეთებს ლოგისტიკურ განვითარებას კორპორაციული სტრუქტურების ინტეგრაციის პირობებში.

რადგანაც ლსს-ის შექმნას და განვითარებას აქვს სტრატეგიული ხასიათი დინამიური საბაზრო გარდასახვის პირობებში, მაშინ ტაქტიკამ შეიძლება განიცადოს შეცვლა შიდა და გარე ფაქტორების გათვალისწინებით. ამასთან, დაკავშირებით, აუცილებელია მართვის შემდეგი მიდგომები რომელიც სტიმულირებას უწევს ლოგისტიკურ პროცესებს:

- საქონელბრუნვის პრიორიტეტული არხების განსაზღვრა;
- ტრანსნაციონალური წარმონაქმნების დანევა;
- ურთიერთმომგებიანი თანამშრომლობის ფორმირება და განვითარება;
- ლოგისტიკური მომსახურების ხარისხის ამაღლება;
- ლოგისტიკური ცენტრების შექმნა ლსს-ის სუბიექტების საქმიანი მონაწილეობით;
- ქონებირივი მხარდაჭერა;

- ლსს-ის სუბიექტების ინოვაციური განვითარების სტიმულირება.

მოცემული მექანიზმის დამუშავებისას მხედველობაში უნდა მივიღოთ, რომ კოორდინატორმა აქტიურად უნდა ითანამშრომლოს ლსს-ის ყველა მონაწილესთან, უპირველეს ყოვლისა, ვექტორულ წარმოებებთან, შეძლოს სტრატეგიული და ტექნიკური ამოცანების გაგება, რაც საშუალებას მოგვცემს მიზანმიმართულად და რეალურად შევათანხმოთ კორპორაციული ინტერესები ლსს-ის ყველა მონაწილისა, საბაზრო ტრენდების განვითარების გათვალისწინებით.

რისკების და გაურკვევლობის შემცირებისათვის აუცილებელია „გამჭვირვალე“ ე.ი. შეთანხმებული და პატიოსანი პროცესები ლოგისტიკური ფუნქციების მართვისა. ინტეგრირებული სისტემის ფორმატში სრული საინფორმაციო მომარაგების საფუძველზე ლსს-ის ყველა სუბიექტისა რეალურ დროის რეჟიმში.

კონკურენტუნარიანი, მონინავე ლოგისტიკის შექმნისათვის საჭიროა მოქმედებისას ბალანსირებული კომპლექსი, რომელიც უზრუნველყოფს ახალი ტექნიკო-ეკონომიური წყობის ფორმირებას.

უცხოური გამოცდილება გვიჩვენებს, რომ ლოგისტიკური ინტეგრირებული სუბიექტების მართვა მაშინ იქნება წარმატებული თუკი ის დაფუძნებული იქნება შემდეგ პრინციპებზე:

- მთელი გულისყური მიმართული იყოს ზუსტად კომპანიის პრობლემების გადაჭრაზე;
- არ მოხდეს ჩანერგვა საწარმოს მართვის ძირითად სფეროებში;
- განვაფიქროთ ინოვაციური პოტენციალი მომსახურების დაჩქარებისა და ხარჯების შემცირების მიზნით.

ლოგისტიკის ინტეგრირებული სისტემის მონაწილეთა თანამშრომლობის გამოკვლევისას აუცილებელია გავითვინოთ, რომ საჭიროა ჩამოყალიბდეს განსაზღვრული წინაპირობა მათი წარმოშობისათვის. მთავარ წინაპირობად ლსს-ის წარმოშობისა ითვლება შემდეგი:

1) მრეწველობის საწარმოების მხრიდან:

- ძირითადი (დაფუძნებული) საწარმოების არსებობა, რომლებიც დაინტერესებულნი არიან ლოგისტიკურ თანამშრომლობაში;
- საწარმოებს შორის კორპორატიული კავშირები;
- მენეჯერების მზადყოფნა თანამშრომლობისათვის;

2) მაკოორდინირებული ცენტრის მხრიდან:

- ლსს-ის სუბიექტებთან წარმატებული ურთიერთობის გამოცდილებისა და ცოდნის არსებობა;
- ნორმატიული ბაზის მდგომარეობა, რომელიც ითვალისწინებს ინტეგრაციულ განვითარებას;
- ლსს-ის სუბიექტებთან დიალოგი პარტნიორობის საფუძველზე;

3) ინტრასტრუქტურის სუბიექტების მხრიდან:

- ლოგისტიკური მომსახურების სისტემის დამუშავება, რომელიც შეესაბამება ინტეგრირებული სისტემის მოთხოვნილებებს;
- საბანკო, საინფორმაციო, მომსახურება ინტეგრაციული პრინციპების შესაბამისად განვითარება;
- თანამედროვე კომუნიკაციების შექმნა და ლოგისტიკური მომსახურების ფორმები;

მას, შემდეგ რაც გამოკვლეულია ლსს-ის სუბიექტები და ურთიერთობის პირობები აუცილებელია ლსს-ის მართვის მექანიზმების ფორმირება. ამავე დროს შიდა და გარე გარემოს გავლენის დონეების გათვალისწინების მიხედვით ამოცანების შემადგენლობა, შეთანხმების მონაწილეთათვის განისაზღვრება მისი სპეციფიკით.

ლსს-ის მართვის მექანიზმის ფორმირებისას ინტეგრირებულ გარემომ უნდა უზრუნველყოს თანაარსებობა ცალკეული ნაწილების მისი ელემენტების, კერძოდ: რეაგირების მოქნილობა, კავშირების მდგრადობა, ტექნოლოგიების მზაობა, გეოგრაფიულ ზონებად დაყოფა, პოზიციონირების ერთიანი პირობები. შემდგომში ინტეგრაციული კავშირების ფორმირებისას აუცილებელია განვსაღვროთ ეკონომიკური პარამეტრები, ინტეგრაციის რეზულტატების შეფასება, რომელთაც შეიძლება მივაკუთვნოთ შემდეგნი: გაყიდვების მოცულობის გაზრდა,

მომსახურება, ზედმეტი წარმონაქმნების დანევა, მოგების გაზრდა, რენტაბელურობა, ძირითადი ფონდის განახლება, პერსონალის კვალიფიკაციის დონის ამაღლება. ეს პარამეტრები აუცილებელია განისაზღვროს სტრატეგიის შემუშავებისას ლსს-ის სუბიექტების ურთიერთობის დროს (11. გვ. 57-59).

ურთიერთობის ტიპებზე გადაწყვეტილების მიღების დროს და ინტეგრაციის დონისა, საჭიროა გავითვალისწინოთ მიზანმიმართულობის პრინციპები, საბაზრო განვითარების პირობები და კორპორაციის კომერციული ინტერესები, რაც ზემოქმედებს:

- 1) შეთანხმების დროს ზედმეტი წარმონაქმნები დანვაზე;
- 2) კონტრაგენტებს შორის კავშირის განვითარების აქტივიზაციაზე;
- 3) სარეზერვო სიმძლავრეების გამოყენებაზე;
- 4) განვითარების ახალ საფეხურზე ასვლაზე.

იმ შემთხვევაში, თუკი ეკონომიური კავშირები ითვლება განსაზღვრულად და სტრატეგიულად მნიშვნელოვნად, რომელიც საჭიროებენ სისტემურ მართვას, მაშინ ეს ითხოვს კორპორაციული სტრუქტურებისაგან შეათანხმონ კორპორაციული ინტერესები.

ინტეგრირებული გარემოს ფორმირების ელემენტები კორპორაციული სტრუქტურებისათვის, რომელიც შედიან ლოგისტიკური ინტეგრაციულ ურთიერთობაში წარმოდგენილია ნახაზზე.

საწარმოების ინტეგრაციის შესახებ გადაწყვეტილების მიღებისას საწარმოო ჯაჭვში საშუალებას იძლევა მოწესრიგდეს მომარაგება, წარმოება, და გაყიდვა. საჭიროა აღინიშნოს რომ მიუხედავად მიღებული გადაწყვეტილების სტრატეგიული ხასიათისა მოცემულ კონტექსტში, პერიოდულად აუცილებელია შეტანილ იქნას ცვლილებები არსებულ სტრატეგიაში. ამის აუცილებლობა გამონვეულია შემდგომი შიდა და გარე ფაქტორებისაგან:

გარე ფაქტორებია - საბაზრო გაუკრვევლობა, მოთხოვნილების დინამიკა, კონკურენციის სიმკაცრე, ინფრასტრუქტურისა და კომუნიკაციის განვითარების დონე. შიდა ფაქტორებია - საწარმოს სიმძლავრე, კოოპერირების პრინციპები, ინოვაციის დონე, ფინანსური რეზულტატები.



სურ.4.1. ლსს-ს მონაწილეთა ზოგადი სქემა

იმ შემთხვევაში, თუკი გამოვლინდება მთელი რიგი პირობისა და ფაქტორებისა, რომლებიც იცვლება და არ შეესაბამება განვითარების პრიორიტეტებს, მაშინ საჭიროა განვიხილოთ კითხვები ძალების და ინტეგრაციის დონის გადახედვის შესახებ. გარდა ამისა, ცალკეული მიმართულებებით შეიძლება ავანსოთ ინდივიდუალური სტრატეგია რომელიც მოიცავს: მომარაგება-გასაღების პოლიტიკის განვითარებას, ტვირთგადამუშავების ხარჯების ოპტიმიზაციას, მოზიდვას, შენახვის, საინფორმაციო მომსახურების და სხვა კორპორაციათაშორისო, რეგიონთაშორისო დონეზე ურთიერთობას, პოზიციის გამაგრებას და გაღრმავებას დარგობრივი მიმართულებებით.

საგარეო სტრატეგიულ ბლოკში ჩატანებულია არჩევის კრიტერიუმები, პრიორიტეტების დალაგება და ურთიერთობის ინტენსიურობის გარკვევა. ლოგისტიკური პოლიტიკის ინტეგრირებული ფორმა გულისხმობს, რომ ეკონომიკური ზრდის ობიექტად გამოდის არა კონკრეტული ორგანიზაცია არამედ რაღაც შერწყმა ორგანიზაციებისა, რომელიც დაკავშირებულნი არიან ურთიერთმომგებიანი თანამშრომლობის პირობებზე. შეთანხმების ეფექტი შესაძლებელია მდგრად დროსა და სივრცეში განვლილ ურთიერთკავშირის საფუძველზე, ამავე დროს დარგთაშორისო საწარმოო კავშირები უზრუნველყოფენ სტაბილურობას, წარმოების უწყვეტობას, ხოლო ინფრასტრუქტურული პირობა-პერსპექტივას

განვითარების ახალ ეტაპზე გადასვლისა. შემდგომისა და განვითარების გეგმაში ურთიერთმომგებიანი თანამშრომლობისა ლოგისტიკური ინტეგრირების სისტემის ფორმატში, საპატიო ადგილი მიეკუთვნება ჰორიზონტის გაფართოებას და სტრატეგიული დაგეგმარების პროცესის მონესრიგებას, ამავე დროს მიზანშეწონილია კორპორაციული სტრუქტურების მენეჯერთა ერთობლივი მონაწილეობა, რაც საშუალებას მოგვცემს ოპტიმალურად შევთანხმდეთ ბიზნესის ინტერესები მრავალფუნქციონალურ ლოგისტიკურ ურთიერთმოქმედებაში. მართვის ამდაგვარი პრინციპი საშუალებას მოგვცემს გავაძლიეროთ კორპორატიული სტრუქტურების კონკურენტული უპირატესობანი, რომლებიც მონაწილეობენ ლსს-ში, ამით გავაფართოვოთ მათი პოზიციები ბაზარზე.



სურ. 4.2. ცვლილებების პროცესის მოდელი

ლსს-ის საფუძვლების ჩამოყალიბება წინმსწრებად მოემსახურება როგორც წარმოებით განვითარებას, ასევე ინფრასტრუქტურული მომსახურების ხარისხის გაუმჯობესებას.

ლსს-ის მართვისადმი მიდგომები ცხოვრებისეული ციკლის ეტაპებზე წარმოდგენილია ნახაზზე, სადაც დაზუსტებულია მიზნები, ამოცანები, ფუნქციები, მართვის მეთოდები, ლსს-ის

სასიცოცხლო ციკლების ფაზების წყვეტის დროს, რაც აიოლებს და გამჭირვალეს ხდის ამდაგვარ მართვას.

დასკვნები და რეკომენდაციები

წარმოდგენილ სამაგისტრო ნაშრომში გამოვიკვლიეთ მულტიმოდალური და ინტერმოდალური სახაზო გადაზიდვების განვითარების პერსპექტივები ქართულ პორტებში. გავანალიზეთ როგორც მოქმედი ფოთისა და ბათუმის პორტების სტატისტიკური მაჩვენებლები, ასევე პერსპექტივაში მშენებარე ღრმანყოფანი ანაკლიის პორტის შესაძლებლობები. მოვახდინეთ ინტერმოდალური გადაზიდვების ძირითადი ტექნოლოგიების სისტემატიზაცია და ანალიზი. ყოველივე ეს განვიხილეთ სისტემური კონცეფციის-„ახლო დიაპაზონის ნაოსნობის განვითარება“ ჩარჩოში. შედეგად, დასკვნის სახით ჩამოვაყალიბეთ, ერთის მხრივ, პრობლემათა მთელი რიგი, რომელიც წარმოჩნდა ნაშრომში განხილული საკითხების კვლევის შედეგად და მეორეს მხრივ, შევიმუშავეთ რეკომენდაციები, როგორც სახელმწიფოს, ასევე პორტების მენეჯმენტსა და საერთაშორისო ორგანიზაციებისთვის, რათა მოხდეს მულტიმოდალური და ინტერმოდალური სახაზო მიმართულებების დაჩქარებული განვითარება ქართული პორტებისათვის.

წარმოჩენილი პრობლემები:

- უმთავრეს პრობლემად ქართულ პორტებში წარმოჩინდა თანამედროვე ინტერმოდალური გადაზიდვების ტექნოლოგიების ნაკლებად გამოყენების პრობლემა;
- ქართული პორტების მენეჯმენტი არ ახორციელებს თანამედროვე დატვირთვა-გადმოტვირთვის სისტემებისა და ტერმინალების სისტემურ განვითარებას, რაც ხელს შეუწყობდა მათი ტვირთბრუნვის ზრდას;
- ინტერმოდალური გადაზიდვების წილი-საკონტეინერო და „Ro-Ro“ გადაზიდვების თვალსაზრისით ძალზე დაბალია;
- პრაქტიკულად არ გამოიყენება მათი საზღვაო ტექნოლოგიების სარკინიგზო გაგრძელებაში საკონტრეილერო გადაზიდვები;

- ძალზე მცირეა წილი საკონტეინერო გადაზიდვებისა სპეციალიზებული ბლოკ მატარებლებით, რომელიც საზღვაო-სახაზო მიმართულებების ძირითად გაგრძელებად უნდა იქნეს განხილული;
- მოქმედ ბათუმისა და ფოთის პორტებს გააჩნიათ მნიშვნელოვანი რესურსი ინტერმოდალური გადაზიდვების განვითარების პერსპექტივის გათვალისწინებით;
- ანაკლიის ღრმანწყლოვანი პორტი პირდაპირ არის ჩაფიქრებული როგორც ინტერმოდალური საკონტეინერო გადაზიდვების ფიდერი პორტი და ძირითადი სატრანსპორტო კვანძი საქართველოს ერთიან სატრანსპორტო ლოგისტიკურ სისტემაში;
- სრული ციკლით ამუშავების პირობებში ქართულმა პორტებმა პერსპექტივაში შეიძლება აითვისონ 1%-მდე ინტერმოდალური ნაკადებისა ევროპა-აზიის და უკუმიმართულებით;
- სამუხაროდ, ყველა ჩატარებული კვლევა, რომელიც ქართული პორტების ინტერმოდალიზაციას უნდა ემსახურებოდეს არ განიხილება „ახლო დიაპაზონის ნაოსნობის“ ჭრილში;
- ძალზე დაბალია პორტების აქტივობა სწრაფი საბორნე-სახაზო მიმართულებების განვითარების თვალსაზრისით;
- ყოველივე ზემოთ აღნიშნული ამცირებს ქართული პორტების კონკურენტუნარიანობას.

შემუშავებული რეკომენდაციები:

- საჭიროა ღრმა და ინტენსიური კვლევა და ანალიზი მულტიმოდალური სახაზო გადაზიდვების განვითარების პერსპექტივის მიმართულებით;
- აღნიშნული კვლევების საფუძველზე საჭიროა სახელმწიფომ შეიმუშავოს ინტერმოდალური გადაზიდვების განვითარების კონკრეტული სტრატეგია;
- ამ სტრატეგიის შემუშავების პროცესში გათვალისწინებული უნდა იქნეს „ტრასეკას“ ოფისის მიერ აქამდე ჩატარებული ყველა კვლევის შედეგი და უზრუნველყოფილი უნდა იყოს საერთაშორისო ექსპერტების ჩართულობა;
- გამომდინარე იქედან, რომ ინტერმოდალური საკონტეინერო გადაზიდვების დროს დანახარჯები ტერმინალების მშენებლობის თვალსაზრისით შედარებით

ნაკლებია, ძირითადი აქცენტი უნდა გაკეთდეს ახალი ამწე სატრანსპორტო საშუალებების დანერგვაზე;

- სახელმწიფომ და პორტების მენეჯმენტმა უნდა იმუშაონ კოორდინირებულად, რათა მიღწეული იქნეს მაღალი სინერგეტიკული ეფექტი;
- შავი ზღვის ბასეინში შესაძლებელია, ძირითადად, საბორნე-ლიხტერმზიდი ტექნოლოგიების დაჩქარებული განვითარება;
- ცალკე უნდა იქნეს განხილული ანაკლიის ღრმანყოფანი პორტის შესაძლებლობებიდან გამომდინარე სახაზო მიმართულებების სინთეზი ტრანსაზიურ დერეფნებთან მიმართებაში;
- ამ კუთხით მნიშვნელოვანია სახელმწიფოს როლი აზიის ქვეყნებთან მოლაპარაკების პროცესში;
- პირველ ეტაპზე შესაძლებელია ბათუმისა და ფოთის პორტებიდან კონსტანცა (რუმინეთი), ვარნა (ბულგარეთი) დამატებითი საბორნე მიმართულებების განვითარება;
- რაც შეეხება ანაკლიის პორტს, შესაძლებელია სახაზო მიმოსვლის ორგანიზება ისეთ მსხვილ პორტებთან, როგორებიცაა: ამსტერდამი (ჰოლანდია), ჰამბურგი (გერმანია), ანტვერპენი (ბელგია), გენოა (იტალია), მარსელი (საფრანგეთი) და სხვა.

გამოყენებული ლიტერატურა

1. აფხაზავა თ. „ევროპა-აზიის სატრანსპორტო სივრცე და მულტიმოდალური გადაზიდვები“, თბილისი 2013, გამომ. უნივერსალი
2. Аникин Б.А. Основы логистики. Логистика и управление цепями поставок. Теория и практика / Б.А. Аникин, Т.А. Родкина – М.: Проспект, 2016. – 344с
1. ASIAN DEVELOPMENT BANK, «измерение и мониторинг эффективности коридоров центральноазиатского регионального экономического сотрудничества»б 2014 г.б 134 стр.
2. Уотерс, Логистика, М., Олимп-бизнес, 2007, 558с.
5. Абрамова Е.Р. Взаимодействие маркетинга и логистики для формирования потребительского сервиса в цепях поставок / Е.Р. Абрамова // Вопросы структуризации экономики. – 2010. - №3.
6. Бауэрсокс Д.Дж., Клосс Д.Дж. Логистика. Интегрированная цепь поставок / Пер. с англ. – М.: Олимп-Бизнес, 2008. – 640с.
7. Бочарова Ю.О. Развитие логистического сервиса как фактор повышения конкурентоспособности организации / Ю.О. Бочарова // Социально-экономические явления и процессы. – 2013. – №5.
8. Ламберт Д.М. Стратегическое управление логистикой.– М.: Инфра-М, 2005.– 797 с.
9. Sölvell Ö. Clusters – Balancing Evolutionary and Constructive Forces. Stockholm: Ivory Tower, 2009.
10. Sölvell Ö., Lindqvist G., Ketels C. The Cluster Initiative Greenbook. Stockholm: Ivory Tower, 2013.
11. Катуков Д.Д., Малыгин В.Е., Смородинская Н.В. Институциональная среда глобализированной экономики: развитие сетевых взаимодействий / под ред. Н.В. Смородинской. М.: ИЭ РАН, 2012.

12. Ketels C., Memedovic O. From Clusters to Cluster-based Economic Development // International Journal of Technological Learning, Innovation and Development. 2018. N. 3.
13. Leydesdorff L. The Triple Helix, Quadruple Helix, ..., and an N-Tuple of Helices: Explanatory Models for Analyzing the Knowledge-Based Economy? // Journal of the Knowledge Economy. 2012. N. 5.
14. Porter M.E., Ketels C. Clusters and Industrial Districts: Common Roots, Different Perspectives // A Handbook of Industrial Districts / eds. G. Becattini, M. Bellandi, L. De Propris. Northampton: Edward Elgar, 2009.

ინტერნეტრესურსი:

15. <https://grebennikon.ru/article-z77f.html> (შესვლა 11.03.2019)
16. <https://grebennikon.ru/article-r1z8.html> (შესვლა 28.03.2019)
17. <https://grebennikon.ru/article-uf0p.html> (შესვლა 18.04.2019)
18. <https://grebennikon.ru/article-zp5l.html> (შესვლა 02.05.2019)