



საქართველოს მეცნიერებათა ეროვნული აკადემია

ქართული ენციკლოპედიის ი. აბაშიძის სახელობის მთავარი სამეცნიერო რედაქცია

ლოგისტიკა

ლოგისტიკა (ბერძნ. Logistice - გამოთვლის, განსჯის ხელოვნება), წარმოებიდან მოხმარების ადგილამდე ნედლეულის, ნახევარფაბრიკატების, მზა პროდუქციისა და ინფორმაციის შენახვის, ტრანსპორტირებისა და გადაცემის ეფექტიანი ოპერაციების დაგეგმვა, რეალიზაცია და კონტროლი მომხმარებელთა მოთხოვნების მაქსიმალურად დაკმაყოფილების მიზნით (1992; სტოკჰოლმი, ევროპის ლოგისტიკოსთა ასოციაციის საერთაშ. სიმპოზიუმი). ევრ. ლოგისტიკოსთა პირველმა კონგრესმა (1984, ბერლინი) ლ. განსაზღვრა როგორც მეცნიერება სხვადასხვა სისტემებში მატერიალური, საინფორმაციო და ფინანსური ნაკადის დაგეგმვის, მართვისა და კონტროლის შესახებ.

ლ-ის ცნებისა და მეთოდების საწყისად ითვლება სამხ. ხელოვნების სფერო, სადაც მის ამოცანას წარმოადგენდა არმიის მომარაგება საბრძოლო ინვენტარით, მასალებით, სურსათით და სხვ. ლ-ის ფუნქციებში აგრეთვე შედიოდა დასაწყობება, საწყობების რაციონალური განლაგების შერჩევა.

ისტ. წყაროებზე დაყრდნობით ძვ. საბერძნეთში არსებობდა ლოგისტიკოსის თანამდებობა, ანუ ყოველწლიურად კენჭისყრით არჩეული საზოგადოებრივი თვითმმართველობის ჩინოვნიკი (ძვ. წ. V ს.). მის ფუნქციებში შედიოდა იმ მოხელეთა ანგარიშების შემოწმება, რთა რწმუნებულებას ვადა უმთავრდებოდა. ეს ანგარიშები დასამტკიცებლად გადაეცემოდა საპატიო მოქალაქეთა საბჭოს, რ-ის გადაწყვეტილება საბოლოო იყო.

ძვ. რომში ლოგისტიკოსები ასრულებდნენ ადმ. ფუნქციებს როგორც მმართველობითი, ასევე რელიგიური კუთხით. ისინი პასუხისმგებლები იყვნენ რომის ლეგიონების სამხ. აღჭურვილობაზე, შეიარაღებასა და სურსათით უზრუნველყოფაზე.

X ს. დასაწყისში ბიზანტიის იმპერატორი ლეონ VI (866–912) სამხ. ხელოვნებასთან დაკავშირებულ თავის ნაშრომში მიუთითებდა ლ-ის შემდეგ ამოცანებზე: არმიის მომარაგება საჭურვლით და სხვა სამხ. ქონებით, სამხ. ლაშქრობათა გეგმის შედგენა, ჯარების მოძრაობის მანძილისა და დროის გაანგარიშება, საბრძოლო მოქმედებათა ჩატარების ადგილის განსაზღვრა და სხვ.

II მსოფლიო ომის ბოლოს ლოგისტიკური პრინციპები გამოიყენებოდა სამხ. სპეციალისტების მიერ იმ არმიის მატერ.-ტექ. მომარაგებისათვის, რ-იც იბრძოდა წყნარ ოკეანესა და ევროპაში. კერძოდ, იგი გამოიყენებოდა ისეთი ამოცანების გადასაჭრელად, როგორცაა სამხ. საწყობების ქსელის განლაგება, მათი მოცულობისა და სასაწყობო მარაგების განსაზღვრა, საწყობებში და საწყობებიდან სამხ. ნაწილში ტვირთების მიტანის დაგეგმვა, სამხ. ტვირთების ნაკადების ორგანიზაცია და მართვა.

XIX ს. დასაწყისში ცნობილმა სამხ. თეორეტიკოსმა და ისტორიკოსმა, არმიის გენერალმა, წარმოშობით შვეიცარიელმა ბარონმა ა. ჟომინიმ (1779–1869) სამხ. საქმეში დანერგა ლ-ის მრავალი კონკრეტული ფუნქცია და განსაზღვრა მისი დიდი მნიშვნელობა სამხ. სტრატეგიასა და ტაქტიკაში. იგი 15-ტომიან ფუნდამენტურ ნაშრომში სამხ. ლ-ის შესახებ ახასიათებს ლ-ს, როგორც ჯარების დაგეგმვის, მართვისა და მომარაგების ხელოვნებას, დისლოკაციის ადგილის განსაზღვრას, არმიის გადაადგილებასთან დაკავშირებულ მომსახურებასა და სხვ.

ს ა ქ ა რ თ ვ ე ლ ო შ ი ლ., როგორც დამოუკიდებელი მეცნიერება, შედარებით ახ. ეკონ. მიმართულებაა. იგი ჩამოყალიბდა გასული საუკუნის ბოლოს. პრაქტიკაში მისი როლი და მნიშვნელობა ყოველდღიურად იზრდება, რასაც განსაზღვრავს საქართვ. სტრატეგიული მდებარეობა. იგი არის შესასვლელი კარიბჭე და სახმელეთო და საზღვაო დერეფანი კავკასიის ქვეყნებსა და ევროპას, ასევე ცენტრ. აზიასა და ევროპას შორის. ეს დერეფანი საუკუნეების განმავლობაში წარმოადგენდა ისტ. აბრეშუმის გზას.

ლ-ის წილი ქვეყნის მთლიან შიდა პროდუქტში შეადგენს 12%-ს, სოფლის მეურნეობის პროდუქციის მიწოდების ჯაჭვის ფასწარმოქმნაში კი – 70–80 %-ს.

შავ და კასპიის ზღვებს შორის მდებარე ევრაზიის სატრანსპ. არტერიის მნიშვნელოვან ნაწილს წარმოადგენს საქართველოს რკინიგზა, რ-იც უმოკლესი გზით აკავშირებს ევროპას ცენტრ. აზიასთან და ჩინეთთან. საქართვ. რკინიგზით სატვირთო გადაზიდვები ხორციელდება კასპიისა და ცენტრ. აზიის ევროპასთან დამაკავშირებელი ალტერნატიული გზით. ლ-ში საზღვაო ტრანსპორტს უმნიშვნელოვანესი როლი ეკისრება. ყულევის, ფოთისა და ბათუმის პორტების მეშვეობით ტვირთები პირდაპირ გადაიზიდება რუსეთის, თურქეთის, უკრაინის, ბულგარეთისა და რუმინეთის პორტებში.

ევროპისა და აზიის კვეთაზე საქართვე. სამხედრო გზა ერთ-ერთი ძველი და ისტორიულია. 208 კმ სიგრძის გზა კავკასიონის მთავარ ქედზე გადის და თბილისსა და ვლადიკავკაზს აკავშირებს. მისი მშენებლობა XVIII ს. ბოლოს საქართველოსა და რუსეთს შორის ე. წ. „გეორგიევსკის ტრაქტატის“ დადების შემდეგ დაიწყო და როგორც სამხ., ასევე ეკონ. დანიშნულება ჰქონდა. საქართვე. საავტომობილო ტრანსპორტის მასშტაბები მკვეთრად გაიზარდა ქვეყნის დამოუკიდებლობის აღდგენისა და თურქეთთან საზღვრის გახსნის შემდეგ. საშუალოდ ყოველწლიურად, ქვეყნის საავტომობილო გზებით ხორციელდება თითქმის 17,2 მლნ. ტ ტვირთის გადაზიდვა. საქართველოში გადაზიდული ტვირთის დაახლოებით 59,9% მოდის საავტომობილო ტრანსპორტზე. საქართველოსთვის პრიორიტეტული გახდა სატრანსპ. ინფრასტრუქტურის განვითარება ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის სტატუსის მიღების შემდეგ, რ-იც 1993 ბრიუსელის დეკლარაციის საფუძველზე შეიქმნა საქართველოს, აზერბაიჯანის, სომხეთის, ყაზახეთის, ყირგიზეთის, თურქმენეთისა და უზბეკეთის მონაწილეობით. მალევე პროექტს შეუერთდნენ უკრაინა, მოლდოვა და მონღოლეთი, 2000 – თურქეთი, რუმინეთი და ბულგარეთი, ხოლო 2009 – ირანი. საქართვე. ტერიტორიაზე სატრანზიტო ტვირთის გადაადგილებისთვის შიდასახელმწიფოებრივი გზის საერთო სიგრძეა 3477კმ, ხოლო საერთაშ. მნიშვნელობის გზის საერთო სიგრძე – 1467კმ.

საქართვე. ტერიტორიაზე გადის სამი საერთაშ. მნიშვნელობის მილსადენი: ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანი, ბაქო-თბილისი-ერზურუმი (შაჰ-დენიზი) და ბაქო-სუფსა. მათი საშუალებით ენერგომატარებლები შუა აზიიდან ევროპას უკავშირდებიან. ჩრდილოეთ-სამხრეთის გაზის მაგისტრალური მილსადენის საშუალებით კი რუსეთიდან საქართველოს გავლით სომხეთს მიეწოდება ბუნებრივი აირი.

დღეს საქართველოს მნიშვნელოვანი გეოპოლიტიკური როლი აქვს როგორც ენერგორესურსების სატრანზიტო ქვეყანას. იგი ეტაპობრივად ხდება კავკასიის რეგიონული ჰაბი და აზია-ევროპის მიმართულებით ტვირთგადაზიდვებში მნიშვნელოვანი ლოგისტიკური მომსახურების მიმწოდებელი.

დ. ხაუომია
