

JEL Classification: M1; M2; M31; M5; M41

<https://doi.org/10.35945/gb.2021.12.016>

LOGISTICS DEVELOPMENT POTENTIAL OF GEORGIA AND COVID 19

LALI OSADZE

Doctor of Economics, Associate Professor

Gori State Teaching University, Georgia

l.osadze@gmail.com

MAKA SOSANIDZE

Doctor of Economics, Associate Professor

Gori State Teaching University, Georgia

m.sosanidze@mail.ru

Abstract. In recent years, logistics have gained great importance both locally and internationally. The status of a "transit country" has long been an important precondition for the development of the economy and international relations of Georgia. With the growth of the economy, Georgia's function as a trans-Caucasian corridor has expanded. This is the shortest route connecting East Asia with the Europe. Significant railway, motorway and pipeline transport passes through the territory of Georgia – by means of which, it is possible to cheaply and efficiently transport goods from the Caspian Sea to the Black Sea and vice versa.

As a result of economic and infrastructural reforms carried out in recent years, the transport and logistics sector in Georgia has developed significantly, but not sufficiently yet. As a result of infrastructure modernization, simplification of customs procedures and liberalization of services in key sectors of the economy, the country's transit and logistics potential has been increased, providing better international connections with global markets. Georgia is currently modernizing and expanding its transport infrastructure, which includes a growing national expressway system, new rail routes, international airports and expanded seaports / terminals. At the same time, legislative approximation with the EU continues in the field of transport, which is a priority issue in the process of Georgia's European integration.

The development of the country's infrastructure, transport, logistics, communications, energy, technology, education and financial hubs is important for realizing the potential. Donors are providing their assistance in achieving Georgia's logistics goals. With their help, the National Logistics Strategy of Georgia for 2021-2030 was prepared, which states that the logistics sector of Georgia is in the process of transformation. An important indicator of the state of the logistics sector in Georgia is the World Bank Logistics Index (LPI), where Georgia is not in the most favorable place (119th place among 160 countries). The Logistics Index reflects the vision of international service providers and business operators on how countries integrate into the global logistics network through their major trade gateways. Therefore, it reflects not only the changes throughout the country, but also problems associated with the access overseas.

It should be noted that over the past decade Georgia has invested heavily in the development of road infrastructure, but logistics and intermodal infrastructure continues to be developed, resulting in low efficiency of maintenance of logistics system, relatively its high cost and less reliability of the logistics system, which negatively affects international transportation. COVID-19 has affected not only on the healthcare system, but also on global critical infrastructure, including transport and logistics. The start of pandemic highlighted a critical importance of transport and logistics systems, both on international and local level, which previously had not gained much attention.

Despite the success achieved, number of problems has remained for transformation of Georgia into a regional transit and logistics hub. Efforts to improve transport infrastructure and services should continue until existing constraints are completely removed. Poor service quality, outdated logistics infrastructure and equipment, ineffective supply chain management, as well as disorganization of personnel and their poor qualification are not a complete list of problems.

An effective and consistent policy for the development of transport and logistics will make Georgia more attractive for investment and improve the country's economic potential.

KEYWORDS: LOGISTICS, REGIONAL TRANSIT AND LOGISTICS INFRASTRUCTURE, SUPPLY CHAIN.

For citation: Osadze, L., & Sosanidze, M., (2021). Logistics Development Potential of Georgia and Covid 19. *Globalization and Business*. 12, 114-119. (In Georgian). <https://doi.org/10.35945/gb.2021.12.016>

საქართველოს ლოგისტიკური განვითარების პოტენციალი და COVID 19

ლალი ოსაძე

ეკონომიკის დოქტორი, ასოცირებული პროფესორი
 გორის სახელმწიფო სასწავლო უნივერსიტეტი, საქართველო
 l.osadze@gmail.com

მაკა სოსანიძე

ეკონომიკის დოქტორი, ასოცირებული პროფესორი
 გორის სახელმწიფო სასწავლო უნივერსიტეტი, საქართველო
 m.sosanidze@mail.ru

საკვანძო სიტყვები: ლოგისტიკა, რეგიონული სატრანსპორტო და ლოგისტიკური ჰაბი, ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურა, მინოდების ჯაჭვი.

ციტირებისთვის: ოსაძე, ლ., & სოსანიძე, მ. (2021). საქართველოს ლოგისტიკური განვითარების პოტენციალი და COVID 19. *გლობალიზაცია და ბიზნესი*, 12, 114-119. <https://doi.org/10.35945/gb.2020.11.016>

საქართველოს გეოპოლიტიკური მდებარეობა ოდითგანვე მნიშვნელოვანი იყო სატრანსპორტო გზების არსებობისათვის. აქ გადიოდა უმნიშვნელოვანესი საქარავნო გზები: აღმოსავლეთიდან – დასავლეთისკენ, ჩრდილოეთიდან – სამხრეთისაკენ. ეკონომიკის ზრდასთან ერთად, გაფართოვდა საქართველოს ფუნქცია, როგორც ტრანსკავკასიური კორიდორისა. იგი უმოკლესი გზაა, რომელიც აღმოსავლეთ აზიას აკავშირებს ევროპასთან. საქართველოს ტერიტორიაზე გადის მნიშვნელოვანი სარკინიგზო საავტომობილო და მილსადენი ტრანსპორტი – მათი გამოყენებით შესაძლებელია ტვირთების იაფად და ოპერატიულად ტრანსპორტირება, კასპიიდან შავ ზღვამდე და პირიქით. საქართველოს საზღვაო დერეფნით მეთვრამეტე – მეცხრამეტე საუკუნეებში აქტიურად სარგებლობდა ირანიც, რომელსაც კავკასიის რუსეთის იმპერიის მიერ დამორჩილების შემდეგაც შეუნარჩუნდა საქართველოს ტერიტორიის გავლით ტვირთბრუნვის შესაძლებლობა და შეღავათები. მოსალოდნელია, რომ შესაბამისი პოლიტიკური კლიმატის დადგომის შემთხვევაში, კვლავ დადგეს ირანის მიერ საქართველოს სატრანსპორტო გზის გამოყენების საკითხიც, რაც კიდევ უფრო აამაღლებს საქართველოს საზღვაო პორტების მნიშვნელობას. უნდა აღინიშნოს, რომ შუა აზიის ქვეყნებისათვის ტვირთბრუნვას ჯერჯერობით უმეტესად რუსეთი ახორციელებს, რასაც მრავალი ხელოვნური და, არა, ბუნებრივი ფაქტორი განაპირობებს. ასეთია უპირველესად, მილსადენი და სარკინიგზო ტრანსპორტის კარგად განვითარებული ქსელი შუა აზიის ქვეყნებსა და რუსეთს შორის.

ბოლო წლებში გატარებული ეკონომიკური და ინფრასტრუქტურული რეფორმების შედეგად, საქართველოში მნიშვნელოვნად განვითარდა ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის სექტორი, მაგრამ, არასაკმარისად. ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაციის, საბაჟო პროცედურების გამარტივებისა და ეკონომიკის ძირითად სექტორებში მომსახურების ლიბერალიზაციის შედეგად, ამაღლდა ქვეყნის სატრანსპორტო და ლოგისტიკური პოტენციალი, რაც უზრუნველყოფს უკეთეს საერთაშორისო კავშირს გლობალურ ბაზრებთან. საქართველო ამჟამად აახლებს და აფართოებს სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურას, რაც მოიცავს ეროვნული ჩქაროსნული ავტომაგისტრალის მზარდ სისტემას, ახალ სარკინიგზო მარშრუტებს, საერთაშორისო აეროპორტებს და გაფართოებულ საზღვაო ნავსადგურებს/ტერმინალებს. ამასთან, გრძელდება ევროკავშირთან ტრანსპორტის სფეროში საკანონმდებლო დაახლოება, რაც პრიორიტეტულ საკითხს წარმოადგენს საქართველოს ევროინტეგრაციის პროცესში. ქვეყნის გრძელვადიანი ეკონომიკური განვითარებისათვის მნიშვნელოვანია საქართველოს, როგორც რეგიონალური ჰაბის განვითარება. პოტენციალის რეალიზებისთვის მნიშვნელოვანია ქვეყნის ინფრასტრუქტურული, სატრანსპორტო, ლოგისტიკური, საკომუნიკაციო, ენერგეტიკული, ტექნოლოგიური, საგანმანათლებლო და საფინანსო ჰაბის სისტემების განვითარება.

აშშ-ს შინაგანი უსაფრთხოების დეპარტამენტის მიხედვით, საჰაერო, საზღვაო, სარკინიგზო და სახმელეთო სისტემა

მოიცავს მათთან დაკავშირებულ ყველა ობიექტსა და ინფრასტრუქტურას:

- ავიაცია (თვითმფრინავები, საჰაერო ნავიგაციის სისტემები, აეროპორტები, და – საფრენი ბილიკები, მოედნები და ა.შ. კომერციული ავიაციის სერვისები სამოქალაქო და შერეული დანიშნულების აეროპორტებში, კომერციული და კერძო საკუთრებაში არსებულ საჰაერო ხომალდები (პილოტიან თუ უპილოტო), საჰაერო ხომალდების შემკეთებელი პუნქტები, საწვავის შევსების სადგურები, სანავიგაციო დახმარება, საფრენოსნო სკოლები);
- სახმელეთო ტრანსპორტი (გზები, ხიდები, გვირაბები, სატვირთო მანქანები, სალიცენზიო სისტემები, მოძრაობის რეგულაციის სისტემები, საინფორმაციო-ტექნოლოგიური სისტემები);
- საზღვაო ტრანსპორტი (პორტები, სანაოსნო გზები და დამხმარე სახმელეთო ინფრასტრუქტურა);
- საზოგადოებრივი სახმელეთო ტრანსპორტი (ავტობუსები, ტროლეიბუსები, მეტრო, მიწისზედა მეტრო, ტერმინალები და საოპერაციო სისტემები);
- სატვირთო რკინიგზა (სატვირთო შემადგენლობები, სხვადასხვა სახის ვაგონები, ლოკომოტივები);
- საფოსტო და მიწოდებელი (რეგიონალური და ადგილობრივი საკურიერო სერვისები, საფოსტო მომსახურება, საფოსტო მენეჯმენტის სისტემები და ადგილზე მითანის სერვისები) (Kutelia, 2020).

როგორც ვხედავთ, ლოგისტიკური სისტემა რთული სისტემაა, რომელიც სხვადასხვაგვარი ელემენტებისაგან შედგება, რომელთა შორის კავშირი უნდა იყოს მოწესრიგებული, გარკვეული კანონზომიერებით და მისთვის დამახასიათებელი ინტეგრაციული ხარისხით. ინტეგრაციული ხარისხი სისტემას ანიჭებს უნარს, შეეგუოს გარემო პირობებს და მოახდინოს რეაგირება ცვალებად მოთხოვნაზე, ან ზოგადად, ცვალებად გარემოზე (Osadze, 2009, 88).

ლოგისტიკის მართვა ნიშნავს საქონლის, მომსახურების და შესაბამისი ინფორმაციის ეფექტურ მართვას, რაშიც იგულისხმება დაგეგმვა, განხორციელება და კონტროლი – მიწოდების წერტილიდან, მოხმარების წერტილამდე – მომხმარებელთა მოთხოვნების მაქსიმალური დაკმაყოფილებით და მინიმალური დანახარჯებით.

ლოგისტიკის მენეჯმენტი მოიცავს აგრეთვე, სატრანსპორტო საშუალებების შერჩევას, ტრანსპორტირებას, სასაწყობო მეურნეობის მართვას, შეკვეთების შესრულებას, ლოგისტიკური ჯაჭვის შექმნას და ლოგისტიკური მომსახურების გამწვევი სხვა კომპანიების კონტროლს. ლოგისტიკურ ფუნქციებს შორისაა შესყიდვები, წარმოების დაგეგმვა, საქონელის შეფუთვა და მომხმარებლებთან ურთიერთობა. დაგეგმვა და გეგმის განხორციელება – სტრატეგიულ, ოპერა-

ტიულ და ტაქტიკურ – დონეზე მიმდინარეობს. ლოგისტიკის მენეჯმენტი ინტეგრაციული ფუნქციაა, რომელიც ლოგისტიკას კოორდინირებას უწევს სხვა ფუნქციებთან, მათ შორის მარკეტინგთან, გაყიდვებთან, წარმოებასთან, ფინანსებთან და IT-სთან (Logistics and shipping guide).

ბოლო დროს განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭება IT – სისტემის გამოყენებას ლოგისტიკის მართვაში. ეს პროცესი უფრო მეტად აქტუალური გახდა დღეს, პანდემიის პირობებში. ცნობილია, რომ ლოგისტიკურ საინფორმაციო სისტემებს ყოფენ სამ ჯგუფად: გეგმიური, დისპოზიციური (დისპეტჩინგული) და აღმასრულებელი (ოპერატიული). სხვადასხვა ჯგუფში არსებული საინფორმაციო სისტემა განსხვავდება, როგორც ფუნქციური, ისე, უზრუნველყოფი ქვესისტემებით. ფუნქციური ქვესისტემები განსხვავდება გადასაჭრელი ამოცანების შემადგენლობით. უზრუნველყოფი ქვესისტემები შეიძლება განსხვავდებოდეს ყველა თავისი ელემენტით, ე. ი. ტექნიკური, ინფორმაციული და მათემატიკური უზრუნველყოფით (Veshapidze et al., 2011, 49).

პანდემიის პირობებში კიდევ ერთხელ გამოჩნდა, რომ ტვირთების გადაზიდვა და ლოგისტიკა სახელმწიფოს არსებობის უმთავრესი საფუძველია. პანდემიამ მსოფლიოში დიდი ზარალი მიაცენა ეკონომიკის სხვადასხვა დარგებს. ერთ-ერთი სფერო, რომელსაც არ შეუჩერებია ფუნქციონირება – სატრანსპორტო მომსახურებაა. მსოფლიოში ლოგისტიკური მომსახურების გაუმჯობესების მიზნით, იქმნება ლოგისტიკური კლასტერები. საქართველოში მათი შექმნის თარიღი, კვლავ უცნობია. ლოგისტიკური კლასტერებით მსოფლიოში ბევრი მიწოდების ქსელი სარგებლობს. კლასტერები მოიცავს: სადისტრიბუციო კომპანიებს, სატვირთო გადაზიდვებს და ლოგისტიკური მომსახურების პროვაიდერებს. კლასტერებში დიდი მოცულობის ტვირთი იყრის თავს, რის შედეგადაც მცირდება კომპანიის ხარჯები, იაფდება ტრანსპორტირების ტარიფი, აქტიურდება უფრო მეტი კომპანია.

საქართველოს ლოგისტიკური მიზნების მიღწევაში დონორები ეხმარებიან. მსოფლიო ბანკმა სპეციალურად გამოყოფა დახმარება – 2017–2026 წლების საქართველოს ლოგისტიკური ეროვნული სტრატეგიის მოსამზადებლად, მაგრამ ეს დოკუმენტი არც კი გამოქვეყნებულა, რადგან, მსოფლიო ბანკმა დაიწუნა პროექტი. მსოფლიო ბანკი ორ წელიწადში ერთხელ აქვეყნებს მსოფლიო ბანკის ლოგისტიკის ინდექსებს. მსოფლიო ბანკის 2018 წლის ლოგისტიკის ინდექსის მიხედვით, საქართველო მსოფლიო რეიტინგში 160 ქვეყანას შორის 2.44 ქულით (5 ბალიან შკალაზე) 119-ე ადგილს იკავებს. წინა წელთან შედარებით ქვეყანამ პოზიცია 11 ადგილით გაიმჯობესა. გაუმჯობესება შეინიშნება თითქმის ყველა კომპონენტში. შეფასება ექვსი ძირითადი ინდიკატორის მიხედვით ხდება:

- საბაჟო პროცედურებისა და საზღვრის მართვის ეფექტურობა;

- სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის ხარისხი;
- კონკურენტუნარიანი საერთაშორისო გადაზიდვების წარმოების შესაძლებლობა;
- ლოგისტიკური მომსახურებების შესაძლებლობები და ხარისხი;
- ტვირთის თრეკინგის შესაძლებლობა;
- ტვირთის განრიგის მიხედვით დანიშნულების ადგილამდე დროულად მიწოდება.

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრომ მოამზადა „საქართველოს 2021-2030 წლების ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის ეროვნული სტრატეგია და 2021-2022 წლების სამოქმედო გეგმა“. დოკუმენტი მომზადდა მსოფლიო ბანკის მხარდაჭერით და საკონსულტაციო კომპანია „E GIS International“-ის ჩართულობით შემუშავებულ დოკუმენტზე „2017-2026 წლების საქართველოს ლოგისტიკის ეროვნული სტრატეგია და 2017-2020 წლების სამოქმედო გეგმა“, დაყრდნობით, რომელიც, როგორც აღვნიშნეთ, არც გამოქვეყნებულა.

სტრატეგიის შემუშავება მოხდა შემდეგი საფეხურების გათვალისწინებით:

- არსებული კვლევების და პოლიტიკის შესახებ ინფორმაციის მოძიება და დამუშავება;
- ბაზარზე მთავარი მოთამაშეების გამოკითხვა;
- გამოწვევების პირველადი იდენტიფიკაცია;
- შუალედური ანგარიშის მომზადება;
- სამუშაო ჯგუფის ფორმატში დისკუსიების გამართვა ბაზრის მონაწილეებსა და ბიზნესებთან;
- დისკუსიების შეჯამება;
- გამოწვევების სიმძიმის შეფასება;
- გამოწვევების პრიორიტეტების შეფასება;
- ანგარიშის მომზადება (National Logistics Strategy of Georgia for 2021-2030:7).

სტრატეგიის განხორციელებაზე პასუხისმგებლობას იღებს საქართველოს ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის დარგის განვითარების უწყებათაშორისი კომისია.

საქართველოს ლოგისტიკის ეროვნულ სტრატეგია 2021-2030-ში აღნიშნულია, რომ, საქართველოს ლოგისტიკის დარგი ტრანსფორმაციის პროცესშია. ბაზარზე შეინიშნება ახალი საერთაშორისო მოთამაშეების გამოჩენა და არსებულის გაფართოება. კომპანიებმა შეიძლება რომ ლოგისტიკური მომსახურების სახეობები განავითარონ შიდა რესურსებით და გარე მომსახურების შესყიდვით. საქართველოში მოქმედი კომპანიების უმრავლესობა უპირატესობას შიდა ლოგისტიკას ანიჭებს, რადგან არ გააჩნიათ ცოდნა გარე მომსახურების შესყიდვის გამოყენების უპირატესობების შესახებ, არ აქვთ შესაბამისი ცოდნა გარე მომსახურების პროექტების მართვის შესახებ და არ შეუძლიათ გარე მომსახურების მიწოდების ჯაჭვისა და ლოგისტიკური

პროცესების მართვა. აქედან გამომდინარე, ლოგისტიკური სერვისების ღირებულება მაღალია და ადგილობრივი კომპანიების კონკურენტუნარიანობა – დაბალი. მცირე ზომის პროვაიდერები მომხმარებელს სთავაზობენ შეზღუდული რაოდენობის 2PL მომსახურებას, როგორცაა ტვირთების გადაზიდვა და საწყობების გაქირავება.

2019 წლის მონაცემებით, საქართველოში გაქირავებადი ინდუსტრიული და სასაწყობე სივრცის ფართი, დაახლოებით 1.16 მლნ კვადრატული მეტრია, ხოლო ჯამური ინდუსტრიული და სასაწყობე ფართი 2.5 მილიონი კვადრატული მეტრი. აღნიშნული ტიპის გაქირავებადი ფართის 66.1% თბილისში მდებარეობს. გაქირავებადი საწყობებიდან მხოლოდ დაახლოებით 1-2% მიეკუთვნება A-კლასის საწყობს, ხოლო B და C კლასის საწყობები თითქმის თანაბრად ინაწილებენ დაახლოებით 48-48%-ს. მხოლოდ რამდენიმე საწყობს გააჩნია თერმორეგულაცია საკვები პროდუქტების შენახვისათვის, რაც არ შეესაბამება საუკეთესო საერთაშორისო პრაქტიკას. თბილისში ახალი საწყობების უმრავლესობაც B კლასს მიეკუთვნება. ფოთსა და ბათუმში მხოლოდ რამდენიმე B კლასის საწყობია. რეგიონებში საწყობების უმრავლესობა მოძველებული ობიექტებია, რომლებიც C კლასს მიეკუთვნებიან (National Logistics Strategy of Georgia for 2021-2030:9).

სწორედ, საქართველოს ლოგისტიკის სექტორის წინაშე არსებული ერთ-ერთი მთავარი გამოწვევაა ლოგისტიკის თანამედროვე ინფრასტრუქტურის განვითარება და საინფორმაციო – საკომუნიკაციო ტექნოლოგიების დანერგვა. საინფორმაციო და საკომუნიკაციო ტექნოლოგიების დანერგვის შედეგად, შესაძლებელია ლოგისტიკური ოპერაციების ეფექტურობის გაზრდა.

მნიშვნელოვანი გამოწვევაა, აგრეთვე, ლოგისტიკური მომსახურების ხარისხი. ლოგისტიკური მომსახურების ხარისხს უამრავი ფაქტორი განსაზღვრავს, მათ შორის მნიშვნელოვანია:

- მიწოდების საიმედოობა;
- სრული დრო – საქონლის პარტიამე შეკვეთის მიღებიდან მიწოდებამდე;
- დრო შეკვეთის განხორციელებაზე;
- მარაგის არსებობა;
- კრედიტის შეთავაზების შესაძლებლობა (Veshapidze et al., 2012, 59).

საქართველოსთვის, როგორც რეგიონალური ლოგისტიკური ჰაბისთვის, მნიშვნელოვანია, ადგილობრივ და რეგიონალურ მიწოდების ჯაჭვში დამატებული ღირებულების მომსახურებების (VAS) ინტეგრაცია. დამატებული ღირებულების მომსახურებების ინტეგრაცია საქართველოს საშუალებას მისცემს ტრანზიტული გადაზიდვებიდან უფრო მეტი ეკონომიკური სარგებელი მიიღოს.

ლოგისტიკის ეფექტურობისათვის, გასათვალისწინებელია, ლოგისტიკური ხარჯები: ქართული კომპანიების ლოგის-

ტიკური ხარჯები მთლიანი ხარჯების საშუალოდ 15-20%-ს შეადგენს, რაც მნიშვნელოვნად აღემატება საერთაშორისო პრაქტიკაში არსებულ ნიშნულს. მაგალითად, ევროკავშირის ქვეყნებში სამომხმარებლო საქონლის წარმოების საშუალო ლოგისტიკური ხარჯები მიღებული შემოსავლების 5%-ს შეადგენს, საავტომობილო მრეწველობაში - 4%-ს, ხოლო ელექტროაპარატურის წარმოებაში - 6%-ს. გადაზიდვების და დისტრიბუციის გაზრდილ ხარჯებს საქართველოში განაპირობებს კონსოლიდაციისა და დეკონსოლიდაციის ოპერაციების დეფიციტი, ლოგისტიკური აქტივების დაბალი მწარმოებლობა და მოძრავი შემადგენლობების არაეფექტიანი გამოყენება. მაღალი ლოგისტიკური ხარჯების კიდევ ერთი მიზეზია მაღალი სასაწყობო დანახარჯები, რაც მიწოდების ჯაჭვის მართვის არადაამკაცოფილებელი პრაქტიკის შედეგია (National Logistics Strategy of Georgia for 2021-2030, 10).

კომპანიების კონკურენტული უპირატესობის მოსაპოვებლად, მნიშვნელოვანი ფაქტორია მიწოდების ჯაჭვის ეფექტიანი მართვა. საჭიროა, დაინერგოს მიწოდების ჯაჭვის მართვის საუკეთესო საერთაშორისო მეთოდები გლობალური მიწოდების ჯაჭვში ინტეგრირებისა და ლოგისტიკის და ვაჭრობის სფეროების კონკურენტუნარიანობის გაზრდის მიზნით. საქართველოში დღეს პრობლემას წარმოადგენს ლოგისტიკური სისტემის სტაბილურობა, რადგან არ არის შესაბამისი ცოდნა მიწოდების ჯაჭვის მართვის შესახებ, მაღალია ლოგისტიკური ხარჯები და ნაკლებია კოორდინაცია შეკვეთის დამუშავების, მარაგების მართვის, დასაწყობების და განაწილების თვალსაზრისით. ამის გამო, ხშირად ზარალდებიან კომპანიები. კომპანიების უმრავლესობა არ აკონტროლებს მიწოდების ჯაჭვის ეფექტურობას და ლოგისტიკის ხარჯებს, რაც საბოლოოდ მათ დაბალ ეფექტურობას და არაკონკურენტუნარიანობას იწვევს.

საქართველოში, მეტწილად, არ არსებობს ლოგისტიკის სფეროს მარეგულირებელი ჩარჩო პირობები. 3PL სერვისის პროვაიდერები, საწყობის ოპერატორები, ტვირთების ექსპედიტორები, მარაგების მართვის კომპანიები და ა.შ., ფუნქციონირებენ მარეგულირებელი ჩარჩოების სრული არარსებობის პირობებში. კერძოდ:

- ლოგისტიკური სფეროს სამუშაო ძალის მიმართ არ არსებობს აკრედიტაციის პროცედურები;
- ლოგისტიკური ობიექტების მდებარეობის შერჩევამდე და განთავსებაზე გადაწყვეტილების მიღების პროცესში ადგილობრივი სივრცითი მოწყობის გეგმები მხედველობაში არ მიიღება (National Logistics Strategy of Georgia for 2021-2030, 12).

უნდა აღინიშნოს, რომ საქართველოში არსებობს ტექნიკური სტანდარტები და რეგულაციები შენობებისა და საწყობ-

ბებისათვის, მაგრამ ეს განიხილება, როგორც წარმოების პროცესი და არ ითვალისწინებს ლოგისტიკის პირობებს. მისასაღმებელია, რომ იგეგმება IBC 2021 წლის რედაქციის რევიზია და დანერგვის მიზანშეწონილობის განსაზღვრა.

როგორც აღვნიშნეთ, საქართველოში ლოგისტიკის სექტორის მდგომარეობის მნიშვნელოვანი მაჩვენებელია, მსოფლიო ბანკის ლოგისტიკის ინდექსი (LPI), სადაც საქართველოს არც თუ სახარბიელო ადგილი უჭირავს (119-ე ადგილი 160 ქვეყანას შორის). ლოგისტიკის ინდექსი ასახავს მომსახურების საერთაშორისო მიწოდებლობისა და ბიზნეს ოპერატორების ხედვას, თუ როგორ არიან ქვეყნები ინტეგრირებული გლობალური ლოგისტიკის ქსელში, მათი ძირითადი სავაჭრო „კარიბჭეების“ საშუალებით. ამიტომ, ის ასახავს არა მხოლოდ ქვეყნის მასშტაბით მომხდარ ცვლილებებს, არამედ ქვეყნის ფარგლებს გარეთ ხელმისაწვდომობასთან დაკავშირებულ პრობლემებსაც.

უნდა აღინიშნოს, რომ გასული ათწლეულის მანძილზე საქართველომ საგზაო ინფრასტრუქტურის განვითარებისათვის დიდი ინვესტიციები განახორციელა, მაგრამ ლოგისტიკური და ინტერმოდალური ინფრასტრუქტურა განსავითარებელი რჩება, რაც იწვევს ლოგისტიკის სისტემის ექსპლუატაციის დაბალ ეფექტურობას, შედარებით მაღალ ღირებულებას და ნაკლებ საიმედოობას, რაც უარყოფითად აისახება საერთაშორისო გადაზიდვებზე.

COVID-19-მა არა მარტო ჯანდაცვის სისტემაზე, არამედ გლობალურ კრიტიკულ ინფრასტრუქტურაზე მოახდინა გავლენა, მათ შორის ტრანსპორტირებასა და ლოგისტიკაზე. პანდემიის დაწყებამ ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის სისტემების კრიტიკული მნიშვნელობა როგორც სახელმწიფო, ისე საერთაშორისო დონეზე დაადასტურა და უფრო მწვავედ გამოაჩინა ხარვეზები, რომლებსაც ადრე არ ეთმობოდა დიდი ყურადღება. მიღწეული წარმატებების მიუხედავად, არაერთი გამოწვევა რჩება საქართველოს რეგიონული სატრანზიტო და ლოგისტიკურ ჰაბად გარდაქმნისთვის. სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურისა და მომსახურების გაუმჯობესებისაკენ მიმართული ძალისხმევა უნდა გაგრძელდეს არსებული შემზღუდავი ფაქტორების სრულ აღმოფხვრამდე. მომსახურების დაბალი ხარისხი, მოძველებული ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურა და აღჭურვილობა, მიწოდების ჯაჭვის არაეფექტიანი მენეჯმენტი, ასევე, სამუშაო ძალის ორგანიზების და კვალიფიციური კადრების ნაკლებობა, პრობლემების არასრული ჩამონათვალია.

ეფექტიანი და თანმიმდევრული სატრანსპორტო და ლოგისტიკური განვითარების პოლიტიკა საქართველოში ინვესტირებას უფრო მიმზიდველს გახდის და ქვეყნის ეკონომიკურ შესაძლებლობებსაც გააუმჯობესებს.

გამოყენებული ლიტერატურა/REFERENCES:

- Kutelia, B. (2020). Critical infrastructure protection: Transport and Logistics, *Economic Policy Research Center*, Tbilisi; (In Georgian). https://eprc.ge/uploads/Critical_infrastructure_geo.pdf 20.07.2021.
- Logistics and shipping guide, <https://www.inboundlogistics.com/cms/logistics-glossary/> 10.07.2021
- National Logistics Strategy of Georgia for 2021-2030, (In Georgian). file:///C:/Users/user/Desktop/logistics_strategy_2021_2030.pdf
- Osadze, L. (2009). The role of logistics system in the economic activity of firms, *Business and Management*, N1, Batumi, BSU, (In Georgian).
- Veshapidze, Sh., Osadze, L., & Sekhniashvili, D. (2012), Logistics, e. Handbook, Tbilisi, (In Georgian). <http://dspace.nplg.gov.ge/bitstream/1234/10192/3/Logistika.pdf>
- Veshapidze, Sh., Osadze, L., & Tsetskhladze, S. (2011), Information Systems in Logistics, j. *New Economist*, 4(23), Tbilisi, Loi. (In Georgian).