



სამაგისტრო ნაშრომი

სამაგისტრო ნაშრომი	ლოგისტიკური სისტემებში საინფორმაციო ნაკადების მართვის რეგულირების მექანიზმები		
მაგისტრანტი	ლევან დოლიძე		
საგანმანათლებლო პროგრამა	სატრანსპორტო ლოგისტიკა		
უმაღლესი განათლების საფეხური	II (მაგისტრატურა)		
პროგრამის განმხორციელებელი ფაკულტეტი	ლოგისტიკის		
უმაღლესი საგანმანათლებლო დაწესებულება	შპს „ბათუმის ნავიგაციის სასწავლო უნივერსიტეტი“		
მისამართი	ბათუმი. ტამარ მეფის გამზირი №38		
საკონტაქტო ტელეფონი	+995422293860	E-mail	info@bntu.edu.ge
სამაგისტრო ნაშრომის ხელმძღვანელი	ქეთევან გოლეთიანი		
თანამდებობა / დოქტორის აკადემიური ან მასთან გათანაბრებული სამეცნიერო ხარისხი	ტექნიკის დოქტორი, პროფესორი		
სამაგისტრო ნაშრომის თანახელმძღვანელი	-		
თანამდებობა / დოქტორის აკადემიური ან მასთან გათანაბრებული სამეცნიერო ხარისხი	-		
სამაგისტრო ნაშრომის რეცენზენტი	თენგიზ აფხაზავა		
თანამდებობა / დოქტორის აკადემიური ან მასთან გათანაბრებული სამეცნიერო ხარისხი	ტექნიკის დოქტორი, პროფესორი		
სამაგისტრო ნაშრომის რეცენზენტი	-		
თანამდებობა / დოქტორის აკადემიური ან მასთან გათანაბრებული სამეცნიერო ხარისხი	-		

სარჩევი

თემა 1. საერთაშორისო ლოგისტიკური საქმიანობის სამართლებრივი უზრუნველყოფა.....	3
1.1. საერთაშორისო ვაჭრობის სამართლებრივი დარეგულირება	3
1.2. საერთაშორისო გადაზიდვების სამართლებრივი რეგულირება	9
1.3. საერთაშორისო ყიდვა-გაყიდვის ხელშეკრულება.....	18
1.4 ტვირთების საერთაშორისო გადაზიდვის ხელშეკრულება.....	31
თემა 2. საერთაშორისო ლოგისტიკური საქმიანობის საბაჟო უზრუნველყოფა	40
2.1. საქონლის აღწერისა და კოდირების სისტემა საერთაშორისო ლოგისტიკურ საქმიანობაში	40
2.2. საქონლის წარმომავლობის განსაზღვრის კრიტერიუმები საერთაშორისო ლოგისტიკურ საქმიანობაში	43
თემა 3. საერთაშორისო ლოგისტიკის საინფორმაციო უზრუნველყოფა.....	48
3.1. საინფორმაციო ტექნოლოგიების როლი საერთაშორისო ლოგისტიკაში.....	48
3.2. მონაცემთა გლობალური სინქრონიზების ტექნოლოგიები საერთაშორისო ლოგისტიკაში.....	52
3.3. რადიოსიხშირული იდენტიფიცირების ტექნოლოგიები ლოგისტიკურ სისტემებში	65
3.4. ელექტრონული კომერცია საერთაშორისო ლოგისტიკაში.....	68
დასკვნა.....	76
გამოყენებული ლიტერატურა	78

თემა 1. საერთაშორისო ლოგისტიკური საქმიანობის სამართლებრივი უზრუნველყოფა

1. 1. საერთაშორისო ვაჭრობის სამართლებრივი დარეგულირება

მსოფლიოს ყველა ქვეყანაში მიღებულია საკუთარი სავაჭრო ტერმინოლოგია, რაც ართულებს ექსპორტ-იმპორტის განხორციელების პრაქტიკას. საერთაშორისო ორგანიზაციები გვთავაზობენ, სტანდარტული გავხადოთ პირობები, რომელთა მიხედვითაც იდება ექსპორტისა და იმპორტის ხელშეკრულებები.

ექსპორტისა და იმპორტის ხელშეკრულებების სტანდარტიზების ზომები შეიძლება დაეყოს სამ ჯგუფად:

1) ზოგადი ხასიათის ერთგვაროვანი წესები ყველა ტიპის საერთაშორისო სავაჭრო გარიგებების საწარმოებლად;

2) ხელშეკრულებათა ტიპური (სტანდარტული) ფორმები, რომლებიც გამოიყენება საერთაშორისო გარიგებათა ცალკეულ სახეობებში;

3) საერთაშორისო სავაჭრო გარიგებათა ზოგადი პირობები, რომლებსაც შეიმუშავებენ ინდივიდუალური ექსპორტიორები.

1) ზოგადი ხასიათის ერთგვაროვანი წესებს ყველა ტიპის საერთაშორისო სავაჭრო გარიგებების საწარმოებლად აქვს ან კანონის ძალა, ან გამოიყენება მხოლოდ მაშინ, როდესაც მიღებულია ხელშეკრულების მხარეთა მიერ. მათ შეიმუშავებენ საერთაშორისო ორგანიზაციები, რომლებსაც აქვთ უმნიშვნელოვანესი საერთაშორისო ხელშეკრულებების პროექტების მომზადების უფლებამოსილება. ისინი ადგენენ საერთაშორისო კონვენციებს, გვთავაზობენ ხელშეკრულებების წესებსა და სხვა მაკარმონიზებელ ზომებს. ასეთ ორგანიზაციებს ეწოდებათ მათორმულირებელი. მთავრობათაშორისო ორგანიზაციების სტრუქტურებისა და მექანიზმების გამოყენება აადვილებს და აჩქარებს სამართლის უნიფიცირებისაკენ მიმართული საერთაშორისო ხელშეკრულებების მომზადებისა და მიღების პროცესს.

განსახილველი სფეროს უძველესი ორგანიზაციაა საერთაშორისო კერძო სამართლის ჰააგის კონფერენცია. მოლაპარაკებები მის შესაქმნელად ინიცირებული იყო იტალიის მიერ 1867 წელს, ხოლო პირველი ოფიციალური სესია მოწვეული იქნა ნიდერლანდების მთავრობის მიერ ქალაქ ჰააგაში 1893 წელს. საკმაოდ დიდხანს ორგანიზაციას არ ჰქონდა მუდმივი საფუძველი და პერიოდულად მოიწვეოდა მთავრობების ინიციატივით. მხოლოდ 1951 წელს იქნა მიღებული სტატუტი, რომელიც ძალაში 1955 წელს შევიდა და ამ მომენტიდან ჰააგის კონფერენცია გახდა მუდმივმოქმედი.

მისი მიზანია საერთაშორისო კერძო სამართლის წესებისა და საერთაშორისო სამოქალაქო პროცესის ნორმების უნიფიცირება. ჰააგის კონფერენციის ფარგლებში შემუშავებული დოკუმენტების მნიშვნელოვანი ნაწილი ეხება საოჯახო სამართალს.

რიგი უმნიშვნელოვანესი კონვენციებისა, რომლებიც საერთაშორისო ვაჭრობას ეხება:

- კონვენცია მოძრავი მატერიალური ნივთების საერთაშორისო ყიდვა-გაყიდვის მიმართ გამოყენებადი სამართლის შესახებ (1955 წელი);
- კონვენცია საერთაშორისო ყიდვა-გაყიდვაში საკუთრების უფლების გადასვლის მიმართ გამოყენებადი სამართლის შესახებ (1958 წელი);
- კონვენცია დამამზადებლის პასუხისმგებლობის მიმართ გამოყენებადი სამართლის შესახებ (1973 წელი);
- კონვენცია საერთაშორისო ყიდვა-გაყიდვის მიმართ გამოყენებადი სამართლის შესახებ (1986 წელი) (უკანასკნელმა შეცვალა 1955 წლის იმავე დასახელების დოკუმენტი).

დასახელებულ კონვენციას ყველა ქვეყანა არ შეუერთდა (ბელარუსის რესპუბლიკა ჯერ არ მონაწილეობს არცერთ მათგანში), მაგრამ ეს არ ამცირებს მათ მნიშვნელობას საერთაშორისო კერძო სამართლის სფეროში სახელმწიფოთა პრაქტიკასა და ეროვნული კანონმდებლობების განვითარებაში. კონვენციის ცნობასა და ფართოდ გავრცელებაში სერიოზულ დაბრკოლებას ქმნის მნიშვნელოვანი განსხვავებები კერძო და საერთაშორისო კერძო სამართლის კონტინენტური და ანგლო-ამერიკული სისტემების დოქტრინასა და პრაქტიკაში.

სხვადასხვა ქვეყნების კერძო სამართლის პროგრესულ განვითარებასა და დაახლოებას ხელს უწყობს მთავრობათაშორისი ორგანიზაცია „კერძო სამართლის უნიფიცირების საერთაშორისო ინსტიტუტი (ინგლ. International institute for the unification of the private law - UNIDROIT)“, რომელიც შეიქმნა რომში 1926 წელს. ის სპეციალიზდება მატერიალური კერძო სამართლის უნიფიცირებაში და, გარდა საერთაშორისო კონვენციების პროექტების მომზადებისა, ატარებს კვლევით სამუშაოებს, გამოსცემს ყოვლწლიურ კრებულს. რომის ინსტიტუტის აქტივშია კონვენციის პროექტები

საერთაშორისო გადაზიდვებისა და საერთაშორისო ვაჭრობის შესახებ. ჩვეულებრივ, მომზადებული პროექტები შემდგომში მიიღება დიპლომატიურ კონფერენციებზე. ჰააგაში 1964 წელს მიღებული იქნა, ძალაში შევიდა, თუმცა ფართოდ არ გავრცელებულა, „კონვენცია საქონლის საერთაშორისო ყიდვა-გაყიდვის ერთგვაროვანი კანონის შესახებ“ და „კონვენცია საერთაშორისო ყიდვა-გაყიდვის ხელშეკრულებების დადების შესახებ“. მათ უნდა მოახდინოს საერთაშორისო ვაჭრობის სამართლის უნიფიცირება.

ამავე სფეროს განეკუთვნება კერძო სამართლის უნიფიცირების საერთაშორისო ინსტიტუტის მიერ შემუშავებული „ჟენევის კონვენცია საერთაშორისო ყიდვა-გაყიდვაში საქონლის წარმომადგენლობის შესახებ“ (1983 წელი), „ოტავის კონვენცია საერთაშორისო ფინანსური ლიზინგის შესახებ (1988 წელი)“ და „ოტავის კონვენცია საერთაშორისო ფაქტორინგის შესახებ (1988 წელი)“.

საერთაშორისო ვაჭრობის სამართლებრივი სრულყოფის მზარდმა მოთხოვნილებამ და ამ პროცესისთვის უნივერსალური ხასიათის მიცემამ გამოიწვია ორგანოს შექმნა, რომელიც სპეციალურად არის დაკავებული საერთაშორისო ვაჭრობის სამართლის უნიფიცირებით.

1966 წელს გაერომ მიიღო გადაწყვეტილება საერთაშორისო ვაჭრობის სამართლის პროგრესული ჰარმონიზების აუცილებლობის შესახებ, და 1968 წელს შეიქმნა გაეროს კომისია საერთაშორისო ვაჭრობის სამართლის შესახებ (ინგლ. United Nations Commission on International Trade Law - UNCITRAL) შტაბ-ბინით ვენაში. საერთაშორისო ვაჭრობის სამართლის წესების უნიფიცირებისა და შესაბამისად, კონვენციების მომზადების გარდა კომისიაზე დაკისრებულია ამოცანა, ხელი შეუწყოს საერთაშორისო სავაჭრო წეს-ჩვეულებების კოდიფიცირებას და ამ სფეროში ინფორმაციის გავრცელებას.

კომისიის მიერ შემუშავებული დოკუმენტების საფუძველზე მიღებულია:

- კონვენცია საერთაშორისო ყიდვა-გაყიდვის ხელშეკრულებების შესახებ (ვენა, 1980 წელი);
- კონვენცია საერთაშორისო ყიდვა-გაყიდვის ხელშეკრულებების სასარჩლე ხანდაზმულობის შესახებ (ნიუ-იორკი, 1974 წელი, შევსებულია 1980 წელს ვენაში პუნქტებით, რომელებიც კონვენციასთან აჰარმონიზებს მას);
- კონვენცია საერთაშორისო გადასაცემი და საერთაშორისო მარტივი თამასუქების შესახებ (ნიუ-იორკი, 1988 წელი);
- კონვენცია ტვირთების საზღვაო გადაზიდვების შესახებ (ჰამბურგი, 1930 წელი).

XIX საუკუნის ბოლოდან დადებული იქნა მრავალი საერთაშორისო ხელშეკრულება, მიმართული საერთაშორისო ვაჭრობის სფეროში სამართლებრივი ურთიერთობების რეგლამენტირებისაკენ,

რომელთაგან ზოგიერთი ძალაშია დღევანდლამდე. მაგალითად, საერთაშორისო გაანგარიშებები ექვემდებარება ჟენევის კონვენციებს გადასაყვანი და მარტივი თამასუქების შესახებ (1930 წელი).

საერთაშორისო ვაჭრობის რეგულირება ვითარდება რეგიონულ დონეზეც. დაწყებული 1975 წლიდან, ამერიკის კონტინენტის ქვეყნები სამ წელიწადში ერთხელ ატარებენ კონფერენციას საერთაშორისო კერძო სამართლის შესახებ. მათ მიერ მიღებულია 17 კონვენცია, მათ შორის რომელიც ეხება თამასუქებსა და ჩეკებს, უცხოური სამართლის შინაარსის დადგენას. (1 გვ.38)

აღსანიშნავია, რომ აშშ-ში სავაჭრო სამართლის უნიფიცირება მიმდინარეობდა არა ფედერალური კანონმდებლობის შემუშავების წესით, არამედ ყველა შტატის (ლუიზიანას გამოკლებით) მიერ საერთო კანონის მიღების გზით - ერთსახოვანი სავაჭრო კოდექსი. 1942 წელს ერთსახოვანი სავაჭრო კოდექსი ჩაისახა შტატების ერთსახოვანი კანონების სახით. მის მომზადებაზე პასუხისმგებლები იყვნენ ამერიკის სამართლის ინსტიტუტი და შტატების უფლებამოსილების ეროვნული კონფერენცია. დოკუმენტის პირველი ოფიციალური ტექსტი მოიწონეს 1951 წელს, ხოლო ამჟამად მოქმედებს ერთსახოვანი სავაჭრო კოდექსის 1987 წელს მიღებული რედაქცია. ერთსახოვანი სავაჭრო კოდექსი ითვლება XX საუკუნის ერთერთ ყველაზე განვითარებულ კომერციულ კანონად, რომელიც სულისკვეთებით საკმაოდ ზომიერია, გამოსაყენებლად პრაქტიკული და გასაგებად ცხადი, რაც უზრუნველყოფს მისდამი ინტერესს მთელ მსოფლიოში. ყიდვა-გაყიდვის ოპერაციებთან ერთად, შეიცავს რა ექსპორტულ ვარიანტს, კოდექსი არეგულირებს სავაჭრო ქაღალდების მიმოქცევას - მარტივი და გადასაყვანი თამასუქების, ინკასოსთან და დოკუმენტურ აკრედიტივებთან მოქმედებას, კონოსამენტსა და საქონლის გამანაწილებელ სხვა დოკუმენტებს. 1987 წლის რედაქციაში გაჩნდა მუხლი ლიზინგის შესახებ.

ბრიუსელის კონვენცია კომპანიების ურთიერთალიარების შესახებ (1968 წელი) და რომის კონვენცია სახელშეკრულებო ვალდებულებებისადმი მისაყენებელი სამართლის შესახებ (1980 წელი) უნდა განვიხილოთ როგორც ევროკავშირის ქვეყნებს შორის კერძო სამართლებრივი ურთიერთობების საერთაშორისო სახელშეკრულებო დარეგულირების შედეგი.

საერთაშორისო ხელშეკრულებები გახდა მნიშვნელოვანი ინსტრუმენტი დსთ-ს წევრ ქვეყნებს შორის კერძო სამართლებრივი ურთიერთობების დარეგულირებაში. მათ შორის ყველაზე მნიშვნელოვანია:

- შეთანხმება დავების გადაწყვეტის წესების შესახებ, რომლებიც დაკავშირებულია სამეურნეო საქმიანობის განხორციელებასთან (1992 წელი);
- შეთანხმება დსთ-ს წევრი ქვეყნების საარბიტრაჟო, სამეურნეო და ეკონომიკური სასამართლოების გადაწყვეტილებების ურთიერთ შესრულების წესების შესახებ (1998 წელი);

• ხელშეკრულება ერთიანი საბაჟო ტერიტორიისა და საბაჟო კავშირის შექმნის შესახებ (2007 წელი).

საერთაშორისო კერძო სამართლის განვითარებაში მნიშვნელოვანი ადგილი უჭირავს ორმხრივ ხელშეკრულებებს, სახელმწიფოებს შორის დადებულ საკონსულო ხელშეკრულებებს, ინვესტიციების ურთიერთდაცვის ხელშეკრულებებს და სხვა.

საერთაშორისო პრაქტიკაში ფართოდ გამოიყენება საერთაშორისო სავაჭრო თუ საქმიანი მიმოქცევის ე.წ. ჩვეულებები. ისინი ჩამოყალიბდა სამეწარმეო სფეროში სხვადასხვა სახელმწიფოს ფიზიკურ და იურიდიულ პირებს შორის ურთიერთობებში. განსაკუთრებით დიდია მათი მნიშვნელობა საერთაშორისო ვაჭრობის, საერთაშორისო სავაჭრო ზღვაოსნობასა და საერთაშორისო ფულადი ანგარიშსწორების განხორციელებაში. ჩვეულებებს არ აქვს იურიდიული ძალა, ისინი არ შეიძლება იყოს იურიდიული წყარო და მკაცრად ტერმინოლოგიურად ეს არის არა ჩვეულებები, არამედ ადათ-წესები. თუმცა თავად საერთაშორისო სავაჭრო მიმოქცევის მონაწილეების ნებით ისინი გამოიყენება კერძოსამართლებრივი ურთიერთობების დასარეგულირებლად. მაგალითად, ყიდვა-გაყიდვის საერთაშორისო ხელშეკრულებაში მხარეებმა შეიძლება გაითვალისწინონ ჩვეულებების ჯგუფის რომელიმე ჩვეულება და ეს, როგორც სხვა ნებისმიერი კონკრეტული პირობა, დაარეგულირებს ხელშეკრულებიდან გამომდინარე ვალდებულებას.

საერთაშორისო საქმიანი მიმოქცევის ჩვეულებების როლი ძალზე მნიშვნელოვანია საერთაშორისო ეკონომიკური კავშირების რეგლამენტირებაში, თუმცა დაუწერლობის გამო ძნელია დადგინდეს მათი შინაარსი და დარეგულირდეს გამოყენება. ამოცანის გასამარტივებლად ბევრი საერთაშორისო ორგანიზაცია შეისწავლის, განაზოგადებს და აქვეყნებს გარკვეულ საკითხთა ჯგუფების ჩვეულებათა თავისებურ კრებულებს და ასეთი პუბლიკაციები არც ისე იშვიათად პოპულარული ხდება.

საერთაშორისო სავაჭრო პალატის მიერ გამოქვეყნებულია:

- სავაჭრო ტერმინების უნიფიცირებული განმარტების საერთაშორისო წესები

(International commerce terms - INCOTERMS);

- დოკუმენტური აკრედიტივების უნიფიცირებული წესები და ჩვევები(1994 წ.);
- საერთაშორისო კომერციული კონტრაქტების პრინციპები (1995 წ.);
- ინკასოს უნიფიცირებული წესები (1995 წ.);
- სახელშეკრულებო გარანტიების უნიფიცირებული წესები (1978 წ.);

2) ხელშეკრულებათა ტიპობრივი (სტანდარტული) ფორმები, რომლებიც გამოიყენება ცალკეული სახეობების საერთაშორისო გარიგებების მიმართ, მუშავდება, კერძოდ, საერთაშორისო სავაჭრო

ასოციაციების მიერ. მსოფლიოში ცნობილი გახდა დიდი ბრიტანეთის სავაჭრო ასოციაციები და მათი ხელშეკრულებების პროფორმები. ტიპობრივი ხელშეკრულებები მუშავდება გაეროს ევროპული ეკონომიკური კომისიის მიერ. საზღვარგარეთ ზოგიერთი პროფორმა გამოიყენება სანარდო ხელშეკრულებებში. ტიპობრივი პროფორმების ყველა ნაირსახეობის გამოყენება გულისხმობს მხარეთა შორის ყიდვა-გაყიდვის ხელშეკრულების შეთანხმების არსებობას. ეს პირობა ასევე დაცულია მათში ცვლილებების შეტანისას.

მზა ნაწარმის მონოდების ყველაზე მნიშვნელოვანი ტიპობრივი ხელშეკრულებების ფორმების შემუშავება განახორციელეს შემდეგმა სავაჭრო ასოციაციებმა:

- ბრიტანეთის შალეულის ასოციაციამ;
- ლონდონის კაკაოს ასოციაციამ, მშს;
- ზეთის, თესლებისა და ცხიმის ასოციაციათა ფედერაციამ (Federation of Oils, Seeds and Fats Associations - FOSFA);
- სასურსათო და საკვები მარცვლეულის სავაჭრო ასოციაციამ;
- ლივერპულის ბამბეულის ასოციაციამ;
- სანარმო ბროკერების ლონდონის გენერალურმა ასოციაციამ;
- ლონდონის ჯუთის (ბოჭკოს) ასოციაციამ;
- ლონდონის მეტალების ბირჟამ;
- ლონდონის კაუჩუკით ვაჭრობის ასოციაციამ;
- რაფინირებული შაქრის ასოციაციამ;
- გაერთიანებული სამეფოს ხე-ტყის მასალების სავაჭრო ფედერაციამ.

გარდა ამისა, გაეროს ევროპულმა ეკონომიკურმა კომისიამ გამოაქვეყნა ურთიერთდაკავშირებულ სახელმძღვანელოთა სერია საერთაშორისო სანარდო ხელშეკრულებების შესახებ.

3) სავაჭრო გარიგებების ზოგადი პირობები, რომლებიც მუშავდება ინდივიდუალური ექსპორტიორების მიერ, ძალზე მნიშვნელოვანია საერთაშორისო ყიდვა-გაყიდვისათვის, განსაკუთრებით საექსპორტო გაყიდვების ერთგვაროვანი პირობებისა თუ ხელშეკრულებათა ტიპობრივი პროფორმების არარსებობისას.

დამატებითი აზრთა სხვადასხვაობა შეიძლება თავიდან ავიცილოთ, თუ გამყიდველი იმონებს მის პროფორმაში დაბეჭდილ პირობას კოვოტირების ან საქონლის მიღების შესახებ, ხოლო ის ფაქტი, რომ ეს პირობები გამოიყენება გამყიდველის მიერ დადებული ყველა გარიგებისას, მის არგუმენტებს დამატებულ ძალას ანიჭებს. (1. გვ. 49)

1.2. საერთაშორისო გადაზიდვების სამართლებრივი რეგულირება

საერთაშორისო გადაზიდვების იურიდიულ საფუძველს წარმოადგენს სახელმწიფოთაშორისო ხელშეკრულებები და შეთანხმებები ვაჭრობისა და ზღვაოსნობის შესახებ - იურიდიული აქტები, რომლებიც არეგულირებს ორ ან რამდენიმე სახელმწიფოს შორის სამართლებრივი ურთიერთობების (უფლებამოსილებები და მოვალეობები) წარმოშობის, შეცვლისა და შეწყვეტის პირობებს. სახელმწიფოთაშორისო ხელშეკრულებებში განისაზღვრება მხარეთა უფლებები და მოვალეობები სავაჭრო და საწარმო საქმიანობისას, დაითქმება ზღვაოსნობისა და გადაზიდვების, საქონლის შემოტანისა და გატანის, ტრანზიტის, საბაჟო გადასახადების პირობები.

საერთაშორისო გადაზიდვების სამართლებრივი რეგულირების წყაროებს ასევე წარმოადგენს მრავალმხრივი კონვენციები და შეთანხმებები, რომლებიც მუშავდება საერთაშორისო ორგანიზაციების მიერ, დაშიდა საკანონმდებლო ნორმები.

შიდა საკანონმდებლო ნორმებს შორის განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია შემდეგი დოკუმენტები:

- სარკინიგზო ტრანსპორტის წესდება;
- საავტომობილო ტრანსპორტის წესდება;
- სავაჭრო ზღვაოსნობის კოდექსი.

საერთაშორისო საზღვაო გადაზიდვების განვითარება, ისევე როგორც საზღვაო გემების საწარმოო საქმიანობა მსოფლიო ოკეანის აკვატორიაში, განსაზღვრავს საერთაშორისო საზღვაოსნო ორგანიზაციების როლსა და მნიშვნელობას. მათ შორის განსაკუთრებული კომპეტენცია და უფლებამოსილება გააჩნიათ სამთავრობათაშორისო ორგანიზაციებს, რომლებიც დაარსებულია მრავალმხრივი საერთაშორისო ხელშეკრულებების საფუძველზე. მათ მნიშვნელოვანი წვლილი შეიტანეს ზღვაოსნობის უსაფრთხოების სამართლებრივი ნორმების ჩამოყალიბებაში, ზღვების დაბინძურების თავიდან აცილებაში და ა.შ. გარდა ამისა, საერთაშორისო კანონმდებლობასა და მსოფლიო საზღვაოსნო პოლიტიკაზე აქტიურად ზემოქმედებენ არასამთავრობო საზღვაოსნო კომპანიები.

საერთაშორისო ორგანიზაციები, რომლებიც, ამა თუ იმ ხარისხით, ზემოქმედებენ საზღვაო გადაზიდვების პროცესის ორგანიზებაზე:

- 1) ლათინოამერიკელ გემთმფლობელთა ასოციაცია;

2) ბალტიისა და საერთაშორისო საზღვაო საბჭო (Baltic and International Maritime Council – BIMCO);

3) დუნაის კომისია;

4) საშუალოდ სამსახურების საერთაშორისო ასოციაცია;

5) საზღვაო ლოცმანთა საერთაშორისო ასოციაცია;

6) ტანკერების დამოუკიდებელ მფლობელთა საერთაშორისო ასოციაცია;

7) პორტებისა და გემმისადგომების საერთაშორისო ასოციაცია;

8) გემთმფლობელთა საერთაშორისო ასოციაცია;

9) ზღვაოსნობის საერთაშორისო პალატა;

10) საზღვაო კაპიტნების ასოციაციის საერთაშორისო ფედერაცია;

11) დაბინძურების შემთხვევაში ტანკერების მფლობელთა პასუხისმგებლობის შემზღუდავი საერთაშორისო ფედერაცია;

12) საერთაშორისო საზღვაო კომიტეტი;

13) საზღვაო დაზღვევის საერთაშორისო კავშირი (International Union of Marine Insurance - IUMI);

14) ნავთობის საზღვაო კომპანიათა საერთაშორისო ფორუმი;

15) საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაცია (International Maritime Organization - IMO);

16) საზღვაო სათანამგზავრო კავშირის საერთაშორისო ორგანიზაცია

(International Maritime Satellite Organization - INMARSAT);

17) ზღვაოსნობის კონგრესების მუდმივი საერთაშორისო ასოციაცია.

1) ლათინოამერიკულ გემთმფლობელთა ასოციაცია, შეიქმნა 1963 წელს, მის შემდგენლობაშია ლათინოამერიკული ქვეყნების გემთმფლობელთა ეროვნული ასოციაციები. ის შეიმუშავებს და იღებს საერთაშორისო კონვენციებს საზღვაო ტრანსპორტის შესახებ, განსაზღვრავს ზღვაოსნობის პოლიტიკის პრინციპებს, შეიმუშავებს კონოსამენტებისა და სხვა ფასიანი ქაღალდების პროფორმებს, ამზადებს კადრებს, აქვეყნებს სტატისტიკურ და ანალიტიკურ მასალებს;

2) ბალტიისა და საერთაშორისო საზღვაო საბჭო, შეიქმნა 1905 წელს, ჰყავს 950-ზე მეტი წევრი, როგორც ინდივიდუალური (გემთმფლობელები, ბროკერები), ასევე საკლუბო (გემთმფლობელთა ინტერესების დაცვისა და ურთირთდაზღვევის ასოციაცია). ის ვითარდება სამი მიმართულებით: საზღვაოსნო პრაქტიკა, სატრანსპორტო დოკუმენტაციის უნიფიცირება, კონფერენციის წევრთა ინფორმირება საერთაშორისო ვაჭრობის სხვადასხვა ასპექტების შესახებ;

3) დუნაის კომისია, შეიქმნა 1921 წელს როგორც სამთავრობათშორისო ორგანიზაცია, რომელიც აერთიანებს მხოლოდ დუნაისპირა ქვეყნებს. ის განიხილავს სანავიგაციო, ჰიდროლოგიურ, ჰიდრომეტეოროლოგიურ, სტატისტიკურ, იურიდიულ, საგამომცემლო საკითხებს, რომელთა გადაწყვეტა მთავრდება საერთაშორისო წესების მომზადებით;

4) საშუქურე სამსახურების საერთაშორისო ასოციაცია, შეიქმნა 1957 წელს, აერთიანებს რიგი ქვეყნების საშუქურე სამსახურებს, ასევე ორგანიზაციებს, რომლებსაც თავიანთი იურისდიქციის ფარგლებში გააჩნიათ სანავიგაციო უზრუნველყოფის საშუალებები. გარდა ამისა, მასში შედიან არაკომერციული და სამეცნიერო ორგანიზაციები, რომლებიც საშუქურე სამსახურების მიერაა რეკომენდებული; საზღვაო სანავიგაციო აღჭურვილობის მწარმოებელი ფირმები; ორგანიზაციები, რომლებიც კონტრაქტით ამუშავებენ სანავიგაციო უზრუნველყოფის საშუალებებს. საზღვაო ლოცმანების საერთაშორისო ასოციაცია, შეიქმნა 1970 წელს როგორც სალოცმანო ორგანიზაციების გაერთიანება, რომლებიც მოქმედებენ კერძო მწარმოების საფუძველზე. მისი საქმიანობა მიმართულია ზღვებსა და სრუტეებში გემების გავლის უსაფრთხოების უზრუნველყოფისაკენ, ასევე გემების ლოცმანების მისაღებად აღჭურვისაკენ;

5) ტანკერთა დამოუკიდებელი მფლობელების საერთაშორისო ასოციაცია, შეიქმნა 1971 წელს, მისი წევრები სატანკერო ტონაჟის მფლობელთა 80%-ზე მეტია. კერძოდ, ის შეისწავლის ვალუტის დეველვაციისა და რევალვაციის პრობლემებს, შემდეგ შეიმუშავებს ამასთან დაკავშირებული პრობლემებისაგან გამონწეული ბარალისაგან ტანკერების მფლობელთა დაცვის ზომებს; მუშაობს ახალი ტანკერული ჩარტერების შექმნასა და ძველების სრულყოფაზე; განიხილავს ზღვაოსნობის უსაფრთხოებისა და უსაფრთხოების ტექნიკის საკითხებს ტანკერებსა და კომბინირებულ გემებზე; იცავს თავისი წევრების ინტერესებს მთავრობების წინაშე.

6) პორტებისა და გემმისადგომების საერთაშორისო ასოციაცია, შეიქმნა 1955 წელს, მას ჰყავს 400 წევრზე მეტი, უზრუნველყოფს კონფერენციების ჩატარებასა და პორტებისა და გემმისადგომების შესახებ საინფორმაციო მასალების გამოცემას (გემმისადგომი არის პორტის აკვატორია, რომელიც უშუალოდ ესაზღვრება მისადგომს, სადაც ხდება გემების ჩატვირთვა და გადმოტვირთვა, მგზავრების ჩასხდომა და გადმოსხდომა);

7) გემთმფლობელთა საერთაშორისო ასოციაცია, შეიქმნა 1970 წელს, წარმოადგენს საზღვაოსნო სანარმოებისა და გემთმფლობელების ეროვნული გაერთიანებების ინტერესებს, სწავლობს გადაზიდვების ახალი ტექნოლოგიების დანერგვით გამოწვეულ პრობლემებს;

8) ზღვაოსნობის საერთაშორისო პალატა, შეიქმნა 1921 წელს გემთმფლობელების ეროვნული გაერთიანებების ინტერესების დასაცავად და ზღვაოსნობის პრობლემების გადასაწყვეტად. ყველაზე დიდი ყურადღება ეთმობა ზღვაოსნობის პრობლემების საკითხებს, გემების უსაფრთხოებას, ზღვის დაბინძურების თავიდან აცილებას;

9) საზღვაო კაპიტნების ასოციაციის საერთაშორისო ფედერაცია, შეიქმნა 1974 წელს, აერთიანებს კოლექტიურ და ინდივიდუალურ წევრებს, დაკავებულია ზღვაოსნობისა და ეკიპაჟის მუშაობის უსაფრთხოების საკითხებით;

10) დაბინძურების შემთხვევაში ტანკერების მფლობელთა პასუხისმგებლობის შემზღუდავი საერთაშორისო ფედერაცია, შეიქმნა 1969 წელს, აერთიანებს მსოფლიო სატანკერო ფლოტის 99%-ზე მეტს;

11) საერთაშორისო საზღვაო კომიტეტი, შეიქმნა 1897 წელს, აერთიანებს დაახლოებით 40 ქვეყნის ეროვნულ ასოციაციებს. შეიმუშავებს კონვენციების პროექტებს, ხელს უწყობს მიღებული კონვენციების ამოქმედებას, განიხილავს მათი სრულყოფის პრობლემებს, წვლილი შეაქვს საერთაშორისო კერძო საზღვაოსნო სამართლის ნორმების შემუშავებაში;

12) საზღვაო დაზღვევის საერთაშორისო კავშირი, შეიქმნა 1874 წელს, აერთიანებს 40-ზე მეტი ქვეყნის დამზღვევ კავშირებს, ასოციაციებს, კომპანიებს. მის ფუნქციებში შედის კონფერენციების მოწვევა, საკუთარი წევრების საზღვაოსნო დაზღვევის პრობლემებისა და მათი გადაწყვეტის შესახებ ინფორმირება;

13) ნავთობის საზღვაო კომპანიათა საერთაშორისო ფორუმი, შეიქმნა 1970 წელს იმ კომპანიების კონსოლიდირებისთვის, რომლებიც აწარმოებენ ან ზღვით გადააქვთ ნავთობპროდუქტები. ის აკონტროლებს მსოფლიოს ნავთობის ტრანსპორტირების დაახლოებით 85%-ს. ფორუმი დაკავებულია ძირითადად საკითხების ორი ჯგუფით: საზღვაო გარემოს დაბინძურებისაგან დაცვით და საკუთარი წევრების ინფორმირებით საერთაშორისო საზღვაოსნო პოლიტიკის შესახებ;

14) საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაცია, შეიქმნა 1948 წელს, მაგრამ 1982 წლამდე ერქვა მთავრობათაშორისი საზღვაო საკონსულტაციო ორგანიზაცია. მისი წევრია 120-ზე მეტი სახელმწიფო. საქმიანობა მოიცავს ოთხ ძირითად მიმართულებას: ზღვაზე უსაფრთხოებას; გარემოს დაბინძურების თავიდან აცილებას; ფორმალობების გამარტივებას; ტექნიკური დახმარების გაწევას. მის ფუნქციებში შედის: ზღვაოსნობის საკითხებზე საერთაშორისო კონვენციებისა და სხვა დოკუმენტების პროექტების მომზადება; ზღვაოსნობის უსაფრთხოებისა და საზღვაო გარემოს დაცვის სხვადასხვა საკითხების შესახებ რეკომენდაციების, კოდექსების, სტანდარტებისა და სახელმძღვანელოების შემუშავება და

დამტკიცება; ზღვაოსნობის კონკრეტული პრობლემების კვლევა დაინტერესებული ქვეყნების შემდგომი ინფორმირებით;

15) საზღვაო სათანამგზავრო კავშირის საერთაშორისო ორგანიზაცია, შეიქმნა 1976 წელს, აერთიანებს 40-ზე მეტი სახელმწიფოს მთავრობებს. მისი საქმიანობა მიმართულია საზღვაო რადიოკავშირის სრულყოფისაკენ და ფლოტის ოპერატიული მართვისაკენ, ზღვაოსნობის უსაფრთხოების, ზღვაზე ადამიანთა სიცოცხლის დაცვისა და ფლოტის მუშაობის ეფექტურობის გაზრდის უზრუნველყოფის მიზნით;

16) ზღვაოსნობის კონგრესების მუდმივი საერთაშორისო ასოციაცია, შეიქმნა 1905 წელს, მასში წარმოდგენილია მთავრობათა დელეგატები, ასევე ორგანიზაცია-წევრები და ინდივიდუალური წევრები. ის ავრცელებს მასალებს ზღვაოსნობის, საერთაშორისო და ეროვნული საზღვაოსნო კომიტეტების შექმნის, შესახებ; აცნობებს ახალი ტექნოლოგიების, ზღვაოსნობასა და საპორტო მეურნეობებში ახალი ტექნიკის გამოყენების შესახებ. მისი მოვალეობაა ზღვაოსნობაში საერთაშორისო კონგრესების მომზადება და მოწვევა, წევრთა კოორდინირება კონგრესებისა და საერთაშორისო კომისიების რეკომენდაციების შესასრულებლად.

ხელშეკრულებები ვაჭრობასა და ზღვაოსნობაზე წარმოიქმნა ბევრად ადრე, ვიდრე სავაჭრო შეთანხმებები. საერთაშორისო საზღვაოსნო ვაჭრობის პრაქტიკამ გამოიწვია ზღვაოსნობის სხვადასხვა ასპექტების შესახებ რეკომენდაციების შემუშავებისა და სრულყოფის აუცილებლობა. ამ ამოცანას წყვეტენ სხვადასხვა საერთაშორისო ორგანიზაციები. მაგალითად, საერთო ავარიის (გემის, ტვირთისა და ფრახტის გადასარჩენად შეგნებულად დამდგარი ზარალის) განაწილების შესახებ იორკ-ანტვერპენის წესებში ჩანს რამდენიმე ასოციაციის როლი. გემთმფლობელთა და მზღვეველთა კონფერენციებზე იორკში (ინგლ. York-ინგლისის ერთერთი ქალაქი) (1864 წელს) და ანტვერპენში (1877 წელს) მიღებული წესები, შემდგომში გადამუშავდა (1890 წელს) და გადაიხედა ეროვნულ კანონმდებლობებთან ჰარმონიზირების მიზნით. ეს მოხდა საერთაშორისო სამართლის სტოკლჰოლმის კონფერენციასა (1924 წელს) და საერთაშორისო საზღვაოსნო კომიტეტის კონფერენციაზე ამსტერდამში (1950 წელს). (1. გვ 58)

ძირითადი საერთაშორისო სამართლებრივი აქტები, რომლებიც საერთაშორისო საზღვაოსნო გადაზიდვებისა და საზღვაოსნო გადაზიდვების მონაწილეთა ურთიერთობების რეგლამენტირებას ახდენს, არის:

1) კონვენცია ზღვაზე დახმარების განწესისა და გადარჩენის შესახებ ზოგიერთი წესის გასაერთიანებლად (1910 წელი, მოქმედებს 1913 წლის 1 მარტიდან);

- 2) კონოსამენტების შესახებ ზოგიერთი წესის გასაერთიანებელი კონვენციის ოქმი ცვლილებების შესახებ (1924 წელი, მოქმედებს 1931 წლის 2 ივნისიდან);
- 3) საერთაშორისო კონვენცია ზოგიერთი წესის უნფიცირების შესახებ, რომლებიც ეხება საზღვაო გემების მფლობელთა პასუხისმგებლობის შეზღუდვას (1924 წელი, მოქმედებს 1931 წლის 2 ივნისიდან);
- 4) საერთაშორისო კონვენცია ზოგიერთი წესის უნფიცირების შესახებ, რომლებიც ეხება სამოქალაქო იურისდიქციას გემების შეჯახების საქმეებზე (1952 წელი, მოქმედებს 1955 წლის 14 სექტემბრიდან);
- 5) საერთაშორისო კონვენცია საზღვაო გემების მფლობელთა პასუხისმგებლობის შეზღუდვის შესახებ (1957 წელი, მოქმედებს 1968 წლის 31 მაისიდან);
- 6) საერთაშორისო კონვენცია ზოგიერთი წესის უნფიცირების შესახებ, რომლებიც ეხება მგზავრთა ზღვით გადაყვანას (1961 წელი, მოქმედებს 1965 წლის 4 ივნისიდან);
- 7) კონვენცია საერთაშორისო ზღვაოსნობის შემსუბუქების შესახებ (1965 წელი, მოქმედებს 1967 წლის 5 მარტიდან);
- 8) საერთაშორისო კონვენცია სატვირთო მარკის შესახებ (1966 წელი, მოქმედებს 1968 წლის 21 ივლისიდან);
- 9) საერთაშორისო კონვენცია ზოგიერთი წესის უნფიცირების შესახებ, რომლებიც ეხება მგზავრთა ბარგის ზღვით გადატანას (1967 წელი);
- 10) კონვენცია სახაზო კონფერენციების ჩატარების კოდექსის შესახებ (1974 წელი, მოქმედებს 1983 წლის 6 ოქტომბრიდან);
- 11) საერთაშორისო კონვენცია უსაფრთხო კონტეინერების შესახებ (1972 წელი, მოქმედებს 1977 წლის 6 სექტემბრიდან);
- 12) საბაჟო კონვენცია, რომელიც კონტეინერებს ეხება (1972 წელი, მოქმედებს 1975 წლის 6 დეკემბრიდან);
- 13) საერთაშორისო წესები, რომლებიც ეხება შერეული გადაზიდვების დოკუმენტს (1973 წელი);
- 14) კონვენცია საზღვაო მოთხოვნებზე პასუხისმგებლობის შეზღუდვის შესახებ (1976 წელი);
- 15) გაეროს კონვენცია ტვირთების ზღვით გადაზიდვის შესახებ (ჰამბურგის წესები) (1978 წელი, მოქმედებს 1992 წლიდან, როგორც ხელშეკრულება საერთაშორისო საზღვაოსნო გადაზიდვების შესახებ). ჰამბურგის წესების შესრულება აუცილებელია სამამულო ტვირთგამგზავნებისათვის საზღვარგარეთელ გადაზიდვებთან საზღვაო გადაზიდვებზე ხელშეკრულების გაფორმებისას;
- 16) გაეროს კონვენცია ტვირთების შერეული გადაზიდვების შესახებ (1980 წელი);

17) გაეროს კონვენცია საზღვაოსნო სამართლის შესახებ (1982 წელი);

18) შეთანხმება საერთაშორისო პირდაპირ შერეულ სარკინიგზო-საწყლოსნო სატვირთო მიმოსვლის შესახებ (1959 წელი);

19) შეთანხმება კონტეინერების ერთობლივი გამოყენების შესახებ საერთაშორისო მიმოსვლაში (1974 წელი).

გარდა ამისა, ტვირთების გადაზიდვა რეგლამენტირდება მთავრობათაშორისო შეთანხმებებით სავაჭრო ზღვაოსნობის შესახებ.

საავტომობილო ტრანსპორტითა და საერთაშორისო საავტომობილო გადაზიდვებით დაკავებულია დაახლოებით 40 სამთავრობო და არასამთავრობო საერთაშორისო ორგანიზაცია, რომლებიც მონაწილეობენ შესაბამისი შეთანხმებების პროექტებსა და სხვა საერთაშორისო სამართლებრივი აქტების შემუშავებაში.

საერთაშორისო საავტომობილო გადაზიდვების განვითარებაში განსაკუთრებულ როლს თამაშობენ გაეროსთან არსებული ევროპის ეკონომიკური კომისიის კომიტეტი შიდა ტრანსპორტის საკითხებში და საავტომობილო ტრანსპორტის საერთაშორისო კავშირი.

ევროპის ეკონომიკური კომისია, შეიქმნა 1947 წელს, გაეროს გენერალური ასამბლეის გადაწყვეტილებით, ახორციელებს ევროპის ქვეყნების ეკონომიკების განვითარებისაკენ მიმართულ ღონისძიებებს, ორგანიზებას უწევს მათ შორის თანამშრომლობას. ის ასევე ატარებს კვლევებს თავისი საქმიანობის განვითარების ზოგადი მიმართულებების შესაბამისად, განაგებს საზღვაო, სარკინიგზო და საავტომობილო ტრანსპორტის საკითხებს.

შიდა ტრანსპორტის კომიტეტი წარმოადგენს სამთავრობათაშორისო საერთოევროპულ გაერთიანებას, რომელიც დაკავებულია გადაზიდვების ორგანიზების სფეროთი, მაგრამ თავდაპირველად მისი შექმნის (1947 წელს) მიზანი იყო ომისშემდგომ ევროპაში სატრანსპორტო პრობლემების მოგვარება.

ამჟამად შიდა ტრანსპორტის კომიტეტი არის ავტორიტეტული საკონსულტაციო ორგანო, რომელიც:

- გამოითხოვს და განაზოგადოებს საერთაშორისო სატრანსპორტო ორგანიზაციების აზრებს და თანამშრომლობს ამ ორგანიზაციებთან მათთანვე შეთანხმებულ პირობებზე;

- შეისწავლის სხვადასხვა სახის საერთაშორისო შიდა ტრანსპორტის მუშაობის კოორდინაციის საკითხებს და შეიმუშავებს შესაბამის რეკომენდაციებს;

- უზრუნველყოფს მთავრობათა შორის ინფორმაციის გაცვლას, მის კომპეტენციაში შემავალ საკითხებზე;

- შეისწავლის შესაბამის სატრანსპორტო დოკუმენტაციას და ხელს უწყობს მის უნიფიცირებას;

- რეკომენდაციებს იძლევა ტრანსპორტის სფეროში ევროპაში მოქმედი კონვენციებისა და შეთანხმებების გადახედვაზე და ახალი კონვენციებისა და შეთანხმებების დადებაზე;

- ევროპის ეკონომიკური კომისიის ცნობამდე დაჰყავს შიდა ტრანსპორტთან დაკავშირებული საკითხები, რომლებსაც შეიძლება უშუალო გავლენა ჰქონდეს ევროპაში საერთო ეკონომიკურ მდგომარეობაზე, და წყვეტს სხვა საკითხებსაც.

ნორმატიული დოკუმენტების საფუძველზე, რომლებიც შემუშავებული და მიღებულია გაეროსთან არსებული ევროპის ეკონომიკური კომისიის შიდა ტრანსპორტის საკითხებში კომიტეტის ფარგლებში, იღება ორმხრივი შეთანხმებები საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლასა და საერთაშორისო გადაზიდვებზე, რომლებშიც უფრო დეტალურადაა განსაზღვრული კონკრეტული საორგანიზაციო საკითხები.

საავტომობილო ტრანსპორტის საერთაშორისო კავშირი (International Road and Transport Union - IRU) დაარსებულია 1948 წელს, უენევაში. ეს არის საერთაშორისო არასამთავრობო ორგანიზაცია, რომელიც აერთიანებს ეროვნულ ასოციაციებს და საერთაშორისო საავტომობილო გადაზიდვების კავშირებს.

ორმხრივი შეთანხმებების ყველაზე მნიშვნელოვანი ელემენტია ნებადამრთავი სისტემა. ყველა ქვეყანა შიდა კანონმდებლობით აწესებს მის ტერიტორიაზე საერთაშორისო გადაზიდვების შემსრულებელი უცხოური სატრანსპორტო საშუალებების შესვლის, გასვლის ან ტრანზიტით გავლის წესებს. შესვლის ან ტრანზიტით გავლის ნებართვის მიღების წესი დაითქმება, როგორც წესი, ორმხრივ შეთანხმებებში, რომლებიც იღება სახელმწიფოების მიერ სამთავრობო დონეზე.

გარდა ჩვეულებრივი გადაწყვეტებისა ორმხრივი შეთანხმებებით გათვალისწინებულია სპეციალური ნებართვების მიღების წესი, შესაბამისი განაცხადის საფუძველზე ყოველი კონკრეტული გადაზიდვისათვის. ისინი გაიცემა მძიმეწონიანი, მსხვილგაბარითიანი და საშიში ტვირთების გადატანისას, ასევე (თუ ეს გათვალისწინებულია ორმხრივი შეთანხმებით ან ქვეყნის კანონმდებლობით) გადაზიდვებზე მესამე ქვეყნებში და მესამე ქვეყნებიდან ან მხოლოდ გადაზიდვებზე მესამე ქვეყნებში.

ორმხრივი მთავრობათაშორისი შეთანხმებების დადებისას გათვალისწინებულია შეთანხმებული ქვეყნების ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ურთიერთ განთავისუფლება საგზაო მოსაკრებლებისა და სხვა გადასახადებისა და მოსაკრებლებისაგან.

საავტომობილო ტრანსპორტით ტვირთების საერთაშორისო გადაზიდვისას იურიდიული საკითხები რეგულირდება რიგი საერთაშორისო მრავალმხრივი კონვენციებითა და შეთანხმებებით.

საავტომობილო ტრანსპორტის მოქმედი საერთაშორისო დოკუმენტები მოიცავს პრობლემათა შემდეგ ექვს ჯგუფს:

- 1) საგზაო მოძრაობის ორგანიზებას;
- 2) საბაჟო პროცედურების უნიფიცირებასა და გამარტივებას;
- 3) ტვირთების საერთაშორისო გადაზიდვების შესრულების იურიდიულ ასპექტებს;
- 4) გადასახადების საკითხებს;
- 5) ზოგიერთი სპეციფიკური კატეგორიის ტვირთების გადაზიდვის ორგანიზებას;
- 6) საერთაშორისო გადაზიდვებს შემსრულებელი ეკიპაჟების მუშაობისა და დასვენების რეჟიმს.

ძირითადი დოკუმენტები, რომლებიც არეგლამენტებს ამ პრობლემებს, მათ შორის რომლებიც ეხებათ საავტომობილო გადაზიდვების მომსახურებით მოსარგებლედ ტვირთმფლობელებს:

- კონვენცია ავტოტრანსპორტით ტვირთების საერთაშორისო გადაზიდვების შესახებ (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road - CMR) (1956 წელი, ძალაშია 1961 წლის 2 ივლისიდან);
- ევროპული შეთანხმება საშიში ტვირთების საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვების შესახებ (1957 წელი, ძალაშია 1969 წლის 29 იანვრიდან);
- შეთანხმება მალფუჭებადი საკვები პროდუქტების საერთაშორისო გადაზიდვებისა და ამ გადაზიდვებისათვის განკუთვნილი სპეციალური სატრანსპორტო საშუალებების შესახებ (1970 წელი, ძალაშია 1976 წლის 21 ნოემბრიდან);
- საბაჟო კონვენცია ტვირთების საერთაშორისო გადაზიდვებზე წიგნაკის გამოყენებით (1959 წელი);
- საბაჟო კონვენცია, რომელიც კონტეინერებს ეხება (1956 წელი, ძალაშია 1959 წლის 4 აგვისტოდან);
- საბაჟო კონვენცია, რომელიც კონტეინერებს ეხება (1972 წელი, ძალაშია 1975 წლის 6 დეკემბრიდან);
- ევროპული კონვენცია საბაჟო რეჟიმის შესახებ, რომელსაც უყენებენ საერთაშორისო გადაზიდვებში გამოყენებული პალეტებისათვის (1962 წელი, ძალაშია 1962 წლის 12 ივნისიდან);
- საერთაშორისო კონვენცია საზღვრებზე ტვირთების გაკონტროლების პირობების შეთანხმების შესახებ (1982 წელი, ძალაშია 1985 წლის 15 ოქტომბრიდან);

საერთაშორისო საავტომობილო გადამზიდავებს დამატებით ეხებათ კონვენციები და შეთანხმებები საგზაო მოძრაობის, საგზაო ნიშნებისა და სიგნალების შესახებ:

- კონვენცია საგზაო მოძრაობის შესახებ (1949 წელი, ძალაშია 1952 წლის 26 მარტიდან);
- ოქმი საგზაო ნიშნებისა და სიგნალების შესახებ (1949 წელი, ძალაშია 1953 წლის 20 დეკემბრიდან);
- 1950 წლის 16 სექტემბრის ევროპული შეთანხმება, რომელიც დაემატა კონვენციას საგზაო მოძრაობის შესახებ და ოქმს საგზაო ნიშნებისა და სიგნალების შესახებ (1949 წელი, ძალაშია 1953 წლის 20 დეკემბრიდან);
- ევროპული შეთანხმება გზების მონიშვნის შესახებ (1957 წელი, ძალაშია 1960 წლის 10 აგვისტოდან);
- კონვენცია საგზაო მოძრაობის შესახებ (1968 წელი, ძალაშია 1977 წლის 21 მაისიდან);
- კონვენცია საგზაო ნიშნებისა და სიგნალების შესახებ (1968 წელი, ძალაშია 1978 წლის 16 ივნისიდან);
- 1971 წლის 1 მაისის ევროპული შეთანხმება, რომელიც დაემატა კონვენციას საგზაო მოძრაობის შესახებ (1968 წელი, ძალაშია 1979 წლის 7 ივნისიდან);
- 1971 წლის 1 მაისის ევროპული შეთანხმება, რომელიც დაემატა კონვენციას საგზაო ნიშნებისა და სიგნალების შესახებ (1968 წელი, ძალაშია 1079 წლის 3 აგვისტოდან).

1.3. საერთაშორისო ყიდვა-გაყიდვის ხელშეკრულება

ბელარუსის რესპუბლიკისათვის საერთაშორისო ყიდვა-გაყიდვის ხელშეკრულება წარმოადგენს ყველაზე მნიშვნელოვან დოკუმენტს ასეთი ურთიერთობებისათვის, რადგან მის საფუძველზე ხორციელდება ბელარუსის რესპუბლიკის ტვირთცვლა სხვა ქვეყნებთან.

საერთაშორისო ყიდვა-გაყიდვის ხელშეკრულება არის დოკუმენტი, რომელიც მოწმობს, რომ გარიგების ერთი მხარე (გამყიდველ-ექსპორტიორი) ველდებულებას იღებს, გადასცეს კონტრაქტში მითითებული საქონელი (ან შეთანხმების სხვა საგანი) საკუთრებაში მეორე მხარეს (მყიდველ-იმპორტიორს), რომელიც თავის მხრივ იღებს ვალდებულებას, მიიღოს ის და გადაიხადოს დადგენილი ფასი.

ხელშეკრულება დადებულად ითვლება, როდესაც ორივე მხარემ (ექსპორტიორმა და იმპორტიორმა) მიაღწია შეთანხმებას გარიგების ყველა მნიშვნელოვან პირობაზე.

საერთაშორისო ლოგისტიკაში გამოიყოფა ყიდვა-გაყიდვის შემდეგი სახეობები:

- 1) ერთჯერადი მიწოდების ხელშეკრულება;
- 2) პერიოდული მიწოდების ხელშეკრულება;
- 3) კომპლექტური მონყობილობის მიწოდების ხელშეკრულება;

ერთჯერადი მიწოდების ხელშეკრულება არის ერთდროული შეთანხმება შეთანხმებული რაოდენობის საქონლის მიწოდებაზე გარკვეული თარიღისთვის (ვადაში, პერიოდში). დადგენილი ვადის განმავლობაში საქონლის მიწოდება შეიძლება მოხდეს ერთხელ ან რამდენჯერმე, ხოლო აღებული ვალდებულებების შესრულების შემდეგ მხარეებს შორის იურიდიული ურთიერთობები და საკუთრივ ხელშეკრულების მოქმედება წყდება. ერთჯერადი ხელშეკრულებები არსებობს მოკლე და გრძელვადიანი მიწოდების.

პერიოდული მიწოდების ხელშეკრულება ითვალისწინებს გარკვეული რაოდენობის საქონლის პარტიის მიწოდებას რეგულარულად (პერიოდულად) კონტრაქტით დადგენილი ვადების განმავლობაში (მოკლევადიანი, ჩვეულებრივ ერთი წელი, ან გრძელვადიანი 5-10 წელი, ხანდახან უფრო ხანგრძლივადაც).

ამგვარად, ზემოთ მითითებულ კონტრაქტებში საერთოა შესრულების ვადის ვარიაციულობა, ხოლო ძირითადი განსხვავებაა გარიგების პარტნიორთა ურთიერთობის სპეციფიკა.

კომპლექტური მონყობილობის მიწოდების ხელშეკრულებები გულისხმობს კავშირების არსებობას მონყობილობათა ექსპორტიორსა და მყიდველ-იმპორტიორს, აგრეთვე მიწოდების დაკომპლექტებაში მონაწილე სპეციალიზებულ ფირმებს შორის. ამასთან გენერალური მიმწოდებელი აორგანიზებს მიწოდების კომპლექტაციას და პასუხისმგებელია მის სისრულეზე, დროულობასა და ხარისხზე. (2. გვ. 101)

გადახდის ფორმის მიხედვით არჩევენ ხელშეკრულებებს ფულადი ფორმით და სასაქონლო გადახდის ფორმით (მთლიანად ან ნაწილობრივ).

ორი და მეტი მხარის საგარეო სავაჭრო გარიგებები, რომლებიც იდება მათი საწარმოო და სამეურნეო საქმიანობის (სავაჭრო საქმიანობის ჩართვით) პროცესში, ფორმდება ხელშეკრულებით, როგორც წესი, წერილობითი სახით. ხელშეკრულებით წარმოქმნილ ურთიერთობებს ეწოდება სახელშეკრულებო (საკონტრაქტო), ხოლო მხარეთა კონტრაქტიდან გამომდინარე ვალდებულებებს, სახელშეკრულებო (საკონტრაქტო) ვალდებულებები.

საგარეო-სავაჭრო ხელშეკრულება (კონტრაქტი) არის საგარეო-სავაჭრო ოპერაციის ძირითადი კომერციული დოკუმენტი, რომელიც მოწმობს მხარეთა შორის შეთანხმების მიღწევას.

საგარეო-სავაჭრო ხელშეკრულების საგანი შეიძლება იყოს საქონლის ყიდვა-გაყიდვა, სანარდო სამუშაოების შესრულება, იჯარა, ლიცენზირება, გაყიდვის უფლების მინიჭება, კონსიგნაცია და სხვა.

საგარეო სავაჭრო ხელშეკრულების დადების წესი რეგულირდება ვენის კონვენციით (1980 წელი).

საგარეო სავაჭრო ხელშეკრულების დადება (კონტრაქტის გაფორმება) ხდება ორ სტადიად:

- 1) ხელშეკრულების (კონტრაქტის) დადების წინადადება - ოფერტა;
- 2) წინადადების მიღება - აქცეპტი.

ოფერტა უნდა აკმაყოფილებდეს ორ მოთხოვნას: შეიცავდეს შემოთავაზებული ხელშეკრულების ყველა მნიშვნელოვან პუნქტს და იყოს მიმართული კონკრეტული პირისადმი ან პირთა გაურკვეველი წრისადმი იმ პირობით, რომ შესაძლებელი იქნება მათგან, ვინც თანახმაა მიიღოს წინადადება, ერთის ან რამდენიმეს ინდივიდუალიზაცია. უკანასკნელ შემთხვევაში ადგილი აქვს ე.წ. საჯარო ოფერტას, რომელიც ფართოდ გამოიყენება ვაჭრობაში და მოქალაქეთა მომსახურების სხვა სფეროებში. მითითებული მოთხოვნებიდან ერთერთის არარსებობისას არ არსებობს არც ხელშეკრულების დადების წინადადება. ოფერტა ძალაში შედის, როდესაც ის მიღებულია ოფერტას ადრესატის მიერ. ოფერტა მაშინაც კი, როდესაც ის არის გამოუწვევადი, შეიძლება გაუქმებული იყოს ოფერენტის მიერ, თუ გაუქმების შესახებ შეტყობინება ადრესატის მიერ მიღებულია უფრო ადრე, ვიდრე თვითონ ოფერტა, ან მასთან ერთად.

აქცეპტის ქვეშ იგულისხმება ოფერტის ადრესატის დადგენილ ვადაში მიცემული თანხმობა ოფერენტის მიერ შემოთავაზებული პირობებით ხელშეკრულების დადებაზე. შინაარსობრივად აქცეპტი უნდა პასუხობდეს პირობებს, რომლებიც ჩამოყალიბებულია ხელშეკრულების დადების წინადადებაში. ოფერტაზე პასუხი, რომელსაც მიზნად აქვს იყოს აქცეპტი, მაგრამ შეიცავს დამატებებს, შეზღუდვებს ან სხვა შენიშვნებს, არის ოფერტას აცილება და წარმოადგენს შემხვედრ ოფერტას. მაგრამ თუ ცვლილებები უმნიშვნელოა და ოფერენტი უარს არ ამბობს, ოფერტა ითვლება აქცეპტირებულად.

საგარეო-სავაჭრო ხელშეკრულება (კონტრაქტი) ითვლება დადებულად, თუ ის სათანადოდ არის ხელმოწერილი იმ მხარეთა მიერ, რომელთა იურიდიული მისამართები მითითებულია მასში. ყოველ ხელშეკრულებაში არსებობს ინდივიდუალური ნომერი და მითითება მისი დადების თარიღზე. ამ ელემენტთაგან რომელიმეს არარსებობა არის ხელშეკრულების ბათილად ცნობის საბაზი.

საგარეო-სავაჭრო ხელშეკრულება ფორმდება გარიგების მხარეთა მიერ მოლაპარაკებების დამთავრების შემდეგ სავალდებულო რაოდენობის ეგზემპლარებად, რომლებიც თანაბრად იყოფა მხარეებს შორის.

მხარეთა მიერ შეთანხმებული ყიდვა-გაყიდვის საერთაშორისო ხელშეკრულება ფიქსირდება დოკუმენტის მუხლებში და ასახავს კონტრაგენტების ურთიერთმიმართ უფლებებსა და მოვალეობებს. უკანასკნელნი დამოუკიდებლად ირჩევენ მუხლების ფორმულირებას, ხელმძღვანელობენ რა ბაზარზე სიტუაციით, სავაჭრო წეს-ჩვეულებებითა და მხარეთა მოთხოვნილებებით. გარდა ამისა, ყიდვა-გაყიდვის საერთაშორისო ხელშეკრულების ზოგიერთი პირობა შეიძლება ნაკარნახევი იყოს საერთაშორისო და სხვა შეთანხმებებით, ანდა ვაჭრობის ზოგადი დებულებებით, რაზეც ამ შემთხვევებში ხელშეკრულებაში კეთდება მითითებები.

მიღებულია ხელშეკრულების პირობები დაიყოს მნიშვნელოვნებად და უმნიშვნელოებად. მნიშვნელოვნებად ითვლება ხელშეკრულების ის მუხლები, რომელთა ერთ-ერთი პარტნიორის მიერ შეუსრულებლობისას მეორე მხარეს აქვს უფლება, უარი თქვას საქონლის მიღებაზე, გააუქმოს გარიგება და ამოიღოს მიყენებული ზარალი. უმნიშვნელო პირობის დარღვევისას მეორე მხარეს არ აქვს უფლება, უარი თქვას საქონლის მიღებაზე და გააუქმოს გარიგება, მას მხოლოდ შეუძლია მოითხოვოს ვალდებულებების შესრულება და ზარალის ანაზღაურება.

ყიდვა-გაყიდვის საერთაშორისო პრაქტიკაში არსებობს ჩვეულება, რომლის თანახმადაც გარიგების მხარეები უნდა შეთანხმდნენ ხელშეკრულების პირობების განსაზღვრულ მინიმუმზე, რათა ის ითვლებოდეს ძალის მქონედ. მითითებულ მინიმუმში შედის ხელშეკრულების საგანი, გარიგების ფასი და შესრულების ვადა.

ყიდვა-გაყიდვის საერთაშორისო ხელშეკრულების სტრუქტურას და შინაარსს აქვს ინდივიდუალური ხასიათი, რომელიც დამოკიდებულია გარიგების საგნის სპეციფიკაზე და კონტრაგენტების სიახლოვის ხარისხზე.

ჩვეულებრივ საგარეო სავაჭრო ხელშეკრულების (კონტრაქტის) ძირითადი მუხლები განლაგებულია გარკვეული თანმიმდევრობით:

- 1) მხარეთა და ხელშეკრულების (კონტრაქტის) საგნის განმარტება;
- 2) ხელშეკრულების (კონტრაქტის) საგნის რაოდენობრივი და ხარისხობრივი მახასიათებლები;
- 3) ხელშეკრულების (კონტრაქტის) ღირებულება;
- 4) მინოდების ვადა და თარიღი;
- 5) ხელშეკრულების საბაზისო პირობები;
- 6) გადახდის პირობები;
- 7) საჯარიმო სანქციები;
- 8) მარკირებისა და შეფუთვის პირობები;

9) გარანტიები;

10) დაზღვევის პირობები;

11) ხელშეკრულებაში (კონტრაქტი) ფორსმაჟორული და საარბიტრაჟო დამატებები.

1) მხარეთა და ხელშეკრულების (კონტრაქტის) საგნის განმარტება. პრეამბულაში მითითებულია ხელშეკრულების დამდებ მხარეთა სრული იურიდიული დასახელება. ტრადიციულად პირველი მოხსენიებულია გამყიდველის (ექსპორტიორის) დასახელება, ხოლო მეორე - მყიდველისა (იმპორტიორის).

ხელშეკრულების საგანს შეადგენს საქონლის გაყიდვა (მინოდება), რაიმე სახის მომსახურების გაწევა, ან ამა თუ იმ სახის ტექნოლოგიის გადაცემა. ხელშეკრულების შესაბამის მუხლში მოკლედ არის მითითებული საგარეო სავაჭრო გარიგების სახეობა (ყიდვა-გაყიდვა, იჯარა, ნარდი), ხოლო შემდეგ თვითონ ოპერაციის ობიექტი. გარიგების ასრულების პროცესში გართულებების თავიდან ასაცილებლად ხელშეკრულების საგანს განსაზღვრავენ დეტალურად, აკეთებენ აუცილებელ მითითებებს ნიმუშებზე ან ტექნიკურ აღწერილობაზე.

თუ ხელშეკრულების მიხედვით ხდება არაერთგვაროვანი საქონლის მინოდება, მაშინ ყველა სახეობის, ხარისხის, მარკის დანვრილებითი ჩამონათვალი მიეთითება ცალკე დოკუმენტში - სპეციფიკაციაში, რომელიც ფორმდება როგორც ხელშეკრულების დანართი.

თუ ხელშეკრულების საგანი არის ერთი სახეობის საქონელი, მაგრამ რთული ტექნიკური მახასიათებლებით, მაშინ მისი დანვრილებითი აღწერა მოიცემა სპეციალური თავებში - „ტექნიკური პირობები“ ან „ტექნიკური სპეციფიკაციები“. ისინი ასევე შეიძლება გაფორმდეს როგორც ხელშეკრულების დანართი, ხოლო თვით ხელშეკრულების საგნის შესახებ თავში მოიცემა საქონლის მოკლე აღწერილობა და კეთდება მითითება შესაბამის თავზე (დანართის).

2) ხელშეკრულების საგნის რაოდენობრივი და ხარისხობრივი მახასიათებლები. ხელშეკრულების საგნის რაოდენობრივი მახასიათებლები შეიძლება დადგინდეს მუხლში „ხელშეკრულების საგანი“ ან სპეციალურ მუხლში „საქონლის რაოდენობა“. მხარეებმა უნდა შეეთანხმონ რაოდენობის საზომი ერთეული, წონისა და ზომის სისტემები, რაოდენობის დადგენის წესი. ხელშეკრულებაში საქონლის რაოდენობა განისაზღვრება მოცულობის, სიგრძის ერთეულებში, ცალობით და სხვა. საზომი ერთეულის არჩევა დამოკიდებულია საქონლის სახეობაზე და საერთაშორისო ვაჭრობის შემდგარ პრაქტიკაზე. ამასთან შესაძლებელია არა მარტო მეტრული, არამედ პირობითი და არასტანდარტული საზომი ერთეულების გამოყენება (ტომარა, შეკვრა, ბოთლი). (3. გვ.23)

საქონლის ხარისხი აისახება მუხლში „საქონლის ხარისხი“, რომელიც აუცილებლად არსებობს ყველა ხელშეკრულებაში. ზოგიერთი ქვეყნის სავაჭრო ჩვეულებების თანახმად ხელშეკრულებები, რომლებშიც წინასწარ არ არის შეთანხმებული ხარისხი, შეიძლება ცნობილი იქნას ბათილად. მხარეები ადგენენ საქონლის ხარისხობრივ მახასიათებლებს, ანუ თვისებათა ერთობლიობას, რომლებიც განსაზღვრავს მისი დანიშნულების მიხედვით გამოყენებადობას. მნიშვნელოვანია რაც შეიძლება სრულად დახასიათდეს გარიგების საგნის ხარისხობრივი მდგენელი. საერთაშორისო პრაქტიკაში მიღებულია ხარისხის სტანდარტების, ტექნიკური პირობებისა და ნომუშების მიხედვით განმსაზღვრელი მეთოდები. მუხლში „საქონლის ხარისხი“ მხარეებს შეუძლიათ გაითვალისწინონ გამყიდველის მიერ ხარისხის შემონმების მეთოდი, ასევე დოკუმენტის სახეობა, რომელიც ადასტურებს მიწოდებული საქონლის ხარისხის შესაბამისობას კონკრეტული მოთხოვნებისადმი. როგორც წესი, ეს არის ხარისხის სერტიფიკატი, რომელიც გაიცემა დამამზადებელი საწარმოს, ან ნეირტრალური ორგანიზაციის მიერ, რომელიც ახორციელებს საქონლის ხარისხის შემონმებას.

3) ხელშეკრულების ღირებულება. ხელშეკრულების ღირებულება მიეთითება რაოდენობრივი ერთეულისათვის გარკვეული ვალუტის ფულად ერთეულებში მიწოდების შეთანხმებული ბაზისისათვის. ამასთან მხარეები წინასწარ ათანხმებენ, რას ნიშნავს დადგენილი ფასი, ანუ შედის თუ არა მასში ტვირთის გაზგანასთან დაკავშირებული, ტარის, შეფუთვის, მარკირების და სხვა ხარჯები. კონტრაქტში შეიძლება გამოყენებული იყოს სხვადასხვა ფასები: მყარი, ფასი შემდგომი ფიქსაციით ან მცურავი ფასი.

4) მიწოდების ვადა და თარიღი. მიწოდების ვადა და თარიღი შეთანხმებულია მხარეთა მიერ და ხელშეკრულებაში გათვალისწინებულია დროითი პერიოდი, რომლის განმავლობაშიც გამყიდველმა მყიდველს უნდა გადასცეს გარიგების საგანი. ამასთან მიწოდება შეიძლება განხორციელდეს როგორც ერთდროულად, ასევე ნაწილ-ნაწილ. პირველ შემთხვევაში მიეთითება მიწოდების ერთი თარიღი, მეორეში მიწოდების ვადები ყოველი პარტიისათვის. ხელშეკრულებაში მიწოდების ვადის დადგენა შესაძლებელია მიწოდების ფიქსირებული ვადის მითითებით, ან იმ პერიოდის მითითებით, რომლის განმავლობაშიც უნდა მოხდეს მიწოდება (თვე, კვარტალი, წელი), ანდა სპეციალური ტერმინების გამოყენებით (“დაუყოვნებლივი მიწოდება“, „საწყობიდან“ და ა.შ.).

გამყიდველის მიერ საქონლის ვადამდელი მიწოდების შესაძლებლობა ხელშეკრულებაში სპეციალურად უნდა იყოს დათქმული, წინააღმდეგ შემთხვევაში ჩვეულების მიხედვით გადანყვეტის საშუალება რჩება მყიდველს. დათქმა ვადამდელ მიწოდებაზე გვთავაზობს საქონელოზე ვადამდელ გადახდასაც.

არც ისე იშვიათად ყიდვა-გაყიდვის ხელშეკრულებაში შეიტანება დათქმა მიწოდების ვადაზე. შემდგომში ეს საშუალებას აძლევს გარიგების მხარეებს თავი აარიდონ მიწოდების ვადების დაცვის სიზუსტეზე დავებს. ვადა განისაზღვრება საქონლის გადაზიდვის მეთოდების მიხედვით და შეიძლება დაემთხვეს სატრანსპორტო დოკუმენტის თარიღს, რომელიც ადასტურებს საქონლის გადასაზიდად მიღებას, ან სასაწყობო მონუმობას, ან მიღება-ჩაბარების აქტის გამყიდველისა და მყიდველის წარმომადგენლების მიერ ხელმოწერის თარიღს.

5) ხელშეკრულების საბაზისო პირობები. ხელშეკრულების დადებისას მხარეებმა მკაფიოდ უნდა გაინანონონ ერთმანეთში მრავალრიცხოვანი მოვალეობები, რომლებიც დაკავშირებულია საქონლის მიტანასთან გამყიდველიდან მყიდველამდე (ტრანსპორტირება, დაზღვევა გზაში, საბაჟო დოკუმენტების გაფორმება და სხვა).

მიწოდების საბაზისო პირობები შემუშავებულია ხელშეკრულების მხარეთა მოვალეობებისა და უფლებების გაგების უნიფიცირებისათვის. ისინი განსაზღვრავს გამყიდველისა და მყიდველის მოვალეობებს საქონლის მიწოდებისას, აწესებს რისკის გადატანას გამყიდველისგან საქონლის შემთხვევითი განადგურების ან გაფუჭებისას, აადვილებს საქონლის მიწოდების ოპერაციებს. საბაზისო პირობები საყოველთაოდ აღიარებულია საერთაშორისო ვაჭრობაში და როგორც წესი, დამოკიდებულია სავაჭრო წეს-ჩვეულებებზე, რომლებიც ჩამოყალიბდა ცალკეული ქვეყნების, პორტების, სავაჭრო სფეროს კომერციულ პრაქტიკაში.

საერთაშორისო სავაჭრო პალატამ გასწია დიდი მუშაობა კომერციული ტერმინების განმარტებისადმი საერთო მიდგომის გამოსამუშავებლად. 1936 წლიდან ის გამოსცემს „ტერმინების განმარტების საერთაშორისო წესებს - ინკოტერმს“ (International commerce terms - Incoterms), რომელიც აღიარებულია სამთავრობო ორგანოების, იურიდიული პირებისა და ინდივიდუალური მენარმეების მიერ მთელ მსოფლიოში როგორც საერთაშორისო ვაჭრობაში ტერმინების ყველაზე მისაღები განმარტებები. „ინკოტერმს“-ის ქმედების სფერო ვრცელდება ყიდვა-გაყიდვის მხარეთა უფლებებსა და მოვალეობებზე საქონლის მიწოდების ნაწილში (საქონლის მიწოდების პირობები). „ინკოტერმს“-ის ყოველი ტერმინი წარმოადგენს სამი ასოსაგან შემდგარ აბრევიატურას. „ინკოტერმს“-ის ბოლო რედაქცია გამოვიდა 2010 წელს. „ინკოტერმს“-ის მუხლები გაითვალისწინება, თუ კონტრაქტში არის მითითება მასზე. კონტრაქტის პირობების „ინკოტერმს“-ის მუხლებთან არდამთხვევის შემთხვევაში პრიორიტეტულია ხელშეკრულების პირობები.

1.3 ცხრილში მოყვანილია „ინკოტერმს 2010“-ის (Incoterms 2010), წესების ტერმინების ინტერპრეტაცია, რომლებიც ძალაში შევიდა 2011 წლის 1 იანვრიდან.

ცხრილი 1.3 - „ინკოტერმს 2010“-ის (Incoterms 2010) წესების სტრუქტურა

ჯგუფი	მიღებული აღნიშვნა	ტერმინების მნიშვნელობა		ტრანსპორტის სახეობა
ჯგუფი E		Departure	გაგზავნა (ჩამოტვირთვა)	
	EXW	EX Works (... named place)	ფრანკო-ქარხანა (ტვიტგამოტანა) (მწარმოებელი ქარხნიდან); საქონელი გამყიდველის (მწარმოებლის) სანყობიდან	ტრანსპორტის ნებისმიერი სახეობა
ჯგუფი F		Main carriage unpaid	ძირითადი გადაზიდვის საფასური არ არის გადახდილი გამყიდველის მიერ	
	FCA	Free Carrier (... named place)	ფრანკო-გადამზიდავი გაგზავნის (ჩამოტვირთვის) პუნქტში; საქონელი მიეწოდება შემკვეთის გადამზიდავს	ტრანსპორტის ნებისმიერი სახეობა
	FAS	Free Alongside Ship (... named port of shipment)	ფრანკო გემის ბორტის გასწვრივ გაგზავნის (ჩამოტვირთვის) პორტში; საქონელი მიიტანება შემკვეთის გემთან	საზღვაო და შიდა საწყალოსნო გადაზიდვები
	FOB	Free On Board	გემის ფრანკო-ბორტი გაგზავნის (ჩამოტვირთვის) პორტში;	საზღვაო და შიდა

		(... named port of shipment)	საქონელი მიეწოდება შემკვეთის გემზე	საწყალოსნო გადაზიდვები
ჯგუფი C		Main carriage paid	ძირითადი გადაზიდვა გადახდილია გამყიდველის მიერ	
	CFR	Cost and Freight (... named port of destination)	ღირებულება და ფრახტი დანიშნულების პორტამდე (ადგილამდე); საქონელი მიეწოდება შემკვეთის პორტამდე (ადგილამდე) (ჩამოტვირთვის გარეშე)	საზღვაო და შიდა საწყალოსნო გადაზიდვები
	CIF	Cost, Insurance and Freight (... named port of destination)	ღირებულება, დაზღვევა და ფრახტი დანიშნულების პორტამდე (ადგილამდე); საქონელი იზღვევა და მიეწოდება შემკვეთის პორტამდე (ადგილამდე)	საზღვაო და შიდა საწყალოსნო გადაზიდვები
	CPT	Carriage Paid To (... named place of destination)	ფრახტი/მიწოდება გადახდილია დანიშნულების პორტამდე (ადგილამდე); საქონელი მიეწოდება შემკვეთის გადამზიდვს დანიშნულების მითითებულ პორტში (ადგილზე)	ტრანსპორტის ნებისმიერი სახეობა
	CIP	Carriage and Insurance Paid To	ფრახტი/მიწოდება და დაზღვევა გადახდილია დანიშნულების პორტამდე (ადგილამდე); საქონელი დაიზღვევა და მიეწოდება შემკვეთის გადამზიდვს	ტრანსპორტის ნებისმიერი სახეობა

		(... named place of destination)	დანიშნულების მითითებულ ადგილზე	
ჯგუფი D		Arrival	ჩატანა (მინოდება)	
	DAT	Delivered At Terminal (... named terminal of destination)	საქონლის მინოდება ხდება მითითებულ ტერმინალში	ტრანსპორტის ნებისმიერი სახეობა
	DAP	Delivered At Point (Place) (... named point (place) of destination)	საქონლის მინოდება ხდება დანიშნულების მითითებულ პუნქტში (ადგილზე)	ტრანსპორტის ნებისმიერი სახეობა
	DDP	Delivered Duty Paid (... named place of destination)	საქონელი შემკვეთს მიეწოდება, გადასახადებისაგან (მათი გადახდით) და რისკებისაგან განთავისუფლებული დანიშნულების ადგილამდე	ტრანსპორტის ნებისმიერი სახეობა

კონტრაქტის მხარეთა საბაზისო პირობების არჩევა დამოკიდებულია, პირველ რიგში, გადაზიდვის მეთოდზე. ყველა ვარიანტში შეიძლება გამოვიყენოთ საბაზისო პირობები EXW „ფრანკო-ქარხანა“ და FCA „ფრანკო-გადამზიდავი“. საზღვაო გადაზიდვისას უმჯობესია საბაზისო პირობები FOB „გემის ფრანკო-ბორტი გაგზავნის პორტში“ და CIF „ღირებულება, დაზღვევა და ფრახტი“. სარკინიგზო და საავტომობილო გადაზიდვებისას მიზანშეწონილია ავირჩიოთ პირობები DAT „მინოდებული საზღვარზე“.

6) გადახდის პირობები. დგინდება მინოდებულ საქონელზე გადახდის ვალუტა, ანგარიშსწორების მეთოდი და წესები, გადახდისათვის საჭირო დოკუმენტების ჩამონათვალი და გადახდის დაუსაბუთებელი შეყოვნების ან კონტრაქტის გადახდის პირობების სხვა დარღვევების სანინაალმდეგო დაცვის ზომები. წინასწარ თანხმდება, საქონლის მოძრაობის რომელ სტადიაზე უნდა მოხდეს მისი საფასურის გადახდა და მოხდება ეს ერთბაშად, თუ ნაწილ-ნაწილ შენატანებით. საერთაშორისო ვაჭრობის პრაქტიკაში მიღებულია გადახდის ისეთი მეთოდები, როგორცაა გადახდა ნაღდი ფულით, ანგარიშსწორება კრედიტში, ასევე მათი შეთავსებით.

ნაღდი ფულით გადახდა შეიცავს ყველა სახეობის ანგარიშსწორებას, რომელთა დროსაც საქონლის ფასის გადახდა ხდება მთლიანად მისი ექსპორტირებისათვის მზაობისას საქონლის ან სასაქონლო დოკუმენტების მყიდველის განკარგულებაში გადასვლამდე (ან მომენტში). ნაღდი ფულით ანგარიშგების ფორმებია ჩეკი, საბანკო გადარიცხვა, აკრედიტივი, ინკასო.

ჩეკი არის მყიდველის ან შემკვეთის წერილობითი განკარგულება საკუთარი ბანკისადმი, გადაუხადოს მასში მითითებული თანხა წარმდგენს (კონკრეტული პირს, ორგანიზაციას) ან მისი ბრძანებით სხვა პირებს (საორდერო ჩეკები). ანგარიშსწორების ჩეკიანი ფორმა პრაქტიკაში იშვიათად გამოიყენება.

საბანკო გადარიცხვა არის ექსპორტიორის მიერ მიერ იმპორტიორის მისამართით ანგარიშებისა და სხვა დოკუმენტების გაგზავნა მინოდებულ საქონელზე, შესრულებულ სამუშაოზე, პრეტენზიებსა და სხვა ურთიერთანგარიშსწორებებზე იმისათვის, რომ ამავე დოკუმენტების საფუძველზე გადამხდელმა გადააგზავნოს საკუთარ ბანკში საგადახდო დავალებები ექსპორტიორის ან კრედიტორის ანგარიშებზე თანხების გადასარიცხად.

ინკასო არის ბანკის ვალდებულება, ექსპორტიორის დავალებით იმპორტიორისაგან მიიღოს გადახდის თანხა კონტრაქტის მიხედვით, უკანასკნელისათვის სასაქონლო დოკუმენტების სანაცვლოდ და გადაურიცხოს ის ექსპორტიორს.

აკრედიტივი არის მყიდველის ვალდებულება, გახსნას ანგარიში კონტრაქტით მითითებულ ვადაში გარკვეულ ბანკში (ემიტენტ ბანკში), განახორციელოს შეთანხმებული თანხის გადახდა გამყიდველის სასარგებლოდ, უკანასკნელის მიერ მითითებულ ვადებში ბანკში დოკუმენტების წარდგენის შემდეგ. ამ უნაღდო ანგარიშსწორების ფორმის უპირატესობაა: მიმწოდებლისათვის გადახდის გარანტია; ბანკების მიერ მინოდებისა და აკრედიტივის პირობების შესრულების კონტროლი; როგორც წესი, არ მიიზიდება სახსრები სამეურნეო ბრუნვიდან. ნაკლოვანებები: რთული დოკუმენტბრუნვა; ბანკების მაღალი საკომისიოები.

კრედიტში ანგარიშსწორება ხდება რამდენიმე გზით. საერთაშორისო სავაჭრო პრაქტიკაში განასხვავებენ კომერციულ კრედიტს (ექსპორტიორი აკრედიტებს იმპორტიორს ან იმპორტიორი აავანსებს ექსპორტიორს) და საბანკო კრედიტს (ბანკი იმპორტიორს აკრედიტებს ფულით გარკვეული ვადით და გარკვეული პირობებით).

მხარეებს კონტრაქტში შეუძლიათ გაითვალისწინონ ავანსის სახით ნაღდი ფულით ნაწილობრივი გადახდა შემდგომში საინკასო გადახდების შეტანით. დაკრედიტებული ნაწილის ზომა, დაკრედიტების პირობები, კრედიტის დაფარვის წესი დანვრილებით უნდა დაითქვას ხელშეკრულებაში (კონტრაქტში). ჩვეულებრივ კრედიტით იფარება კონტრაქტის ღირებულების 80-85%, დანარჩენს იმპორტიორი იხდის ნაღდი ფულით, მათ შორის ავანსის სახითაც. (5)

7) საჯარიმო სანქციები. კონტრაქტში საჯარიმო სანქციების პირობების დათქმისას, მყიდველი ასტიმულირებს გამყიდველს ვალდებულებების დროულად შესასრულებლად და იმავდროულად ზრდის შესაძლო დანაკარგების ანაზღაურების საკუთარ შანსებს. ჩვეულებრივ საჯარიმო სანქციების თანხები მით უფრო მაღალია, რაც უფრო ხანგრძლივია ვალდებულების დარღვევის პერიოდი (მაგალითად, ვადის გადაცილება). ჯარიმის მაქსიმალური ოდენობა შეადგენს ვადაში არმიწოდებული საქონლის ღირებულების 8-10%-ს. იმპორტიორების მიმართ სანქციები გამოიყენება გარიგების ვალდებულებების დარღვევისას: აკრედიტივის გახსნის ვადის გადაცილება, გადახდის გამოტოვება, ტექნიკური დოკუმენტაციის არადროული მიწოდება. საჯარიმო სანქციებთან ერთად ხელშეკრულება შეიძლება შეიცავდეს მხარეთაგან ზარალის ზღვევინების პირობას, ამასთან ზღვევინება არ ათავისუფლებს კონტრაქტის ვალდებულებებისაგან.

8) შეფუთვისა და მარკირების პირობები. შეფუთვაზე თავი კონტრაქტში შეაქვთ, თუ მოცემული საქონლის შეფუთვა აუცილებელია. მიეთითება შეფუთვის სახეობა და ხასიათი, მისი ხარისხი, ზომები, გადახდის მეთოდები. საერთაშორისო სავაჭრო პრაქტიკაში შეფუთვის სახე დამოკიდებულია მის დანიშნულებაზე: სარეკლამო მიზნებით, დასაფასოებლად, სხვადასხვა გარემოში საქონლის შენახვის უზრუნველსაყოფად და ა.შ.

ტვირთების მარკირება არის ტვირთების თანმდევი ინფორმაცია, რომელიც შეიცავს იმპორტიორის რეკვიზიტებს, საკონტაქტო ნომრებს, ტრანსპორტის ნომერს, წონით საგაბარიტო მახასიათებლებსა და ადგილების ნომრებს, პარტიაში ან ტრანსპორტში მათი რაოდენობის მითითებას. მარკირების მიხედვით სატრანსპორტო ორგანიზაციები ხვდებიან როგორ უნდა მოეპყრონ ტვირთს („არ დაადლოთ“, „არ გადმოაბრუნოთ“). მარკირება უპირობოდ გამყიდველის ვალდებულებაა. მარკირების რეკვიზიტები

თანხმდება მხარეთა მიერ და მიეთითება კონტრაქტში. მარკირების ნიშნები უნდა დაიტანებოდეს ყოველ სატვირთო ადგილზე.

9) გარანტიები. მანქანებისა და მოწყობილობების მიწოდებისას ხელშეკრულებაში (კონტრაქტში) ფორმულირდება გამყიდველის ვალდებულებები საქონლის ხარისხზე და ტექნიკურ მახასიათებლებზე. მხარეთა მიერ თანხმდება გარანტიის ვადები, გამყიდველის ვალდებულებები საგარანტიო პერიოდის განმავლობაში და პრეტენზიების წარდგენის წესი. საგარანტიო ვადები დგინდება ჩამოყალიბებული საერთაშორისო პრაქტიკისა და საქონლის სახეობის მიხედვით. შეთანხმებული ვადის ფარგლებში გამყიდველი პასუხისმგებელია მიწოდებული საქონლის ხარისხზე და მის ეფექტიან ექსპლუატაციაზე. ხელშეკრულებაში ჩამოთვლილია ასევე შემთხვევები, რომლებზეც გარანტიები არ ვრცელდება (არასწორი შენახვა, არასწორი ექსპლუატირება და ა.შ.). გარანტია შეიძლება არ გავრცელდეს სწრაფადცვლად დეტალებზე ან სათადარიგო ნაწილებზე. დეფექტის აღმოჩენის შემთხვევაში მყიდველს უფლება აქვს საგარანტიო ვადის განმავლობაში წაუყენოს გამყიდველს პრეტენზიები ხარისხზე. ხელშეკრულება შეიცავს დასაბუთებული რეკლამაციების დაკმაყოფილების მეთოდებს (დეფექტის აღმოფხვრა, საქონლის ნაწილობრივი ან მთლიანი შეცვლა და სხვა).

10) დაზღვევის პირობები. ხელშეკრულების პირობების მიხედვით დაზღვევის ვალდებულება ედება ან გამყიდველს, ან მყიდველს. თუ კი გარეგნობის ფორმით ეს ვალდებულება არ არის დათქმული, მაშინ მხარე, რომელზეც ძვეს ტრანსპორტირების პერიოდში საქონლის შემთხვევითი განადგურების რისკი, თავადაა დაინტერესებული მის დაზღვევაში. ხელშეკრულებაში ასევე შეაქვთ ექსპორტიორის ვალდებულება წარუდგინოს მყიდველს სადაზღვევო პოლისები ან სერტიფიკატები (იმ შემთხვევაში, თუ გამყიდველი ვალდებულია დააზღვიოს საქონელი), რომლებიც შეაქვთ გადახდისათვის წარსადგენ დოკუმენტების სიაში.

11) ფორს-მაჟორული და საარბიტრაჟო დათქმები ხელშეკრულებებში (კონტრაქტებში). პრაქტიკულად ყველა საგარეო სავაჭრო კონტრაქტი შეიცავს მუხლს, რომელიც უფლებას იძლევა გადატანილი იქნას ხელშეკრულების შესრულების ვადები ანდა მხარეები ვალდებულებებისაგან საერთოდ განთავისუფლდნენ (მთლიანად, ან ნაწილობრივ) ისეთი ვითარების დადგომისას, რომლებსაც ჩვეულებრივ ფორს-მაჟორს ან გადაულახავი ძალის გარემოებებს უწოდებენ.

ფორს-მაჟორულ ვითარებებს განეკუთვნება სტიქიური უბედურებები (ხანძრები, წყალდიდობები, მიწისძვრები) და სხვადასხვა პოლიტიკური სიტუაციები (მაგალითად, ომი).

ხელშეკრულებაში უნდა განთავსდეს კონტრაგენტების მიერ შეთანხმებული ფორს-მაჟორული ვითარებების ჩამონათვალი და მხარეთა მოქმედების წესები მათი დადგომისას. პირველ რიგში მეორე

მხარის დაუყოვნებლივი ინფორმირება, და შემდგომ დამამტკიცებელი დოკუმენტების წარდგენა. ამ სახის დოკუმენტებად განიხილება ეროვნული სავაჭრო-საწარმო პალატების დამონშებები.

კონტრაქტის თავში „საარბიტრაჟო შესწორება“ მხარეები ადგენენ, რომ ნებისმიერი დავა ან უთანხმოება (გარადა საერთო სასამართლოების განსჯადებისა) უნდა გადაეცეს განსახილველად მუდმივმოქმედ არბიტრაჟებს, ან არბიტრაჟებს ad hoc (ამ, ამ შემთხვევისთვის, ამ მიზნით) , ანუ რომლებიც შექმნილია ერთი ან რამდენიმე სადავო საკითხის გადასაჭრელად კონკრეტული ხელშეკრულების (კონტრაქტის) მიხედვით. საარბიტრაჟო შესწორება ითვლება იურიდიული ძალის მქონედ დამოუკიდებლად იმ ხელშეკრულების ნამდვილობისა, რომლის შემადგენელ ნაწილსაც ის წარმოადგენს.

გარიგების ისეთ საგნებთან მიმართებაში, როგორცაა მანქანები და მონყობილობები, ხელშეკრულებები შეიძლება შეიცავდეს ასევე მუხლებს ტექნიკური პირობებით, ვალდებულებებს ტექნომსახურებაზე, სპეციალისტების მივლინების პირობებს და სხვა.

შემოქმედებითი საქმიანობის შედეგების გაყიდვისას (ლიცენზიები, ნოუ-ჰაუ) ხელშეკრულებაში რთავენ მუხლებს კონფიდენციალობაზე, სახელშეკრულებო ტერიტორიებზე და ა.შ.

ხელშეკრულების სპეციალური საკითხები (მაგალითად, ტექნიკური პირობები, შეფუთვის ხასიათი და მარკირება) შეიძლება შეტანილი იქნას ხელშეკრულების ძირითად ტექსტში ანდა გაფორმდეს ხელშეკრულების დანართებად, რომლებიც მის განუყოფელ ნაწილებს წარმოადგენს.

1.4 ტვირთების საერთაშორისო გადაზიდვის ხელშეკრულება

საერთაშორისო გადაზიდვად ითვლება ტვირთების ტრანსპორტირება ორ ან მეტ სახელმწიფოს შორის, რომელიც სრულდება ამ სახელმწიფოებს შორის საერთაშორისო შეთანხმებების პირობებით. ტვირთების გადაზიდვა ხორციელდება ძირითადად სარკინიგზო, საავტომობილო, საჰაერო და საზღვაო ტრანსპორტით.

აქედან გამომდინარე, მოცემულ სფეროში სამართლებრივი დარეგულირება გულისხმობს გადაზიდვების ძირითადი საკითხების გადაწყვეტას საერთაშორისო შეთანხმებების-კონვენციების საშუალებით, რომლებიც შეიცავს უნიფიცირებულ ნორმებს, რომლებიც ერთსახოვნად განსაზღვრავს ტვირთების საერთაშორისო გადაზიდვების პირობებს:

- მოთხოვნებს გადაზიდვის დოკუმენტაციისადმი;
- გადასატანად ტვირთის მიღებისა და დანიშნულების პუნქტში მისი გაცემის წესებს;

- გადამზიდვის პასუხისმგებლობას;
- გადამტანისათვის პრეტენზიებისა და სარჩელების წაყენების პროცედურას.

ერთსახოვანი მატერიალურ-სამართლებრივი ნორმების არარსებობისას მოქმედებს სატრანსპორტო კონვენციების ან ეროვნული კანონმდებლობის ნორმები, რომლებიც სატრანსპორტო საშუალებების სახეობების მიხედვით განიხილება დიფერენცირებულად.

ხანგრძლივი დროის განმავლობაში სარკინიგზო ტრანსპორტის სფეროში ყველაზე მნიშვნელოვანი შეთანხმებები იყო ბერნის კონვენციები ტვირთების სარკინიგზო გადაზიდვებისა და მგზავრების გადაყვანის შესახებ (ტვირთების სარკინიგზო გადაზიდვების კონვენცია, მგზავრების გადაყვანის კონვენცია), რომლების მონაწილედ გახდა 33 სახელმწიფო (ევროპის ქვეყნების უმრავლესობა, ასევე აზიისა და აფრიკის რიგი ქვეყნები).

1980 წელს შედგა ბერნის კონვენციების გადასახედი კონფერენცია, რომლის შედეგად გახდა ახალი კონვენციის მიღება საერთაშორისო სარკინიგზო გადაზიდვების შესახებ (Convention concerning International Carriage by Rail), რომელმაც გააერთიანა ბერნის კონვენციის საერთაშორისო სამართლებრივი ნორმები და 1966 წლის დამატებითი შეთანხმების დებულებები. საერთაშორისო სარკინიგზო გადაზიდვების შესახებ კონვენციის ორი დანართი შეიცავს სამოქალაქო ხასიათის ნორმებს საერთაშორისო გადაზიდვების პირობებზე (დანართი A - მგზავრების საერთაშორისო გადაყვანის ერთიანი წესები - განსაზღვრავს მგზავრების გადაყვანის პირობებს, დანართი B - ტვირთების საერთაშორისო გადაზიდვების ერთიანი წესები - მიძღვნილია ტვირთების გადაზიდვის პირობებისადმი).

ტვირთების სარკინიგზო გადაზიდვების კონვენციის ერთიანი წესები ვრცელდება მხოლოდ რკინიგზით გადაზიდვებზე, რომლებიც მითითებულია ჩამონათვალში, და დამტკიცებულია შეთანხმების მონაწილეთა მიერ. საგადაზიდვო გადახდების განაკვეთები განისაზღვრება ეროვნული და საერთაშორისო ტარიფებით. წესებით გათვალისწინებულია ტვირთების მიწოდების ზღვრული ვადები.

ტვირთების ევროპულ ქვეყნებს შორის საერთაშორისო საავტომობილო გადაზიდვების ხელშეკრულების პირობები განსაზღვრულია 1956 წლის 19 მაისის კონვენციით ტვირთების საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვის ხელშეკრულების შესახებ.

მოცემული კონვენცია გამოიყენება ტვირთების სატრანსპორტო საშუალებებით ანაზღაურებადი საგზაო გადაზიდვის ყველა ხელშეკრულებისათვის, თუ ხელშეკრულებაში მითითებული ტვირთის მიწოდების ადგილი მდებარეობს ორი სხვადასხვა ქვეყნის ტერიტორიაზე, რომელთაგან ერთ-ერთი

მაინც არის მოცემული კონვენციის მონაწილე. ხელშეკრულების დამდებ მხარეთა საცხოვრებელი ადგილი და ეროვნება არავითარ როლს არ თამაშობს.

გადაზიდვის ხელშეკრულება დგინდება ზედნადებით, რომელიც სამ ეგზემპლარად ფორმდება და მოიცავს შემდეგ ცნობებს:

- შედგენის ადგილსა და თარიღს;
- გამგზავნის სახელსა და მისამართს;
- სატრანსპორტო სააგენტოს დასახელებასა და მისამართს;
- გადასაზიდად ტვირთის მიღების ადგილსა და თარიღს და მისი მიწოდების ადგილს;
- მომღების სახელსა და მისამართს;
- ტვირთის სახეობის მიღებულ აღნიშვნას, მისი შეფუთვის ტიპს, ხოლო საშიში ტვირთების გადაზიდვისას მათ წესისამებრ მიღებულ აღნიშვნას;
- სატვირთო ადგილების რაოდენობას, მათ განსაკუთრებულ მონიშვნასა და ნომრებს;
- ტვირთის ბრუტო წონას ან ზომის სხვა ერთეულებში გამოსახულ ტვირთის რაოდენობას;
- გადაზიდვასთან დაკავშირებულ ხარჯებს (გადაზიდვის ღირებულება, დამატებითი ხარჯები, საბაჟო გადასახადები და მოსაკრებლები, ასევე სხვა დანახარჯები ხელშეკრულების დადებიდან ტვირთის ჩაბარებამდე);
- ინსტრუქციებს, კერძოდ, საბაჟო ფორმულების შესასრულებლად საჭიროს;
- მითითებას, რომ გადაზიდვა ხორციელდება ყველანაირი შესწორებისაგან დამოუკიდებლად, წინამდებარე კონვენციის მიერ დადგენილი მოთხოვნების მიხედვით;

აუცილებლობის შემთხვევაში ზედნადებში ასევე აღინიშნება:

- ტვირთის გადატვირთვის აკრძალვა;
- ხარჯები, რომლებსაც გამგზავნი იღებს საკუთარ თავზე;
- ტვირთის ზედნადები გადახდის თანხა, რომელიც უნდა ანაზღაურდეს ტვირთის ჩაბარებისას;
- ტვირთის ღირებულება და მისი დამატებითი ფასეულობის თანხა მიწოდებისას;
- გამგზავნის ინსტრუქცია გადამზიდვისათვის ტვირთის დაზღვევის შესახებ;
- გადაზიდვის განხორციელების დამატებითი ვადა;
- გადამზიდვისათვის გადაცემული დოკუმენტების ნუსხა.

კონვენციას ტვირთების საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვის ხელშეკრულების შესახებ აქვს შემდეგი თავები:

- პირები, რომლებზეც პასუხისმგებელია გადამზიდვა;

- გადამზიდვის პასუხისმგებლობა;
- რეკლამაციები და სარჩელები;
- გადაზიდვა, რომელიც ხორციელდება თანმიმდევრობით რამდენიმე გადამზიდვის მიერ;
- მიწოდების პირობების ბათილობა.

შეთანხმებულ მხარეებს უფლება აქვთ დაამატონ ზედნადებს ნებისმიერი პირობა, რომელსაც ისინი საჭიროდ ჩათვლიან. ამისათვის არსებობს თავი „გადაზიდვის ხელშეკრულების დადება და შესრულება“

საავტომობილო გადაზიდვებში არსებითი მნიშვნელობა აქვს გარანტიებს, რომლებიც მოქმედებს მესამე პირებისათვის ზიანის მიყენებისას მაღალი საფრთხის მქონე საავტომობილო საშუალებებით. ქვეყნის შიდა კანონმდებლობა და რიგი საერთაშორისო შეთანხმებებისა ითვალისწინებს სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევას. ამრიგად, ორმხრივ შეთანხმებებში საავტომობილო მიმოსვლის ორგანიზების შესახებ, რომლებიც დადებულია სხვა ქვეყნებთან, არსებობს პუნქტი სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის შესახებ საერთაშორისო საავტომობილო გადაზიდვებისას.

ტვირთების საჰაერო გადაზიდვების პირობები განისაზღვრება ვარშავის კონვენციით ზოგიერთი წესის უნიფიცირებისათვის, რომლებიც ეხება საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვებს (1929 წელი), რომელიც გამოიყენება ტვირთების საჰაერო ხომალდით განხორციელებული ყველა საერთაშორისო გადაზიდვისთვის, როგორც ფასიანი, ასევე უფასო.

საქონლის ყველა გადამზიდვს აქვს უფლება მოითხოვოს გამგზავნისაგან საჰაერო გადასაზიდი დოკუმენტის შედგენა და მისთვის გადაცემა, ხოლო ყველა გამგზავნს- გადამზიდვისაგან ამ დოკუმენტის მიღება. თუმცა ამ დოკუმენტის არც არარსებობა, არც არასწორობა და არც დაკარგვა გავლენას არ ახდენს გადაზიდვის ხელშეკრულების არსებობასა და ნამდვილობაზე, რომელიც მაინც მოხვდება ვარშავის კონვენციის ზემოქმედების ქვეშ.

თუ გადამზიდავი მიიღებს საქონელს საჰაერო გადასაზიდი დოკუმენტის შედგენის გარეშე ან უკანასკნელი არ შეიცავს ყველა აუცილებელ ცნობას, მაშინ გადამზიდავი უფლებას კარგავს, დაიმონწმოს კონვენციის მუხლები, რომლებიც მას ათავისუფლებს პასუხისმგებლობისაგან ან ზღუდავს ასეთს.

საჰაერო გადასაზიდი დოკუმენტი უნდა შეიცავდეს შემდეგ მითითებებს:

- დოკუმენტის შედგენის ადგილსა და დღეს;
- გაგზავნისა და დანიშნულების ადგილს;
- წინასწარ გათვალისწინებულ გაჩერებებს იმის შენიშვნით, რომ გადამზიდვს შეუძლია აუცილებლობისას შეცვალოს მათი ადგილი, რაც გადაზიდვას არ ართმევს საერთაშორისო ხასიათს;

- გამგზავნის დასახელებას და მისამართს;
- მიმღების დასახელებას და მისამართს;
- საქონლის სახეობას;
- საქონლის რაოდენობას და შეფუთვის სახეობას;
- მარკირებას და ადგილების ნომრებს;
- საქონლის წონას, რაოდენობას, მოცულობას (ან ზომებს);
- საქონლისა და მისი შეფუთვის გარეგან მდგომარეობას;
- გადაზიდვის ღირებულებას (თუ ის დათქმულია), გადახდის ადგილსა და დროს და პირს,

რომელმაც უნდა მოახდინოს გადახდა;

- საქონლის ღირებულებას (თუ გაგზავნა ხდება ფასიანი წერილით) და შესაბამის შემთხვევებში ხარჯების სიდიდეს;

- გაცხადებული ღირებულების ოდენობას;
- საჭაერო გადასაზიდი დოკუმენტების ეგზემპლარების რაოდენობას;
- საჭაერო გადასაზიდი დოკუმენტებთან ერთად გადამზიდავისათვის გადაცემულ დოკუმენტებს;
- გადაზიდვის ვადებსა და ზოგად მითითებებს სვლის გზის შესახებ;
- მითითებას, რომ გადაზიდვა ექცევა წინამდებარე კონვენციით დადგენილი პასუხისმგებლობის შესახებ წესების მოქმედების ქვეშ.

საჭაერო გადასაზიდი დოკუმენტი წარმოადგენს ხელშეკრულების დადების, საქონლისა და გადაზიდვის პირობების მიღების მოწმობას (საწინააღმდეგოს დამტკიცებამდე). მასში შემავალი ცნობები წონის, ზომების და საქონლის შეფუთვის შესახებ, ასევე ადგილების რაოდენობაზე ითვლება სარწმუნოდ (საწინააღმდეგოს დამტკიცებამდე). მონაცემები საქონლის რაოდენობაზე, მოცულობასა და მდგომარეობაზე არის მტკიცებულება გადამზიდავის წინააღმდეგ, რადგანაც მან ჩაატარა შემოწმება გამგზავნთან ერთად, რაც მითითებულია საჭაერო გადასაზიდი დოკუმენტში.

1955 წელს ვარშავის კონვენცია შეესრულებული იქნა ჰააგის ოქმით. კონვენციის მონაწილე 100 სახელმწიფოზე მეტის უმრავლესობამ მოახდინა ჰააგის ოქმის რატიფიცირებაც.

ნიშანდობლივია, რომ თანმიმდევრობით რამდენიმე საჭაერო გადამზიდავის მიერ განხორციელებული გადაზიდვა ითვლება ერთიანად, თუ ის მხარეთა მიერ განიხილებოდა როგორც ერთი ოპერაცია, იმისაგან დამოუკიდებლად, მას თან ახლდა ერთი ხელშეკრულების, თუ რამდენიმე ხელშეკრულების დასკვნა. გადაზიდვა არ კარგავს თავის საერთაშორისო ხასიათს, როდესაც ერთი ან

რამდენიმე ხელშეკრულება მთლიანად უნდა შესრულდეს ერთი და იმავე სახელმწიფოს ტერიტორიაზე.

გადამზიდავი დოკუმენტზე ხელს აწერს საჰაერო ხომალდის ბორტზე საქონლის ჩატვირთვამდე.

თუ გადაზიდვის პირობებში მოხდა ცვლილებები, მაშინ საჰაერო გადაზიდვის დოკუმენტში მიეთითება:

- გაგზავნისა და დანიშნულების ადგილები;

- უკიდურეს შემთხვევაში ერთი გაჩერების პუნქტი მაინც, იმ სახელმწიფოს ტერიტორიაზე, რომელიც არ წარმოადგენს არც გაგზავნის და არც დანიშნულების ადგილს და რომლის ტერიტორიის თავზეც ხელშეკრულების დამდებ მხარეებს შორის ხორციელდება ტრანზიტი;

- გამგზავნის უწყება იმის შესახებ, რომ გადაზიდვისას, რომლის დროსაც საბოლოო დანიშნულების ადგილი ან გაჩერება არ მდებარეობს გაგზავნის ქვეყანაში, შეიძლება გამოყენებული იქნას ვარშავის კონვენციის დებულებები, რომლებიც უმრავლეს შემთხვევაში ზღუდავს გადაზიდვის პასუხისმგებლობას, საქონლის დაკარგვის ან დაზიანების შემთხვევაში.

ვარშავის კონვენციის მოქმედება ვრცელდება მონაწილე ქვეყნებს შორის საჰაერო გადაზიდვებზე, ასევე გადზიდვებზე, რომლების დროსაც გაგზავნისა და დანიშნულების ადგილი მდებარეობს ერთიდაიმავე მონაწილე ქვეყნის ტერიტორიაზე, ხოლო გაჩერება გათვალისწინებულია სხვა მონაწილე ქვეყნის (ან კონვენციაში არამონაწილე ქვეყნის) ტერიტორიაზე. კონვენციაში განსაზღვრულია გარკვეული ძირითადი მოთხოვნები გადასაზიდი დოკუმენტების მიმართ, გამგზავნის უფლება ტვირთის განკარგვაზე სვლის გზაზე, ტვირთის გაცემის წესი დანიშნულების პუნქტში, გადაზიდვის პასუხისმგებლობა ტვირთმფლობელის მიმართ.

საერთაშორისო საზღვაო გადაზიდვებს ართულებს ურთიერთობათა მრავალფეროვნება, რომლებიც ამ სფეროში შეადგენს რეგულირების საგანს, და სამართლებრივი რეგულირების წყაროების ხასიათი, რადგან საერთაშორისო კონვენციებისა და ეროვნული კანონმდებლობის გვერდით ამ სახით ხშირად გამოიყენება საზღვაო წეს-ჩვეულებები (როგორც ეროვნული, ასევე საერთაშორისო).

თუ საქონლის საზღვაო გადაზიდვა ხორციელდება საზღვაო გადაზიდვის მიერ მთელი გემით ან მისი ნაწილით სარგებლობის უფლების მინიჭების გარეშე, მაშინ მონაწილეთა შორის ურთიერთობები ფორმდება კონოსამენტიო.

კონოსამენტი (bill of lading) ეწოდება დოკუმენტს, რომელიც ადასტურებს საზღვაო გადაზიდვის ხელშეკრულებას და გადამზიდვის მიერ მიღებას ან ჩატვირთვას, რომლის მიხედვითაც გადამზიდავი იღებს ვალდებულებას ჩააბაროს ტვირთი.

კონოსამენტი ერთდროულად ასრულებს რამდენიმე ფუნქციას:

- გადამზიდვის ხელმოწერის ტვირთის გადასაზიდად მისაღებად, იმავედროულად ტვირთის მდგომარეობის აღწერას;

- სატვირთო-სატრანსპორტო ზედნაღებს;
- ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულების დადასტურებას;
- საქონლის განმკარგავ დოკუმენტს.

როდესაც გადამზიდავი (ან ფაქტობრივი გადამზიდავი) იღებს ტვირთს საკუთარ განკარგვაში, ტვირთგამგზავნის მოთხოვნით გადამზიდავი ვალდებულია მისცეს მას კონოსამენტი.

კონოსამენტი შეიძლება ხელმოწერილი იყოს გადამზიდვისაგან უფლებამოსილი პირის მიერ. ტვირთის გადამზიდავი გემის კაპიტნის მიერ ხელმოწერილი კონოსამენტი ითვლება გადამზიდვის სახელით ხელმოწერილად.

კონოსამენტზე ხელმოწერა შეიძლება განხორციელდეს ხელით, დაიბეჭდოს ფაქსიმილეს სახით, იქნას პერფორირებული, დასმული იქნას სხვა ნებისმიერი მექანიკური ან ელექტრონული საშუალებით, თუ ეს არ ეწინააღმდეგება იმ ქვეყნის კანონს, სადაც კონოსამენტი გაიცემა.

კონოსამენტი უნდა შეიცავდეს, კერძოდ, შემდეგ მონაცემებს:

- ტვირთის ზოგად ხასიათს, ტვირთის საიდენტიფიკაციოდ აუცილებელ ძირითად ნიშნებს, პირდაპირ მითითებას (შესაბამის შემთხვევებში);

- საშიშროების თვალსაზრისით ტვირთის ხასიათს, ადგილების რაოდენობას (ან საგნების) და ტვირთის წონას ან რაოდენობას, რომელიც სხვაგვარად არის აღნიშნული (ამასთან მონაცემები მიეთითება ისე, როგორც ტვირთგამგზავნმა წარმოადგინა);

- ტვირთის გარეგან მდგომარეობას;
- გადამზიდვის დასახელებას და მისი ძირითადი კომერციული სანარმოს ადგილმდებარეობას;
- ტვირთგამგზავნის დასახელებას;
- ტვირთმიმღების დასახელებას (თუ ის მითითებულია ტვირთის გადამზიდვის მიერ);
- ჩატვირთვის პორტს საზღვაო გადაზიდვის ხელშეკრულების მიხედვით და გადამზიდვის მიერ ტვირთის მიღების თარიღს ჩატვირთვის პორტში;

- ჩამოტვირთვის პორტს საზღვაო გადაზიდვის ხელშეკრულების მიხედვით;

- კონოსამენტის ორიგინალების რაოდენობას (თუ ისინი ერთზე მეტია);
- კონოსამენტის გაცემის ადგილს;
- გადამზიდავის ან მისი სახელით მოქმედი პირს ხელმოწერას;
- ტვირთმიმღების მიერ გადასახდელ ფრახტს ან სხვა მითითებას, რომ ფრახტი გუნდა გადაიხადოს მან;

გადაიხადოს მან;

- ჩამოტვირთვის პორტში ტვირთის ჩაბარების თარიღს ან პერიოდს;
- პასუხისმგებლობის ამაღლებულ ზღვარს ან ზღვარს (თუ ის შეთანხმებულია).

იმის შემდეგ, რაც ტვირთი მოხვდება ბორტზე, გადამზიდავმა, თუ ამას მოითხოვს ტვირთგამგზავნი, უნდა მისცეს მას საბორტო კონოსამენტი და მიუთითოს, რომ ტვირთი გარკვეული გემის (ან გემების) ბორტზეა, და დასვას ჩატვირთვის თარიღი (ან თარიღები). თუ გადამზიდავმა ტვირთგამგზავნს წინასწარ მისცა კონოსამენტი ან ტვირთგანმკარგავი სხვა დოკუმენტი, რომელიც ამ ტვირთს ეხება, მაშინ გადამზიდავის თხოვნით ტვირთგამგზავნმა უნდა დაუბრუნოს მას ასეთი დოკუმენტი საბორტო კონოსამენტის სანაცვლოდ. გადამზიდავს შეუძლია დააკმაყოფილოს ტვირთგამგზავნის მოთხოვნა საბორტო კონოსამენტზე წინასწარგაცემული დოკუმენტის დამატებებით შევსების გზით, იმ პირობით, რომ ამგვარად დამატებებით შევსებული დოკუმენტი შეიცავს ყველა მონაცემს, რომლებსაც უნდა შეიცავდეს საბორტო კონოსამენტი.

1924 წელს ბრიუსელში დაიდო კონვენცია კონოსამენტის ზოგიერთი წესის უნიფიკაციის შესახებ, რომელმაც განამტკიცა კონოსამენტის რეკვიზიტების სამართლებრივი მნიშვნელობა, გადამზიდის პასუხისმგებლობის პირობები და პრინციპი და მისთვის პრეტენზიების წაყენების წესი. ითვალისწინებდნენ ასევე გადამზიდის განთავისუფლებას პასუხისმგებლობისაგან ე.წ. „სანავიგაციო შეცდომაზე“ (კაპიტნის, მეზღვაურის, ლოცმანის შეცდომისაგან გემის მართვაში).

1978 წლის მარტში კონვენციისაზე ჰამბურგში შემუშავებული იქნა გაეროს კონვენცია ტვირთების საზღვაო გადაზიდვების შესახებ, ითვლებოდა, რომ ის შეცვლიდა ბრიუსელის კონვენციას, ექნებოდა გამოყენების უფრო ფართო არეალი (მისი მოქმედება ვრცელდებოდა ცხოველების გადაყვანასა და საგემბანე ტვირთების გადაზიდვაზე), გააუქმებდა საზღვაო გადაზიდვის განთავისუფლებას ტვირთის დაცულობაზე პასუხისმგებლობისაგან. ჰამბურგის კონვენცია უფრო დანერგულია განსაზღვრავდა გადამზიდავისათვის მოთხოვნების წაყენების წესებს (სასარჩელე ხანდაზმულობის ვადა - 2 წელი). თუმცა დღემდე არ არის ძალაში. (6. გვ.5)

ზღვით ტვირთების გადაზიდვის ყველაზე პროგრესულ ფორმად აღიარებულია რეგულარული (სახაზო) გადაზიდვები. ისინი ხორციელდება მუდმივი ხაზების ორგანიზების შესახებ შეთანხმებების

საფუძველზე, რომლებიც იღებთ სახელმწიფოებს შორის, მაგრამ ბევრად უფრო ხშირად მხარედ ასეთ შეთანხმებებში გამოდიან გემთმფლობელი კომპანიები.

სახაზო კონფერენციების საქმიანობაში დისკრიმინაციული ელემენტების თავიდან აცილების მიზნით, განვითარებადი ქვეყნები გამოვიდნენ ინიციატივით გაეროს ფარგლებში მნიშვნელოვანი შეთანხმების დასადებად - კონვენცია სახაზო კონფერენციების საქმიანობის შესახებ (1974 წელი).

საზღვაო გადაზიდვები შეიძლება განხორციელდეს ჩარტერთაც. ამ შემთხვევაში ტვირთისათვის გამოიყოფა ან მთელი გემი, ან მისი ნაწილი, ან გარკვეული სათავსოები.

ზოგადად ჩარტერი ენოდება ხელშეკრულებას სატრანსპორტო საშუალების მფლობელსა და მეფრახტეს (დამქირავებელს) შორის მთელი სატრანსპორტო საშუალების ან მის ნაწილის იჯარით აღებაზე, გარკვეულ რეისზე ან გარკვეული ვადით.

წესისამებრ, პრაქტიკაში გამოიყენება ჩარტერის საერთაშორისო საზღვაოსნო ორგანიზაციების, ასევე გემთმფლობელთა ეროვნული ასოციაციების, მიერ შემუშავებული პროფორმები. ჩარტერები კლასიფიცირდება ტვირთების სახეობის მიხედვით (ნახშირის, ნავთობის, ხე-ტყის მასალისა და სხვა), რის გამოც გაითვალისწინება ცალკეული ტვირთების გადაზიდვის სპეციფიკა.

შინაარსობრივად საზღვაო ჩარტერი რთული ხელშეკრულებაა, რომელიც შეიცავს 60-მდე სხვადასხვა პირობას (ტვირთის წარდგენას, მისი მიწოდების წესებს, ფრახტზე ანგარიშსწორებას და სხვა). პასუხისმგებლობის მხრივ ჩვეულებრივ კეთდება მითითება კონვენციის, კონოსამენტის ზოგიერთი წესის უნიფიცირების შესახებ, პირობებზე.

კონვენციის მიხედვით, საზღვაო გადაზიდვის ხელშეკრულება ნიშნავს ნებისმიერ ხელშეკრულებას, რომლითაც ფრახტის გადახდის სანაცვლოდ გადამზიდავი ვალდებულებას იღებს, გადაიტანოს ტვირთი ზღვით ერთი პორტიდან მეორეში. თუმცა ხელშეკრულება, რომელიც მოიცავს ზღვით გადაზიდვებს, ან გადაზიდვას რაიმე სხვა მეთოდით, განიხილება როგორც საზღვაო ხელშეკრულება მხოლოდ იმ დოზით, როგორითაც ის განეკუთვნება ზღვით გაზიდვებს.

თემა 2. საერთაშორისო ლოგისტიკური საქმიანობის საბაჟო უზრუნველყოფა

2.1. საქონლის აღწერისა და კოდირების სისტემა საერთაშორისო ლოგისტიკურ საქმიანობაში

საბაჟო გადასახადი, სხვა სახეობის გადასახადებისაგან განსხვავებით, ღვინდება ყოველი ცალკეული საქონლისთვის (საქონლის ტიპისთვის). ფორმით საბაჟო გადასახადი წარმოადგენს ბაჟების (ტარიფების) საკმაოდ გრძელ ნუსხას, რომლის ერთ სვეტში აღიწერება საქონელი, ხოლო მეორეში მიეთითება საბაჟო გადასახადის სიდიდე ყოველი მათგანისათვის.

მთელ მსოფლიოში საქონლის სიტყვიერი აღწერის ნაცვლად მიღებულია მათი უნიფიცირებული (ერთნაირი) აღნიშვნა სპეციალური ნიშნების (კოდების) მეშვეობით.

ყველაზე გავრცელებულია საქონლის აღწერისა და კოდირების ჰარმონიზებული სისტემა (Harmonized commodity description and coding system (შემოკ. Harmonized System - HS)) - საქონლის კლასიფიცირების სტანდარტიზებული სისტემა საერთაშორისო ვაჭრობაში. ეს არის საგარეო ვაჭრობას მიკუთვნებული საქონლის კლასიფიცირებისა და სტატისტიკური ინფორმირების საერთაშორისო წესები. ის შეიცავს საქონლის ახალ საერთაშორისო უნიფიცირებულ ნომენკლატურას - დანვრილებით მრავალმიზნობრივ ჩამონათვალს გასატანი და შემოსატანი საქონლისა, რომელიც განაწილებულია სპეციალური საკლასიფიკაციო სქემის მიხედვით.

საქონლის აღწერისა და კოდირების ჰარმონიზებული სისტემა შემუშავებულია საბაჟო თანამშრომლობის საბჭოს მიერ 1983 წელს (შეტანილია ცვლილებები და დამატებები 1986 წლის 24 ივნისის ოქმით).

ჰარმონიზებული სისტემის შესაბამისად საქონელი კლასიფიცირდება როგორც დანიშნულების (მონყობილობები, მანქანები და სხვა), ასევე ეკონომიკის დარგების მიხედვით (მანქანათმშენებლობის პროდუქცია, ქიმიური მრეწველობის პროდუქცია და ა.შ.). საქონლის გამოყოფილ კატეგორიებს ენიჭება ექვსნიშნა კოდი (6 ციფრიანი კოდი) (ნახ. 2.1.).

X	X	X	X	X	X
ჯგუფი					
სასაქონლე პოზიცია					
სუბპოზიცია					

ნახ. 2.1. საქონლის კოდის გამოსახულების სქემა ჰარმონიზებულ სისტემაში.

მაგალითად, 090111 არის ყავის მარცვლები; 950310 - სათამაშოები. ჰარმონიზებული სისტემის მეოხებით საშუალება გვაქვს დავახასიათოთ გარდაქმნილი საქონელი. ასე მაგალითად, ყავის მარცვლები გადამუშავების შემდეგ იქცევა ხსნად ყავად და იღებს ახალ კოდს 210111.

თუმცა ჰარმონიზებულ სისტემას არ შეუძლია საქონლის აღწერა ყველა დეტალში, მიუხედავად ამისა, ის ასახავს მნიშვნელოვან ნიშან-თვისებებს და მიუთითებს მათზე ჩატარებულ საწარმო ოპერაციებზე.

ზოგიერთი ქვეყანა ახდენს ნომენკლატურის დეტალიზებას 8 ან 10 ციფრისაგან შემდგარ კოდებამდე. (ნახ, 2.2. და 2.3).

X	X	X	X	X	X	X	X	
საქონლის კოდი ჰარმონიზებული სისტემის შესაბამისად								
							დამატებითი დეტალიზება ეკ-ს ქვეყნებისათვის	

ნახ.2.2. საქონლის აღმნიშვნელი კოდის გამოსახვის სქემა ევროკავშირის სასაქონლო ნომენკლატურაში

X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
ჯგუფი									
სასაქონლო პოზიცია									
სუბპოზიცია									
სახედასხვა დონის სუბპოზიცია									

ნახ.2.3. კოდის სტრუქტურული სქემა საბაჟო კავშირის საგარეო-ეკონომიკური საქმიანობის სასაქონლო ნომენკლატურაში

ჰარმონიზებული სისტემის აღნიშვნების ელემენტები წარმოადგენს ჯგუფებს და პოზიციებს. ჯგუფებია პირველი ორი ნიშანი ჰარმონიზაციის სისტემის აღწერაში, რომლებიც ემთხვევა ერთი ჯგუფის საქონლისათვის (01, 02, ... , 96, 97). პოზიციებია ოთხი ნიშანი, რომლებიც გარკვეულ შემთხვევებში გამოიყენება საქონლის წარმომავლობის მისათითებლად, რათა გაირკვეს მისი შესაბამისობა სავაჭრო ხელშეკრულების მოთხოვნებთან. შემდეგ მოდის საქონლის დეტალიზება 10 ნიშნამდე, ჰარმონიზებული

სისტემა საშუალებას გვაძლევს ძალზე სწრაფად გადავთარგმნოთ საქონლის დასახელება და დავამუშავოთ საგარეო სავაჭრო მონაცემები მისი გრძელი სიტყვიერი აღწერის გარეშე.

ევროკავშირში გამოყენება ჰპოვა კომბინირებულმა ნომენკლატურამ 8-ნიშნის კოდით, რომელიც შეიცავს საქონელზე დამატებით ისეთ ინფორმაციას, რაც საბაჟო დანესებულებებს აინტერესებს. თუ ქვეყანა X ჯერ კიდევ არ შეერთებია კომბინირებული სისტემის ნომენკლატურას და ამასთან კოდის მეშვიდე და მერვე ციფრის შეცვლა ამ მომენტისათვის X ქვეყანაში არ ცვლის საბაჟო შენატანების რაოდენობას, საბაჟო წესდებაში მაინც არის მითითება, რომ X ქვეყანა იყენებს კომბინირებულ ნომენკლატურას.

X ქვეყანაში სტატისტიკური, საბაჟო და სავაჭრო მიზნებისათვის საგნის აღწერისას შეიძლება გამოყენებული იქნას ცხრა ნიშანი. ჰარმონიზებული სისტემის ექვს ციფრს ემატება კომბინირებული ნომენკლატურის ორი ნიშანი, და უკანასკნელი ციფრი X-ის ეროვნული კოდია, რომელიც გამოიყენება X ქვეყნისათვის დამახასიათებელი საქონლის აღწერაში, რაც მნიშვნელოვანია შიდა ბაზრის დაცვის თვალსაზრისით (მაგალითად, ხის მასალა ან სემონური საქონელი).

აღმოსავლეთ ევროპის ქვეყნებში მეცხრე კოდის სახით არსებობს ყველასათვის მისაღები ეროვნული კოდი. ის შეჰყავთ ვაჭრობის ლიბერალიზაციისათვის იმ პირობით, რომ წარმოების ადგილი შენარჩუნდება მხოლოდ X ქვეყანაში, რათა დაცული იქნას მისი სპეციფიკური ეროვნული საქონელი. ცალკეულ შემთხვევებში ასეთი კოდი განიხილება როგორც ეროვნული მწარმოებლების ინტერესების დაცვის მეთოდი. თუ ეს არ არის „0“, მას შეუძლია მნიშვნელოვნად იმოქმედოს საბაჟო გადასახადის ოდენობაზე.

საქონლის კოდი განისაზღვრება ეროვნული კანონმდებლობით. ევროკავშირის ქვეყნებში შემუშავებულია მოთხოვნათა მთელი სია, რომლებიც აწესებს სხვადასხვა ბაჟს სემონური საქონლისათვის, ანდა ათვისუფლებს ბევრ საქონელს საბაჟო გადასახადების გადახდისაგან 2013 წლამდე პერიოდში.

ბევრ ქვეყანაში საქონლის აღწერა ხდება ცხრა ციფრით და ეწოდება ეროვნული კომბინირებული ნომენკლატურა, მაგრამ სინამდვილეში ციფრების რაოდენობა არ არის შემზღვეული. ჰარმონიზებული სისტემა მუდმივად იცვლება მსოფლიო საბაჟო ორგანიზაციის რეკომენდაციების საფუძველზე.

სახელმწიფოს ცალმხრივად განვითარებამ განვითარებად ქვეყნებს შეიძლება მისცეს შეღავათები ე.წ. პრეფერენციის საყოველთაო სისტემის ფარგლებში, რომელიც დამტკიცებული იქნა გაეროს ვაჭრობის და განვითარების კონფერენციის მიერ. ყოველი სახელმწიფო შეიმუშავებს საკუთარ მოთხოვნებს ქვეყნებისადმი, რომლებსაც წარედგინებათ პრეფერენციები საქონლის გადამუშავების

დარგში, მაგრამ ამასთან ძალაში რჩება მსოფლიო სავაჭრო ორგანიზაციის მუხლი, რომელიც ამყარებს ყველა სახელმწიფოს უფლებას თანაბარ პრეფერენციებზე და დისკრიმინაციის დაუშვებლობას.

პრეფერენციის რეჟიმი გვთავაზობს შემოსატანი ბაჟის შემცირებას თვით 100%-იც კი, ანუ ნულოვან ბაჟს ზოგიერთი საქონლისათვის. შეღავათები წინასწარ თანხმდება ცალკე საერთაშორისო დოკუმენტში, ხანდახან იმპორტირებული საქონლის რაოდენობის შეზღუდვასთან ერთად, ანუ გამოიყოფა კვოტა. გარკვეული საბაჟო შეღავათები აქვს ბელარუსის რესპუბლიკას, მოლდოვას, უკრაინას და დსთ-ს სხვა ქვეყნებს.

2.2. საქონლის წარმომავლობის განსაზღვრის კრიტერიუმები საერთაშორისო ლოგისტიკურ საქმიანობაში

საქონლის წარმომავლობა უნდა დადასტურდეს პრეფერენციის საყოველთაო სისტემის (Generalized System of Preference - GSP) ფარგლებში A ფორმის სერტიფიკატით, რომელიც გაიცემა ექსპორტიორი ქვეყნის სავაჭრო-საწარმოო პალატის, ხოლო ზოგ სახელმწიფოში საბაჟოს მიერ.

საქონლის იმპორტისას (ექსპორტისას) მნიშვნელობა აქვს მისი წარმომავლობის ქვეყანას. ამაზეა დამოკიდებული, როგორი სავაჭრო ხელშეკრულება გავრცელდება საქონელზე და საბაჟო გადასახადის რა განაკვეთს გამოიყენებენ მისთვის.

არსებობს საქონლის წარმომავლობის დადგენის კრიტერიუმები. მათი შესრულება დასტურდება დოკუმენტებით იმ შემთხვევებში, როდესაც ეს აუცილებელია. საქონლის წარმომავლობის კრიტერიუმები წინასწარ დაითქმება ან უშუალოდ სავაჭრო ხელშეკრულებებში (კერძოდ, თავისუფალი ვაჭრობის შესახებ ყველა ხელშეკრულებაში), ან დგინდება ექსპორტიორი ქვეყნების მიერ ეროვნული კანონმდებლობის შესაბამისად. მეორე გათვალისწინებულია ვაჭრობის შესახებ ხელშეკრულებათა უმეტესობაში.

საქონლის წარმომავლობის განსაზღვრისას, არ არის საჭირო დაყრდნობა რიგ ეროვნულ საბაჟო კანონმდებლობაში (მათ შორის ბელარუსისა) და ევროპის საბაჟო კოდექსში მიღებულ დეფინიციებზე (განმარტებები) „შიდა საქონელი“ და „უცხოური საქონელი“, რომლებიც გულისხმობს საქონლის სტატუსის შეცვლას საბაჟო გადასახადების გადახდის შემდეგ. მაგალითად, თუ ევროპის რომელიმე ქვეყანაში თავისუფალ ბრუნვაში გაშვებულია აშშ-დან შემოტანილი საქონელი, გადაიხდება საბაჟო გადასახადები და ის ხდება „შიდა საქონელი“, თუმცა წარმოებულია აშშ-ში.

საქონლად, რომელიც წარმომავლობით ცალსახად ერთი გარკვეული ქვეყნიდანაა, ითვლება საქონელი, რომელიც მთლიანად წარმოებულია მოცემულ ქვეყანაში. ეს განმარტება განმტკიცებულია ევროპის საბაჟო კოდექსში, მსოფლიო საბაჟო ორგანიზაციის რეკომენდაციებში, ეროვნულ კანონმდებლობებში, ამით ხელმძღვანელობენ საერთაშორისო სავაჭრო ხელშეკრულებების შედგენისას.

ასეთი საქონლის ჩამონათვალში შედის:

- სასარგებლო წიაღისეული, მოპოვებული მიწის წიაღში, მოცემული სახელმწიფოს ტერიტორიულ წყლებში ან ზღვის ფსკერზე;

- მცენარეული წარმოშობის საქონელი, მოყვანილი მოცემულ ქვეყანაში;

- ცხოველები, დაბადებული და გაზრდილი მოცემულ ქვეყანაში;

- პროდუქცია, რომელიც მიღებულია მოცემულ ქვეყანაში გაზრდილი ცხოველებისაგან;

- პროდუქცია, რომელიც მიღებულია მოცემულ ქვეყანაში წარმოებული ნადირობისა და თევზჭერის შედეგად;

- თევზჭერის დარგის პროდუქცია და სხვა პროდუქცია, მიღებული ამ ქვეყნის გემიდან, ასევე თევზსაჭერ გემზე მისი გადამუშავებით მიღებული პროდუქტები;

- პროდუქტები, მიღებული ზღვის ფსკერიდან ან ზღვის ფსკერის წიაღიდან არა ამ ქვეყნის ტერიტორიულ წყლებში, იმ პირობით, რომ ის ფლობს განსაკუთრებულ უფლებას ამ ზღვის ფსკერის ან ზღვის ფსკერის წიაღის დამუშავებისა;

- ნარჩენები და ჯართი, რომელიც მიღებულია მოცემულ ქვეყანაში წარმოებისა და გადამუშავების ოპერაციების შედეგად, ასევე ნახმარი ნაწარმი, რომელიც შეგროვებულია მოცემულ ქვეყანაში და გამოყენებულია მხოლოდ მეორად ნედლეულად გადამუშავებისათვის;

- საქონელი, რომელიც წარმოებულია მოცემული ქვეყნის ტერიტორიაზე მხოლოდ ზემოთჩამოთვლილი პუნქტების პროდუქციისაგან.

საქონელი, რომელიც წარმომავლობით არ არის მოცემული ქვეყნიდან, არის საქონელი, თუმცა იმპორტირებული მოცემული ქვეყნიდან და წარმოებული მისი ნედლეულით, მაგრამ გადამუშავებული სხვა სახელმწიფოში. ასე მაგალითად, აშშ-დან გამოტანილი საქონელი, მაგრამ ამის წინ დამუშავებული ლატვიაში (ანუ ევროკავშირის ტერიტორიაზე), კარგავს თავის ამერიკულ წარმომავლობას, იმისდა მიუხედავად, რომ ნაწარმოები იყო ამერიკული ნედლეულით, ასე რომ საბოლოო საქონელი ითვლება არა ამერიკული წარმომავლობისად.

თუმცა, იმისათვის, რომ მიიღოს წარმომავლობის სტატუსი (მოცემული საქონლის საბოლოო პროდუქციაში შეტანის გზით ან მისგან საბოლოო პროდუქციის წარმოების შედეგად), რასთანაც დაკავშირებულია უპირატესობები, დამტკიცებელი თავისუფალი ვაჭრობის ან პრეფერენციების საერთო სისტემის ხელშეკრულებით, საქონლისთვის საკმარისი არაა, მაგალითად, უბრალოდ ინახებოდეს ლატვიის ტერიტორიაზე. ამერიკული ნედლეულით ლატვიაში ნაწარმოები საქონელი მიიღებს თავისუფალი ვაჭრობისათვის გამოსადეგ წარმომავლობას, მხოლოდ გარკვეული გადამუშავების გავლის შემდეგ, რომელიც ხელშეკრულებით მკაფიოდ არის განსაზღვრული წინასწარ.

ასეთ გადამუშავებას არ ეკუთვნის:

- ოპერაციები, რომლებიც აუცილებელია საქონლის შენახულობის უზრუნველსაყოფად ტრანსპორტირებისა და შენახვისას;

- შეფუთვის გასაუმჯობესებელი, საქონლის გასაყიდად ან ტრანსპორტირებისთვის მომსამზადებელი ოპერაციები (პარტიის აწყობა, დხარისხება, ხელახალი შეფუთვა);

- მარტივი საამწყობო ოპერაციები;

- სხვადასხვა ქვეყნებში ნაწარმოები საქონლის შერევა, რის შედეგადაც არ მიიღება მნიშვნელოვანი განსხვავება საბოლოო პროდუქტსა და შერეული საქონლის მახასიათებლებს შორის.

საქონლის წარმომავლობის განსაზღვრის პრაქტიკაში გამოყოფენ ოპერაციებს, რომლებიც საკმარისია საქონლის წარმომავლობის სტატუსის მისაღებად.

თავისუფალი ვაჭრობის შესახებ ხელშეკრულებებში დგინდება გადამუშავების კონკრეტული პირობები საქონლის ყველა სახეობისათვის, პოზიციის ან ჯგუფისათვის.

მოთხოვნა მიეხმება როგორც ცალკეულ კრიტერიუმს, ასევე მათ კომბინაციასაც.

წარმომავლობის სტატუსის მისაღებად საკმარის კრიტერიუმებს განეკუთვნება:

- 1) სასაქონლო პოზიციაში აღმწერი ნიშნების შეცვლა საქონლის აღწერისა და კოდირების ჰარმონიზებული სისტემის მიხედვით;

- 2) გადამუშავებისა და დამუშავების ოპერაციების ჩამონათვალები;

- 3) დამატებითი ღირებულების საპროცენტო წილის წესი ან წესი Ad valorem (ღირებულებიდან).

- 1) სასაქონლო პოზიციაში აღმწერი ნიშნების შეცვლა საქონლის აღწერისა და კოდირების ჰარმონიზებული სისტემის მიხედვით - კრიტერიუმი, რომელიც გამოიყენება იმ საქონლის მიმართ, რომელსაც გავლილი აქვს საკმარისი გადამუშავება და დამუშავება ისე, რომ საბოლოო საქონლის აღმწერი პოზიცია (პირველი ოთხი ნიშანი ჰარმონიზებული სისტემის მიხედვით) განსხვავდება წარმოებაში გამოყენებული ყოველი საქონლის საწყისი პოზიციებისაგან.

ამ მეთოდის უპირატესობაა შესაძლებლობა ზუსტად და ობიექტურად ჩამოყალიბდეს პირობები, რომლებიც განსაზღვრავს საქონლის წარმომავლობას, და მწარმოებელს ადვილად შეუძლია მტკიცებულების წარმოდგენა, რომ ისინი შესრულებულია. მაგალითად, თუ საქონლის საწარმოებლად საჭირო ნედლეული იმპორტირებულია, ეს შეიძლება დადგინდეს საქონლის კოდების შეჯერებით იმპორტისა და ექსპორტის დეკლარაციებში.

მაგრამ ამ მეთოდს აქვს ნაკლოვანებაც, რომელიც მდგომარეობს გამონაკლისების ჩამონათვლების შედგენის სირთულეში და მათი რეგულარული განახლების აუცილებლობაში მეცნიერულ-ტექნიკური განვითარებისა და ეკონომიკური სიტუაციის ცვლილებების გამო.

ამასთან გადამუშავებისა და დამუშავების პროცესების აღწერა არ უნდა იყოს ძალზე რთული, რადგან წინააღმდეგ შემთხვევაში თვით კეთილსინდისიერმა მწარმოებელმაც შეიძლება დაუშვას შეცდომა.

2) გადამუშავებისა და დამუშავების ოპერაციების ჩამონათვლები შეიცავს გადამუშავებისა და დამუშავების იმ ტექნიკური ოპერაციების (მაკვალიფიცირებელი პროცესების) აღწერას, რომლებიც საკმარისად ითვლება. მათ გამოყენებას აქვს იგივე უპირატესობები და ნაკლოვანებები, რაც პოზიციის შეცვლის მეთოდს საქონლის აღწერისა და კოდირების ჰარმონიზებული სისტემის მიხედვით.

3) დამატებითი ღირებულების საპროცენტო წილის წესი ან წესი Ad valorem არის საქონლის წარმომავლობის განსაზღვრის მეთოდი მოცემულ ქვეყანაში განხორციელებული გადამუშავების ან დამუშავების მოცულობის მიხედვით, ანუ დამატებითი ღირებულების მიხედვით, რომელიც საქონელმა შეიძინა დამუშავების პროცესში. თუ შედეგად დამატებითი ღირებულება აღწევს საბოლოო პროდუქციის ღირებულების გარკვეულ წილს ან მის გარკვეულ პროცენტს, მაშინ საქონელი იძენს იმ ქვეყნიდან წარმომავლობის სტატუსს, რომელშიც განხორციელდა შესაბამისი გადამუშავება ან დამუშავება.

დამატებითი ღირებულება გამოითვლება იმ მასალების ან უცხოური თუ უცნობი წარმომავლობის შემადგენელი ნაწილების ღირებულებიდან, რომლებიც გამოიყენება გადამუშავებას ან დამუშავების დროს.

პრაქტიკულად მოცემული მეთოდი წარმოადგენს უცხოური ან უცნობი წარმომავლობის მასალების ღირებულებისა და საბოლოო პროდუქციის ღირებულების შედარებას.

იმპორტირებული ან უცნობი წარმომავლობის მასალების ღირებულება, როგორც წესი, განისაზღვრება მასალების ღირებულების მიხედვით მათი ქვეყანაში შემოტანის დროს ან შესყიდვის ფასის მიხედვით. საქონლის ღირებულება ექსპორტისას ჩვეულებრივ ითვლება გამომდინარე საწარმო დანახარჯებიდან, ფრანკო-ქარხნის პირობების ღირებულებიდან ან საექსპორტო ფასიდან.

მოცემული მეთოდის უპირატესობაა მისი სიზუსტე და სიმარტივე სარგებლობაში. იმპორტირებული ან უცნობი წარმომავლობის შემადგენელი მასალების ღირებულება შეიძლება განსაზღვროთ ხელმისაწვდომი კომერციული შეტყობინებების ან დოკუმენტების საფუძველზე. თუ ექსპორტირებული საქონლის ღირებულება დაფუძნებულია ფრანკო-ქარხანაზე ან საექსპორტო ფასზე, მაშინ ორივე ღირებულება, როგორც წესი, ადვილად დგინდება და დასტურდება კომერციული ანგარიშებით (ინვოისებით) და სავაჭრო ორგანიზაციის შეტყობინებებით.

მოცემული მეთოდის გამოყენებაში სირთულეები (ნაკლოვანებები) წარმოიშვება სასაზღვრო შემთხვევებისას, როდესაც დადგენილი პროცენტული დონის ამა თუ იმ მხარეს უმნიშვნელო გადახრებისას არ შეიძლება სრული დარწმუნებით ცალსახად განისაზღვროს საქონლის წარმომავლობა. გარდა ამისა, პრობლემები იქმნება ნედლეულის რესურსებზე მსოფლიო ფასების რყევით და სავალუტო კურსების ფლუქტუაციით (რყევით), ზოგჯერ ისეთი გამოხატულით, რომ შედეგების დამახინჯება გარდაუვალია. და ბოლოს, მოცემული მეთოდის მნიშვნელოვან ნაკლოვანებას წარმოადგენს საერთო საწარმო და გამოყენებულ მასალებზე, დამატებითი ღირებულების განსაზღვრისას, დანახარჯების განსაზღვრის სირთულე. ამასთან დანახარჯებს შეიძლება ჰქონდეს განსხვავებული მახასიათებლები და აღწერა ქვეყანა-იმპორტიორსა და ქვეყანა ესპორტიორში.

თემა 3. საერთაშორისო ლოგისტიკის საინფორმაციო უზრუნველყოფა

3.1. საინფორმაციო ტექნოლოგიების როლი საერთაშორისო ლოგისტიკაში

თანამედროვე ლოგისტიკის ერთერთი ძირითადი ამოცანაა მატერიალური და საინფორმაციო ნაკადების მაქსიმალური კოორდინირება მათი გაერთიანებისას. ამ ამოცანის გადასაჭრელად უფროდაუფრო ხშირად გამოიყენება მონაცემთა ელექტრონული დამუშავება, წარმოების ავტომატიზება და სხვა მიღწევების დანერგვა, რაც ხელს უწყობს საინფორმაციო ნაკადების სტრუქტურების სრულყოფას ლოგისტიკაში.

საინფორმაციო ნაკადებს ლოგისტიკაში აქვს არსებითი მნიშვნელობა, წარმოადგენს რა დამაკავშირებელ ძაფებს, რომელებზეც აისყმება ლოგისტიკური სისტემის ყველა ელემენტი.

XX ასწლეულის ბოლოს საკმარისად მკაფიოდ განისაზღვრა ზოგიერთი თვისება, რომელიც გახდა XXI საუკუნის ეკონომიკის წამყვანი ნიშან-თვისება. გლობალური საინფორმაციო და საკომუნიკაციო ტექნოლოგიების განვითარების თანამედროვე მიღწევებმა ჩამოაყალიბა ახალი გლობალური ელექტრონული გარემო ეკონომიკური საქმიანობისათვის, რამაც თავის მხრივ მოგვცა ახალი შესაძლებლობები ბიზნესსა და ადამიანის სოციალურ ეკონომიკური საქმიანობის სხვა სფეროებში.

ამ ახალი გლობალური ელექტრონული სისტემის ერთ-ერთი დასახელებაა ქსელური ეკონომიკა (networked economy), რომელიც ხშირად იხმარება სიტყვა „გლობალურთან“ ერთობლიობაში.

ევროპის კომისიის მომზადებულ მოხსენებაში გლობალური ქსელური ეკონომიკა განისაზღვრება როგორც გარემო, რომელშიც ეკონომიკური სისტემის ნებისმიერ წერტილში მყოფ ნებისმიერ კომპანიას ან ინდივიდს შეუძლიათ მარტივად და მინიმალური დანახარჯებით ეკონტაქტონ ნებისმიერ სხვა კომპანიას ან ინდივიდს ერთობლივი სამუშაოს შესახებ, ვაჭრობისათვის, იდეებისა და ნოუ-ჰაუს გასაცვლელად ან უბრალოდ სიამოვნებისათვის.

ბევრი სპეციალისტი აკავშირებს ქსელური ეკონომიკის წარმოშობას საინფორმაციო ტექნოლოგიების განვითარებასთან, რაც იწვევს თანამედროვე ეკონომიკური სისტემების ევოლუციას, არასაბაზრო მექანიზმების რეგულირებისა და ქსელური საორგანიზაციო სტრუქტურების განვითარებას. ჯამში წარმოიქმნება თავისებური დარგგარეშე, ქსელური ეკონომიკა, რომელიც ძირითადად ჰორიზონტალურ კავშირებს ეფუძნება.

გლობალური ქსელური გარემოს წინამორბედები იყო ფირმის შიდა და კორპორატიული საინფორმაციო ქსელები, რომლებიც შეიქმნა ორგანიზაციის ფუნქციონირების პროცესში საინფორმაციო ტექნოლოგიების ჩანერგვით. საინფორმაციო კორპორატიული სისტემების ბუმი მოვიდა 1980-იან წლებზე. მაშინვე დასავლელმა საინფორმაციო ტექნოლოგიების დანერგვის ეკონომიკური ეფექტურობის მკვლევარებმა აღმოაჩინეს წარმადობის პარადოქსი. აღმოჩნდა, რომ ამ დანერგვების შედეგად ობიექტზე წარმადობა ძალზე უმნიშვნელოდ იზრდება.

რადგან ინტერნეტი წარმოადგენს მუდმივმოქმედ გლობალურ ქსელს, მენარმეებს, მომწოდებლებს, კლიენტებს და სხვა მომხმარებლებს საშუალება აქვთ ეფექტურად იურთიერთონ როგორც ასინქრონულ რეჟიმში, ელექტრონული ფოსტის (e-mail) გამოყენებით კომპიუტერიდან კომპიუტერზე ელექტრონული მონაცემების გადასაცემად, ან ქსელური კონფერენციების სიტემის გამოყენებით (on-line-communication), ასევე რეალური დროის რეჟიმში, რა თქმა უნდა, საათობრივ სარტყლებში განსხვავების გათვალისწინებით.

ამჟამად ტექნიკის მდგომარეობა ისეთია, რომ უმნიშვნელოვანესი რისკები (უსაფრთხოების თვალსაზრისით), როგორცაა მონაცემთა დაკარგვა ან განადგურება, ასევე მათი გამოყენება არაუფლებამოსილი პირის მიერ (რაც იწვევს ორგანიზაციის დანახარჯების ნაწილობრივ ზრდას), მნიშვნელოვნად შეიძლება შემცირდეს. ამჟამად მომდინარეობს მუშაობა ინტერნეტ-სტანდარტებისა და ჩამკვეტი ტექნოლოგიების შემდგომ განვითარებაზე, რათა უფრო მეტად შემცირდეს უსაფრთხოების რისკები. თუ კი ეს რისკები თუნდაც გადაჭარბებულად ფასდება, „know-how“ -ს სპეციფიკური მოთხოვნები წარმოებაში ინტერნეტ-მომსახურების პროფესიული დანერგვის მიმართ ძალიან ხშირად შესაბამისად არ ფასდება. რათა ინტერნეტ-ქსელში წარმატებით ვიმუშაოთ ხანგრძლივად და ასევე

დიდხანს მივიღოთ საწარმოო სარგებელი, აუცილებელია დამატებითი საორგანიზაციო და საინფორმაციო საშუალებები.

ინტერნეტი ხელს უწყობს პროდუქტებისა და მიწოდების ინდივიდუალიზებას და ამასთან ერთად შეკვეთებისა და მიწოდების მოცულობის შემცირებას. ამასთან მულავენდება უფრო მკაფიო შეცვლილი მოთხოვნები მომსახურების ლოგისტიკურ სისტემასთან წარმოებასა და ვაჭრობაში. მისი ისეთი მდგენელები, როგორცაა შეკვეთის შესრულება, განაწილების სტრუქტურა, დასაწყობების პროცესი და სტრატეგია, საწარმოების, ტრანსპორტის, აგრეთვე საინფორმაციო სისტემების ამოქმედება, უნდა საფუძვლიანად გადამოწმდეს.

მონაცემთა ელექტრონული მიმოცვლის (Electronic Data Interchange - EDI) გამოყენება შიდაეროვნულ და მითუმეტეს საერთაშორისო დონეზე, სტრუქტურირებული ფორმით, მოითხოვს საერთაშორისოდ აღიარებული სპეციალური სტანდარტების დაცვას, რომლებსაც მხარს უჭერს გაერო.

თანამედროვე საინფორმაციო ტექნოლოგიების შემცველ საერთაშორისო ლოგისტიკასთან დაკავშირებულია შემდეგი შესაძლებლობები:

- ინფორმაციის მიღება, რომელიც აუცილებელია მიწოდებათა საერთაშორისო ჯაჭვის კონფიგურირების გადანაცვლებათა მისაღებად და კლიენტების მომსახურების მიზნების განსასაზღვრად;

- ინფორმაციის მიმოცვლა და მისი მონაწილეთა ურთიერთქმედების უზრუნველყოფა;
- მიწოდებათა საერთაშორისო ჯაჭვის ფუნქციონირების ეფექტურობის კონტროლი;
- ოპერატიული მაკორექტირებელი გადანაცვლებების მიღება.

ძირითადი საინფორმაციო ტექნოლოგიები, რომლებიც გამოიყენება საერთაშორისო ლოგისტიკაში, და მათი საშუალებით გადასაწყვეტი ამოცანები წარმოდგენილია ცხრ. 7.1-ში.

ცხრილი 3.1. საინფორმაციო ტექნოლოგიები და მათი საშუალებით გადასაწყვეტი ამოცანები საერთაშორისო ლოგისტიკაში

საინფორმაციო ტექნოლოგიები	მიწოდებათა საერთაშორისო ჯაჭვებში გადასაწყვეტი ამოცანები			
	ინფორმაციის მიღება მისი	ინფორმაციის მიმოცვლა	ფუნქციონირების	ოპერატიული მაკორექტირებელი

	კონფიგურირები-სა და კლიენტთა მომსახურების მიზნებისათვის გადაწყვეტილებების მისაღებად	მონაწილეთა შორის	ეფექტუ- რობის კონტრო- ლი	გადაწყვეტილებების მიღება
მონაცემთა გლობალური სინქრონიზება		+	+	+
რადისიხშირული იდენტიფიცირება (Radio-frequency identification - RFID)		+	+	+
ელექტრონული კომერცია	+	+		
გეოსაინფორმაციო სისტემა (Geographic information system - GIS)	+			
გლობალური პოზიციონირების სისტემა (Global positioning system - GPS) ნავიგაციის თანამგზავრული სისტემა			+	+

(Satellite system of navigation)				
----------------------------------	--	--	--	--

3.2. მონაცემთა გლობალური სინქრონიზების ტექნოლოგიები საერთაშორისო ლოგისტიკაში

მონაცემთა გლობალური სინქრონიზება განისაზღვრება როგორც საქონლის ატრიბუტების ჰარმონიზება ორ ან მეტ განსხვავებულ სისტემას შორის, რის შედეგადაც ატრიბუტების მნიშვნელობები ხდება ერთნაირი ყველა სისტემაში.

CGI (ინგლ. Common Gateway Interface – „პორტის საერთო ინტერფეისი“)

მონაცემთა სინქრონიზაციის გლობალური ქსელის (Global Data Synchronisation Network - GDSN) კონცეფცია შემუშავდა მიწოდებათა ჯაჭვებში ოპერაციების დასაჩქარებლად და დანახარჯების შესამცირებლად.

მის საფუძველში ჩადებული ინტერნეტ-ტექნოლოგიების წყალობით, ხორციელდება კატალოგებისა (ან კატალოგების მონაცემების) და ასოციაცია „გლობალური სტანდარტების“ (global standards - GS1) გლობალური რეგისტრის ურთიერთქმედება. ეს საშუალებას აძლევს ყველა ქვეყნის

კომპანიებს, გაცვალონ სავაჭრო პარტნიორებთან სტანდარტიზებული და სინქრონიზებული მონაცემები მიწოდებათა ჯაჭვების საშუალებით.

მონაცემთა სინქრონიზაციის გლობალური ქსელის კონცეფციის ქსელი (GDSN) გარანტიას იძლევა ზუსტი ინფორმაციისა, რომელსაც მომოცვლიან სავაჭრო პარტნიორები და მის შესაბამისობას უნივერსალურ სტანდარტებთან.

ის აკავშირებს სავაჭრო პარტნიორებს (მიმწოდებლებსა და საცალო გამყიდველებს), კატალოგებს, რომლებიც გვთავაზობს სავაჭრო პარტნიორთა მონაცემების შენახვისა და გადამუშავების მომსახურებას და გლობალური რეგისტრის გლობალურ სტანდარტებს, რომლებიც წარმოადგენს გლობალურ დირექტორიას და რომელიც ახდენს მონაცემთა წყაროების ლოკალიზებას და უზრუნველყოფს სავაჭრო პარტნიორებს შორის ინფორმაციის სინქრონიზებას.

მონაცემთა სინქრონიზაციის გლობალური ქსელის კონცეფციის (GDSN) ძირითადი უპირატესობაა ყველა სავაჭრო პარტნიორისათვის ქსელში შესვლის პერსონალური წერტილის არსებობა და საშუალების ქონა სერტიფიცირებული კატალოგის თავისი არჩევნის მიხედვით გამოყენებისა. ეს თავიდან გვაცილებს ერთი და იმავე ან განსხვავებული გეოგრაფიული მდებარეობის მქონე მრავალ კატალოგზე ხელმოწერის გადახდის აუცილებლობას. გლობალური სტანდარტების გლობალურ რეგისტრზე წვდომას სავაჭრო პარტნიორები იღებენ მხოლოდ სერტიფიცირებული კატალოგის საშუალებით.

ისტორიულად ასე ჩამოყალიბდა, რომ ვაჭრობაში ყველაზე ხშირად იყენებენ საქონლის ევროპული ნომრის (European Article Number - EAN) ან უნიფიცირებული კოდის საბჭოს (Uniform Code Council - UCC) კოდს.

თავდაპირველად შემუშავდა საქონლის კოდირების 12-ციფრიანი ამერიკული სისტემა „საქონლის უნივერსალური კოდი“ (Universal Product Code - UPC). მან მოიპოვა პოპულარობა და საკმაოდ სწრაფად ციფრების დიაპაზონი დაკავებული აღმოჩნდა აშშ-სა და კანადის საქონლის კოდირებით. ამასთან საქონელი და ფირმები მონოპოლიურად რეგისტრირდებოდნენ აშშ-ში, ასე რომ ევროპელებს არაფერი დარჩათ, გარდა საკუთარი კოდირების სისტემის შექმნისა, კოდების დიაპაზონის გაფართოებისა და აშშ-სგან დამოუკიდებელი რეგისტრაციის შექმნისა. შედეგად ნაპოვნი იქნა კოდირების მეთოდი მე-13 ციფრის დამატებით, რომელიც მიეთითება შტრის კოდისაგან მარცხნივ, დანარჩენი 12-ციფრიანი შაბლონი ემთხვევა კოდს საქონლის უნივერსალური კოდის მიხედვით (UPC). საქონლის ევროპული კოდის „EAN-13“ შემუშავებლებმა შეძლეს ამერიკულ სისტემასთან შეთავსება,

საქონლის უნივერსალური კოდი (UPC) გახდა საქონლის ევროპული კოდის „EAN-13“ კოდირების ქვესიმრავლე პირველი ციფრით 0.

საერთაშორისო ლოგისტიკაში გამოყოფენ ინფორმაციის კოდირების შემდეგ მეთოდებს:

- 1) ჩვეულებრივ ხაზოვან შტრიხკოდს;
- 2) ორგანზომილებიან შტრიხკოდს;
- 3) რადიოსანიშნებს;
- 4) რეგულირებასა და სატანდარტიზებას;
- 5) საიდენტიფიკაციო ნომერს;
- 6) სერიულ სატვირთო საკონტეინერო კოდს;
- 7) ერთეულის გლობალურ სავაჭრო ნომერს;
- 8) ბელარუსის ავტომატური იდენტიფიცირების ასოციაციას გს1.

1) ჩვეულებრივი ხაზოვანი შტრიხკოდი იკითხება ერთი მიმართულებით ჰორიზონტალურად და ხასიათდება კოდირებული ინფორმაციის მცირე მოცულობით (20-30 სიმბოლო, როგორც წესი ციფრები).

ყველაზე გავრცელებული ციფრული სიმბოლიკებია:

- საქონლის ევროპული ნომერი (European Article Number - EAN) (EAN-8 და EAN-13 შეიცავს 8 ციფრს შესაბამისად 13 -დან);
- საქონლის უნივერსალური კოდი (Universal Product Code - UPC) (UPC-A (სრული)- კოდირდება 12 ციფრი, UPC-E (შემოკლებული) (კოდირდება 8 ციფრი). UPC კოდი შეიცავს მხოლოდ ციფრებს და არცერთ ასოს ან სხვა ნიშანს ;
- სტანდარტის შტრიხ-კოდი Code 39 არის შტრიხ-კოდული აღნიშვნა, რომლითაც შეიძლება დიდი ლათინური ასოების (A-დან Z-მდე), ციფრების (0-დან 9-მდე) და ზოგიერთი სპეციალური სიმბოლოს (მაგალითად, \$-ის) კოდირება;
- შტრიხ-კოდი Code 128 (UCC/EAN-128) შეიცავს 107 სიმბოლოს. აქედან 103 მონაცემთა სიმბოლოს, 3 სასტარტო და ერთ შემაჩერებელ (სტოპ) სიმბოლოს. ASCII 128-ვე სიმბოლოს კოდირებისათვის გათვალისწინებულია Code 128 შტრიხ კოდების სიმბოლოების სამი კომპლექტი A, B და C, რომლებიც შეიძლება გამოვიყენოთ ერთი შტრიხკოდის შიგნით:

128 A არის ASCII ფორმატის სიმბოლოები 00-დან 95-მდე (ციფრები 0-დან 9-მდე და ასოები A-დან Z-მდე) და სპეციალური სიმბოლოები;

128 B არის ASCII ფორმატის სიმბოლოები 32-დან 127-მდე (ციფრები 0-დან 9-მდე, ასოები A დან Z-მდე და a-დან z-მდე) და სპეციალური სიმბოლოები;

128 C არის ASCII ფორმატის სიმბოლოები 00-დან 99-მდე (მხოლოდ რიცხვითი კოდებისათვის).

ASCII (American Standard Code for Information Interchange) არის ამერიკული სტანდარტული კოდირების ცხრილი ბეჭდვითი სიმბოლოებისა და ზოგიერთი სპეციალური კოდებისათვის.

2) ორგანომილებიანი შტრიხკოდები გამოირჩევა დიდი მოცულობის ინფორმაციის კოდირებით, მათი გაშიფრვა ხდება ორ განზომილებაში, ჰორიზონტალურად და ვერტიკალურად.

ყველაზე გავრცელებული ორგანომილებიანი შტრიხკოდებია:

- Data Matrix არის ორგანომილებიანი მატრიცული შტრიხკოდი, რომელიც გამოიყენება ტექსტის ან სხვა ტიპის მონაცემების (მრეწველობასა და ვაჭრობაში) დასაშიფრად;

- Aztec Code არის ორგანომილებიანი მატრიცული შტრიხკოდი, რომლის ყველა სიმბოლოში გამოყოფილია სამიზნის არე (კონცენტრული კვადრატების ნაკრები, რომელიც გამოიყენება სიმბოლოს გეომეტრიული ცენტრის განსაზღვრად დეკოდირების პროცესში);

- Compact (კომპაქტური) არის Aztec Code-ს სახესხვაობა, სიმბოლო ორკვადრატიანი სამიზნით;

- Full-Range (სრული) Aztec Code-ს მეორე სახესხვაობა, სიმბოლო სამკვადრატიანი სამიზნით;

3) რადიო სანიშნები RFID - Radio Frequency Identification (რადიოსიხშირული იდენტიფიცირება) არის ობიექტების ავტომატური იდენტიფიცირების მეთოდი, რომელსაც პირდაპირი კავშირი არ აქვს შტრიხკოდირებასთან, მაგრამ წარმოადგენს იდენტიფიცირების სისტემის ლოგიკურ გავრცელებას. რადიოსიგნალების საშუალებით იკითხება და იწერება მონაცემები, რომლებიც ე.წ. ტრანსპონდერებში ინახება. ხანდახან რადიო სანიშნებზე იწერება შტრიხ კოდი.

4) რეგულირება და სტანდარტიზება არის ევროპის საქონლის ნომრის (EAN) ასოციაციის მიზანი, რომელიც ეწევა შტრიხკოდების მინიჭებას და წარმოადგენს საერთაშორისო არაკომერციულ და არასამთავრობო ორგანიზაციას, რომელიც შეიქმნა 1977 წელს.

5) საიდენტიფიკაციო ნომერი (GLN - Global Location Number) არის ციფრული კოდი, რომელიც აიდენტიფიცირებს ზოგიერთ იურიდიულ, ფუნქციურ ან ფიზიკურ მდგომარეობას როგორც თავად ორგანიზაციის, ასევე მის შიგნით.

საკუთარი ნომერი შეიძლება ჰქონდეს:

- იურიდიულ პირებს-კომპანიებს მთლიანად, ფილიალებს ან დამოუკიდებელ ქვედანაყოფებს (მიმწოდებელი, კლიენტი, ბანკი, ექსპედიტორი და ა.შ.);

- ფუნქციურ ობიექტებს - იურიდიული პირების კონკრეტულ ქვედანაყოფებს (ლოგისტიკას, წარმოებას, ბუღალტერიას, მარკეტინგს და სხვა);

- ფიზიკურ ობიექტებს - შენობაში ცალკეულ სათავსოებს (საწყობს ან საწყობში შესასვლელს, მიწოდების ან გადაცემის პუნქტს);

ყოველ ობიექტს ენიჭება უნიკალური საიდენტიფიკაციო ნომერი-დამონშემის გასაღები, რომელიც საშუალებას იძლევა მონაცემთა ბაზიდან მივიღოთ შემდეგი ინფორმაცია:

- საფოსტო მისამართი;
- ობიექტის ტიპი (საწარმოო საამქრო, სასაწყობო ნაგებობა, სავაჭრო ოფისი, კომპანიის ოფისი);
- რეგიონი;
- ტელეფონის, ფაქსის ნომერი;
- თანამშრომელი კავშირისათვის;
- საბანკო რეკვიზიტები;
- მიწოდების მოთხოვნები და შეზღუდვები.

ობიექტების იდენტიფიცირება უზრუნველყოფს ტვირთმოდრაობის ეფექტურობას და აადვილებს ორ სავაჭრო პარტნიორს შორის ინფორმაციის მიმოცვლას მონაცემთა ელექტრონული მიმოსვლის შეტყობინებების, ობიექტის ფიზიკური ადგილმდებარეობის მარკირების, ლოგისტიკური ელემენტების შესახებ ინფორმაციაზე თვალის დევნების საშუალებით.

მონაცემთა ელექტრონული მიმოცვლა (Electronic data interchange - EDI) არის კომპიუტერებს შორის სტანდარტული ფორმატის შეტყობინებათა მიმოცვლა, რომელიც ხორციელდება მაქსიმალურად ოპერატიულად და გარანტირებული მიწოდების შეტყობინებებით.

მონაცემთა ელექტრონული მიმოცვლა გულისხმობს მთლიანად ავტომატიზებულ ურთიერთქმედებას პარტნიორთა საინფორმაციო სისტემებს შორის, გამორიცხავს რა ადამიანის მონაწილეობას. ყოველ მხარეს შეუძლია გამოვიდეს ინფორმაციის როგორც გამგზავნად, ისე მიმღებად.

მონაცემთა ელექტრონული მიმოცვლისას კონტრაგენტების ურთიერთქმედების ტიპური ჯაჭვია:

- მყიდველი მიმწოდებელს უგზავნის შეკვეთას;
- მიმწოდებელს ავტომატურად შეაქვს შეკვეთა საკუთარ აღრიცხვის სისტემაში;
- მიმწოდებელი საწყობში რეალური ნარჩენების კორექტირების შემდეგ უგზავნის შეკვეთის დაასტურებას და აყალიბებს შიდა ზედნაღებს გადაგზავნაზე;

- მყიდველი გადაგზავნაზე შეტყობინების მიღების შემდეგ ავტომატურად აყალიბებს და აგზავნის მიღების შესახებ შეტყობინებას მიმწოდებელთან;

- მიმწოდებელი მიღების შესახებ შეტყობინების საფუძველზე ავტომატურად აყალიბებს სახარჯ ზედნადებს;

- მიმწოდებელი უგზავნის მყიდველს სახარჯი ზედნადების ელექტრონულ ვარიანტს;

- მყიდველს შეაქვს მიმწოდებლის სახარჯი ზედნადები საკუთარ აღრიცხვის სისტემაში.

მონაცემთა ელექტრონული მიმოცვლის უპირატესობებს შეიძლება მივაკუთვნოთ ეკონომიურობა, ოპერატიულობა და სიზუსტე.

ეკონომიურობა არის დასამუშავებელი ქაღალდის მოცულობის, პერსონალსა და ადმინისტრაციულ მართვაზე ხარჯების მნიშვნელოვანი შემცირება. გამოთავისუფლებული თანამშრომლები შეიძლება ჩაერთონ სხვა ამოცანების გადაჭრაში.

ოპერატიულობა - კომერციული მონაცემების დიდი მოცულობები რამდენიმე წუთის განმავლობაში გადაეცემა ერთი კომპიუტერიდან მეორეს და იწვევს საპასუხო რეაქციას, რაც საშუალებას იძლევა დაუყოვნებლივ შესრულდეს კლიენტების მოთხოვნები.

სიზუსტე - მონაცემთა ელექტრონული მიმოცვლის გამოყენება გამორიცხავს შეცდომების წარმოქმნას, რაც აუცილებლად ხდება ხელით აკრეფისას.

არსებობს მონაცემთა ელექტრონული მიმოცვლის სტანდარტების (EDI) ოთხი ძირითადი ჯგუფი:

1. გაეროს წესები დოკუმენტების ელექტრონული მიმოცვლის შესახებ სახელმწიფო მმართველობის, ვაჭრობისა და ტრანსპორტისათვის (United Nations rules for Electronic Data Interchange For Administration, Commerce and Transport - UNEDIFACT) არის გაეროს მიერ რეკომენდებული და ჩრდილოეთ ამერიკის ფარგლებს გარეთ არსებული ერთადერთი საერთაშორისო სტანდარტი;

2. ამერიკის სტანდარტიზაციის ეროვნული ინსტიტუტი (American National Standards Institute - ANSI) (სტანდარტების აკრედიტირების კომიტეტი -Accredited Standards Committee (ASC))-ძირითადი სტანდარტი აშშ-ში, რომელიც განსაზღვრავს მონაცემთა ფორმატს და ბიზნეს-ტრანზაქციების კოდირების წესებს, მათ შორის შეკვეთების განთავსებას და ტრანსპორტირებას;

3. TRADACOMS (EDI სტანდარტის ერთერთი ნაირსახეობა) არის სტანდარტი, რომელიც შეიმუშავა საქონლის მარკირების ასოციაციამ (Article Numbering Association - ANA) და ძირითადად გამოიყენება დიდი ბრიტანეთის საცალო ვაჭრობის სფეროში;

4. ევროპაში ტელეგადაცემებისათვის მონაცემთა მიმოცვლის ორგანიზაცია (Organisation for Data Exchange by Tele Transmission in Europe - ODETTE) განკუთვნილია ევროპელი ავტომობილმანარმოებლებისათვის.

ეს სტანდარტები აღწერს დოკუმენტების ფორმატებს, კოდირებებს, მონაცემთა ელემენტებსა და ფორმებს.

მონაცემთა ელექტრონული მიმოცვლის სტანდარტები (EDI) განსაზღვრავს, რომელი ინფორმაცია კონკრეტული დოკუმენტისათვის აუცილებელია და რომელი დამატებითი, და გვაძლევს მის სტრუქტურას. სტანდარტები გადაიხედება ყოველწლიურად, ახლდება და ფართოვდება.

საიდენტიფიკაციო ნომრები არის მონაცემთა ელექტრონული მიმოცვლის საკვანძო კონცეფცია. ისინი უზრუნველყოფს იმ გარიგებების ყველა ობიექტის უნიკალურ და ეფექტურ იდენტიფიცირებას, რომლებიც იდება მონაცემთა ელექტრონული მიმოცვლის დახმარებით, რაც წარმოადგენს ელექტრონული ვაჭრობის ძირითად პირობას. სასურველია, რომ ყველა სავაჭრო ორგანიზაციამ გამოიყენოს კოდირების ერთიანი სტანდარტი. ამ შემთხვევაში კომპიუტერულ ქსელებს მონაცემთა ელექტრონული მიმოცვლის შემთხვევაში შეუძლია შეტყობინებები მიმართოს უშუალოდ მოთხოვნილი ელექტრონული საფოსტო ყუთისაკენ, სამუშაო სადგურის ან გამოყენების სუბიექტისაკენ. მოიხსნება იმის აუცილებლობა, რომ კონკრეტული ობიექტებისა და მონაწილეების სახელები, მისამართები და მათზე ინფორმაცია გადაიცემოდეს ყოველი ცალკეული გარიგების დადებისას. საჭირო ინფორმაციის შეტყობინება ხდება მხოლოდ ერთხელ, შეიყვანება კომპიუტერში და შემდგომში ამოიღება უნიკალურ საიდენტიფიკაციო ნომრზე მითითებით. საქალაქურ დოკუმენტაციის დამუშავების სისტემის გამოყენების დროსაც კი მომგებიანია საიდენტიფიკაციო ნომრების გამოყენება, რომლებიც ქალაქებში მცირე ადგილს იჭერს, თავიდან გვაცილებს გრამატიკულ შეცდომებს და ამცირებს სამუშაო დროს.

6) სერიული სატვირთო საკონტეინერო კოდი (serial shipping container code - SSCC) არის ნომერი (მონაცემთა სტრუქტურა) ლოგისტიკური (ტრანსპორტი ან შენახვა) მოდულების უნიკალური იდენტიფიცირებისათვის. ლოგისტიკური მოდული არის ერთეული ნაბისმიერი შემადგენლობისათვის, რომელიც დანესებულია ტრანსპორტის ან შენახვისათვის და რომელიც უნდა იმართოს მიწოდების ჯაჭვებით. დანართის ლოგისტიკური იდენტიფიკატორი სარგებლობს გლობალური სტანდარტების GS1 (00) ჭდეებით.

GS1 გლობალური სტანდარტების სისტემა არის საერთაშორისო მრავალდარგობრივი ღია სტანდარტი, რომელიც მოიცავს:

- საქონლის, მომსახურების, საკუთრების (ქონების), მდებარეობის, მიწოდების ერთეულების და ა.შ. საიდენტიფიკაციო ნომრებს;

- გლობალური სტანდარტების შტრიხკოდებს კოდირებულ ინფორმაციის ავტომატიზებული წაკითხვისათვის;

- გლობალური სტანდარტების სტანდარტულ სატრანსპორტო ეტიკეტს, გამოყენების იდენტიფიკატორების სისტემას მიწოდების ერთეულებისათვის (კონტეინერები, შეკვრები, პალეტები), რომლებიც საშუალებას იძლევა სტანდარტული ფორმით წარვადგინოთ სატრანსპორტო სასაწყობე პროცესისათვის აუცილებელი ინფორმაცია, რომელიც ხელმისაწვდომია როგორც ავტომატიზებული, ასევე ჩვეულებრივი წაკითხვისათვის;

- სისტემის მუშაობის ეფექტურობის გასაზრდელ საინფორმაციო და საკომუნიკაციო საშუალებებს, რომლებიც უზრუნველყოფს საინფორმაციო და საკომუნიკაციო მოთხოვნილებებს. მათ შორისაა სტანდარტული ელექტრონული შეტყობინებები, ელექტრონული კატალოგები და ა.შ..

ასოციაცია „გლობალური სტანდარტები“ GS1 აერთიანებს 102 ქვეყნის ეროვნულ ორგანიზაციებს, რომელთაც უფლება აქვთ საკუთარ საწარმოებს მიანიჭონ უნიკალური სარეგისტრაციო ნომერი. საწარმოს სარეგისტრაციო ნომერი (გლობალური კოდი) აისახება პროდუქციის შეფუთვაზე შტრიხკოდის პირველი 9 ციფრის სახით (მაგალითად, 478123456).

7) ერთეულის გლობალური სავაჭრო ნომერი (Global Trade Identity Number -GTIN) მარკირებისა და ლოგისტიკური ერთეულობის აღრიცხვის საერთაშორისო კოდია, რომელიც შემუშავებული და მხარდაჭერილია ასოციაცია „გლობალური სტანდარტების“ GS1 მიერ. ეს არის საერთაშორისო სავაჭრო ერთეულების უნიკალური იდენტიფიცირების ნომერი (მონაცემთა სტრუქტურა). სავაჭრო ერთეული არის ნებისმიერი ერთეული (ნაკეთობა, მომსახურება), რომელზეც შდგენილია ინფორმაცია. უკანასკნელი შეიძლება შეფასებული და შეკვეთილი იქნას მონაწილეთა შორის ვაჭრობისათვის. საცალო ვაჭრობის ავტომატიზების პირობებში სავაჭრო ერთეულების იდენტიფიცირება და მარკირება ამარტივებს საქონლის მიღებასა და ინვენტარიზაციას, ავტომატური მერჩანდაიზინგის ჩატარებას, კომერციულ ანალიზსა და სხვა საქმიან ოპერაციებს.

ერთეულის გლობალური სავაჭრო ნომრის მინიჭების წესი გულისხმობს ნომრის განაწილებისას ნუმერაციის ერთერთ სტრუქტურაზე დაყრდნობას. მოცემული სავაჭრო ერთეულისათვის ერთხელ არჩეული სტრუქტურა და ნომერი არ შეიძლება შეიცვალოს სხვა აღნიშვნებით.

საერთაშორისო ლოგისტიკაში გამოყოფენ ერთეულის გლობალური სავაჭრო ნომრის ოთხ სტრუქტურას:

1. გლობალური ცვლადი იდენტიფიკატორი (Global Returnable Asset Identifier - GRAI) გლობალური სტანდარტების GS1 იდენტიფიცირების ნომერია მრავალჯერადი გამოყენების პაკეტების ან სატრანსპორტო მოწყობილობებისათვის, რომელსაც თვლიან აქტივად. გლობალური ცვლადი იდენტიფიკატორი ხელს უწყობს მონაცემებზე თვალის დევნებასა და მათ რეგისტრაციას, რომლებიც დაკავშირებულია ინდივიდუალურ აქტივთან ან აქტივის საცნობარო ინფორმაციასთან. გლობალური ცვლადი იდენტიფიკატორი შეიძლება კოდირებული იქნას ცვლადი იდენტიფიკატორის (8004) საშუალებით;

2. ადგილმდებარეობის გლობალური რიცხვი (Global Location Number - GLN) მიუთითებს სავაჭრო ერთეულის ფიზიკურ ადგილმდებარეობასა და იურიდიულ მისამართს, გვეხმარება ინფორმაციის მოძიებაში, რომელიც აუცილებელია მიწოდების სისტემასთან ეფექტური კომუნიკაციისათვის;

3. აქტივის გლობალური ინდივიდუალური იდენტიფიკატორი (Global Individual Asset Identifier - GIAI) გამოიყენება საქმიანი დანართების ფართო დიაპაზონში. მაგალითად, აქტივის გლობალური ინდივიდუალური იდენტიფიკატორი საშუალებას გვაძლევს, თვალი ვადევნოთ თვითმფრინავის ნაწილების მთელ სასიცოცხლო ციკლს. აქტივის ამ თავისებურ შემნახველს შეიძლება ჰქონდეს ზოლები, რომლებიც კოდირებულია გამოყენებითი იდენტიფიკატორის (8004) საშუალებით;

4. ფარდობების გლობალური სერვისული რიცხვი (Global Service Relation Number - GSRN) გამოიყენება მომსახურების მიმღების ამოსაცნობად სერვისული ურთიერთობების კონტექსტში, რათა არსებობდეს უფლება მონაცემთა ბაზის წვდომაზე მომსახურების შესაკვეთად დადასტურების მიღების შესაძლებლობით. ფარდობების გლობალური სერვისული რიცხვი ჩვეულებრივ იწყება სისტემური სამსახურით და შეიძლება კოდირებული იქნას გამოყენებითი იდენტიფიკატორის საშუალებით (8018).

ობიექტის იდენტიფიცირების ფორმულის მაგალითი: GLN + SSCC + EDI,

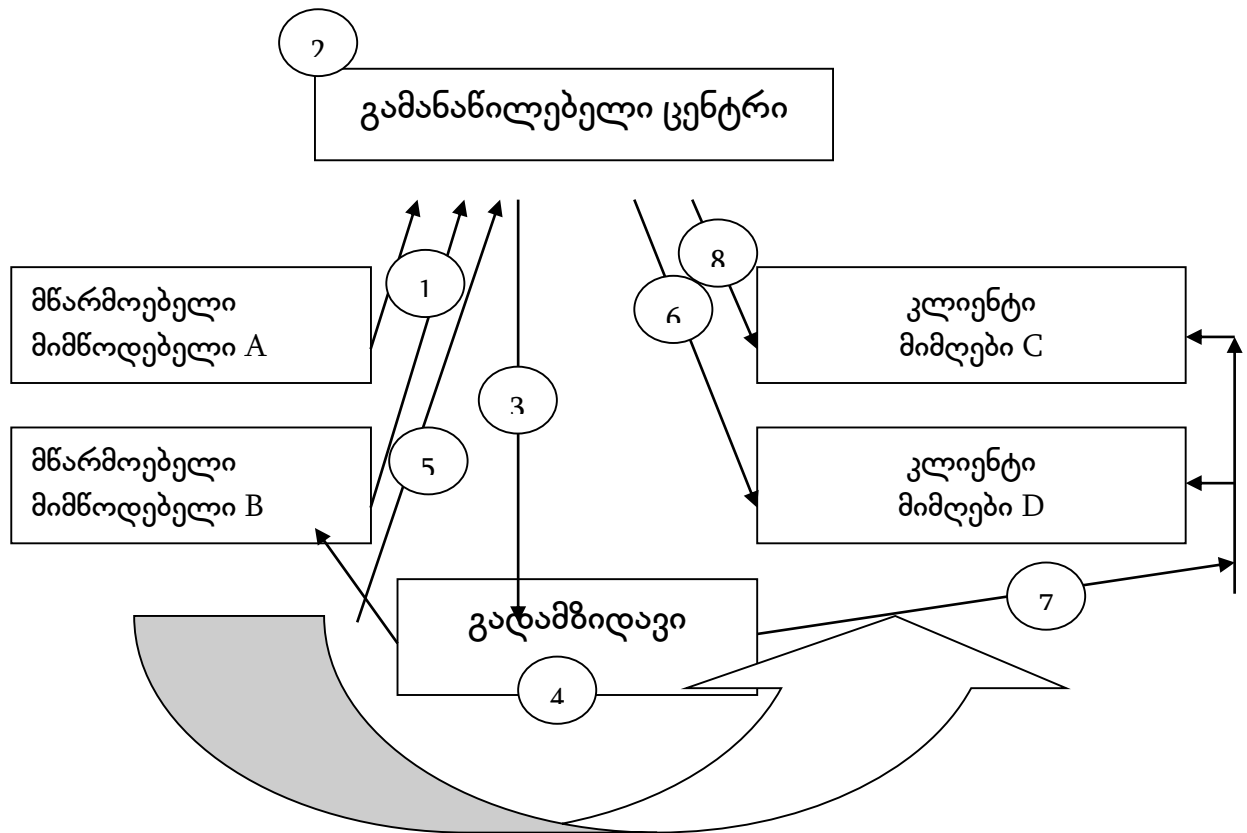
სადაც GLN - ადგილმდებარეობის გლობალური რიცხვია (Global Location Number);

SSCC - სერიული სატვირთო საკონტეინერო კოდი (Serial Shipping Container Code);

EDI - მონაცემთა ელექტრონული მიმოცვლა (Electronic data interchange).

ერთეულის გლობალური სავაჭრო ნომრის ნუმერაციის გამოყენების სქემა (GTIN) მოცემულია 3.1.

ნახატზე



ნახატი 3.1. GLN, SSCC და EDI გამოყენების სქემა საინფორმაციო სისტემაში:

1 - მწარმოებლები (მიმწოდებლები) A და B მარკირებას უკეთებენ მიწოდებისათვის მომზადებულ ტვირთს ორიგინალური SSCC-ით, და EDI-ს საშუალებით ინფორმაციას აწვდიან განმანაწილებელ ცენტრს ტვირთის გაგზავნისათვის მზაობის შესახებ, ატყობინებენ SSCC-ის ნომრებს, ტვირთის ყოველი პარტიის შემდგენლობას, გაგზავნის თარიღებს, მიმღებების სალოკალიზაციო ნომრებს; 2 - განმანაწილებელი ცენტრი აგროვებს ინფორმაციას კლიენტებისადმი (მიმღებებისადმი) განკუთვნილ ტვირთზე, და ამზადებს სატრანსპორტო ინსტრუქციას გადამზიდავისათვის; 3 - განმანაწილებელი ცენტრი ავალეს გადამზიდავს A და B მიმწოდებლის ტვირთის მითანას, რომელიც იდენტიფიცირებულია შესაბამისი სალოკალიზაციო ნომრებით, და გადასცემს ინსტრუქციას ტვირთის SSCC-ზე ინფორმაციით, მიმწოდებლებისა და მიმღებების სალოკალიზაციო ნომრებით, ტვირთის გაგზავნისა და მიღების თარიღებით და სხვა ლოგისტიკური ინფორმაციით; 4 - გადამზიდავი იღებს სატრანსპორტო ინსტრუქციას; 5 - გადამზიდავი იღებს ტვირთს მიმწოდებლებისაგან, კითხულობს SSCC კოდებს

პარტიებზე, შეაჯერებს პარტიის შემადგენლობას სატრანსპორტო ინსტრუქციასთან, რის შემდეგაც აცნობებს განმანაწილებელ ცენტრს ტვირთის მიღების შესახებ; 6 - განმანაწილებელი ცენტრი აცნობებს მიმღებებს გაგზავნის თარიღს და აცნობებს ტვირთის პარტიის შემადგენლობას; 7 - გადამზიდავს მიაქვს ტვირთის პარტიები მომღებებთან, რომლებიც იდენტიფიცირებულია ლოკალიზებული ნომრებით C და D; 8 - მიმღებები შეაჯერებენ ტვირთის მიღებული პარტიების SSCC ნომრებს მის შემადგენლობასთან და უგზავნიან განმანაწილებელ ცენტრს მიწოდების კომპლექტურობის დადასტურებას.

მომწოდებლებსა და კლიენტებზე ცნობები (GLN ნომერი, დასახელება, მისამართი და ა.შ.) ინახება განმანაწილებელი ცენტრისა და გადამზიდავის მონაცემთა ბაზაში. სატრანსპორტო ინსტრუქცია შეიცავს ტვირთის მიმღების GLN ნომერს. მომწოდებელსა და კლიენტზე დანარჩენი მონაცემები არ უნდა გავრცელდეს.

8) ბელარუსის გლობალური სტანდარტის ავტომატური იდენტიფიცირების ასოციაცია შეიქმნა ბელარუსის რესპუბლიკის მინისტრთა საბჭოს 1998 წლის 25 აპრილის № 660 დადგენილების შესაბამისად ბელარუსის რესპუბლიკის ტერიტორიაზე სასაქონლო ნუმერაციისა და შტრიხკოდირების საერთაშორისო სისტემის გამოყენების პირობების უზრუნველყოფის მიზნით. ამჟამად ბელარუსის რესპუბლიკაში ის არის „გლობალური სტანდარტების“ ასოციაციის GS1 ერთადერთი უფლებამოსილი წევრი, რომელიც წარმოადგენს ბელარუსი მენარმეებისა და დისტრიბუტორების, ასევე უცხოური კომპანიების ინტერესებს, რომლებიც ბელარუსში ეწევიან სამეურნეო საქმიანობას.

გლობალური სტანდარტების GS1 სისტემის მომხმარებლები ბელარუსის რესპუბლიკის ტერიტორიაზე არიან საქონელმწარმოებლები, სავაჭრო სანარმოები, შემფუთავები, დისტრიბუტორები, გამომცემლობები, ინდივიდუალური მენარმეები და სამეურნეო საქმიანობის სხვა სუბიექტები.

1998 წლის მაისში ასოციაციამ „საქონლის ევროპული ნომერი“ (EAN) (ამჟამად ასოციაცია „გლობალური სტანდარტები“ GS1) ბელარუსის რესპუბლიკისთვის დაანწესა პრეფიქსი 481. ეს ნიშნავს, რომ ასოციაციის „გლობალური სტანდარტები“ GS1 ბელ. სისტემის ყველა დარეგისტრირებულ მომხმარებელს ენიჭება ნომრები, რომლებიც იწყება სწორედ ამ ციფრებიდან, ხოლო მათი პროდუქციის სასაქონლო ნომრები და შესაბამისი შტრიხკოდებიც ასევე იწყება ციფრებით 481. ცნობები ყველა საქონელზე (პროდუქციაზე), რომლებსაც „გლობალური სტანდარტები“ GS1 სისტემაში სასაქონლო ნომრები აქვს მინიჭებული, რეგისტრირდება ბელარუსის რესპუბლიკის შტრიხკოდების დეპოზიტარიუმში, რაც აუცილებლობის შემთხვევაში საშუალებას იძლევა, მივიღოთ ინფორმაცია მათი წარმომავლობის, შტრიხკოდის გამოყენების კანონიერების და სხვათა შესახებ.

მინისტრთა საბჭოს 2000 წლის 24 მაისის № 748 დადგენილების „ბელარუსის რესპუბლიკაში სასაქონლო ნუმერაციისა და შტრიხკოდირების სფეროში სამუშაოთა ორგანიზების სრულყოფისა და შემდგომი განვითარების ზოგიერთი ზომის შესახებ“ შესაბამისად 2000 წლის 1-ლი ოქტომბრიდან, ყველა იურიდიული პირისა და ინდივიდუალური მენარმისათვის, რომლებიც ბელარუსის რესპუბლიკაში აწარმოებს საქონელს (პროდუქციას) და აწვდის მას საექსპორტოდ, აუცილებელია ამ საქონლის (პროდუქციის) მარკირება საიდენტიფიკაციო შტრიხკოდებით.

მიწოდებების ჯაჭვებში ტვირთის შემადგენლობაზე ცნობების ინტერპრეტირებისა და გარდაქმნის გასამარტივებლად შემოღებულია „გლობალური სტანდარტები“ GS1-ს სტანდარტული სატრანსპორტო (ლოგისტიკური) ეტიკეტი, რომელიც მონაცემთა სინქრონიზების სისტემის ერთერთ ელემენტს წარმოადგენს. მასში შეკუმშულად და ცხადად მოცემულია ინფორმაცია სატრანსპორტო შეფუთვის შესახებ, რომელიც აუცილებელია ლოგისტიკური ოპერაციებისათვის (შეფუთვის შიგთავსი, სხვა პარამეტრები, რომლებიც დატანილია დამამზადებლის ან მიმწოდებლის მიერ მანქანით წაკითხვადი ფორმით). ინფორმაცია მოცემულია ორი ძირითადი სავალდებულო ფორმით: ტექსტურით და სპეციალური მონოცილობებით ავტომატურ რეჟიმში წაკითხვადით.

ლოგისტიკური ეტიკეტის გამოყენების მიზანია ლოგისტიკური ობიექტის ხარისხიანი და ლაკონური წარდგენა და მისი მოძრაობის აღწერა სტანდარტიზებული ფორმით.

ამას ხელს უწყობს მონაცემთა სამი სახეობა:

- 1) კომპანიის არჩეული ნებისმიერი ინფორმაცია;
- 2) ასო-ციფრული მონაცემები;
- 3) შტრიხკოდები.

მიწოდების ერთეულის იდენტიფიცირებისათვის ტრანსპორტირების ყველა ეტაპზე გამოიყენება „საქონლის ევროპული ნომრის კოდის“ ასოციაციის (EAN) ან უნიფიცირებული კოდის საბჭოს (UCC) უნიკალური სტანდარტული 18-ნიშნა საიდენტიფიკაციო ნომერი, რომელიც ცნობილია როგორც სერიული სატვირთო საკონტეინერო კოდი (Serial Shipping Container Code – SSCC). ის გამოიყენება ყველა მხარის მიერ, რომლებიც ტრანსპორტირებაში მონაწილეობს, განკუთვნილია მიწოდების ერთეულის მხოლოდ ცალსახა იდენტიფიცირებისათვის და წარმოადგენს მონაცემთა ბაზის გასაღებს, რომელშიც ინახება ტვირთის შესახებ მსგავსი ინფორმაცია.

მომხმარებლებს შეუძლიათ ტვირთის ერთეულის იდენტიფიცირება და მის მოძრაობაზე თვალის დევნება მიწოდებათა მთელ ჯაჭვში. აუცილებელი მოთხოვნაა - ყოველი ლოგისტიკური ერთეული უნდა იდენტიფიცირდებოდეს სერიული სატვირთო საკონტეინერო კოდის (SSCC) უნიკალური სერიული

ნომრით. სერიული სატვირთო საკონტეინერო შტრიხკოდის (SSCC) სკანირება საშუალებას გვაძლევს მოვახდინოთ საქონლის უშუალო გადადგილებისა და ამ საქონლის შესახებ ინფორმაციის გადაადგილების სინქრონიზება.

სერიული სატვირთო საკონტეინერო კოდის (SSCC) საიდენტიფიკაციო ნომრის სტრუქტურა წარმოდგენილია 7.2. ნახატზე.

გამოყენების ინდიკატორი	სერიული სატვირთო საკონტეინერო კოდი (SSCC)		
	გაფართოების ციფრი	საწარმოს სარეგისტრაციო ნომერი EAN/UCC და ლოგისტიკური ერთეულის ინდივიდუალური ნომერი, მინიჭებული მომხმარებლის მიერ (ნაწარმის ბმულის ნომერი)	საკონტროლო ციფრი
00	N ₁	N ₂ N ₃ N ₄ N ₅ N ₆ N ₇ N ₈ N ₉ N ₁₀ N ₁₁ N ₁₂ N ₁₃ N ₁₄ N ₁₅ N ₁₆ N ₁₇	N ₁₈

ნახატი 3.3. სერიული სატვირთო საკონტეინერო კოდის (SSCC) საიდენტიფიკაციო ნომრის სტრუქტურა

გამოყენების ინდიკატორი (SSCC -სათვის ყოველთვის „00“) აუცილებელია GS1-128 კოდირებაში, რათა მასკანირებელ სისტემას შეეძლოს მისი სწორად დამუშავება, მაგრამ ის ნომრის ნაწილს არ წარმოადგენს.

გაფართოების ციფრს, რომელიც შეფუთვის სახეობის სიმბოლოა, შეუძლია მიიღოს მნიშვნელობები 0-დან 9-მდე კომპანიის მოსაზრების მიხედვით. ჩვეულებრივ ამირჩევა ციფრი 3 აშშ-ს სტანდარტებთან ჰარომონიზებისათვის.

სისტემის მომხმარებელ საწარმოს, რომელიც ლოგისტიკურ ერთეულს აყალიბებს, სარეგისტრაციო ნომერი EAN/UCC, როგორც წესი, მიენიჭება სასაქონლო ნუმერაციისა და შტრიხკოდირების ეროვნული ორგანიზაციის მიერ. (ბელარუსის რესპუბლიკაში -ავტომატური იდენტიფიცირების ასოციაცია FC1). საკონტროლო ციფრი გამითვლება წინამდებარე 17 ციფრიდან სტანდარტული ალგორითმით.

საიდენტიფიკაციო ნომერი SSCC არის სტანდარტული სატრანსპორტო (ლოგისტიკის) ეტიკეტის ერთადერთი სავალდებულო ელემენტი. როგორც აღნიშნული იყო, ის შედგება სამი სექციისაგან

(სეგმენტისაგან), რაც საშუალებას იძლევა, გათვალისწინებული იყოს მიწოდებათა ჯაჭვში მიმდინარე პროცესები: მიმწოდებლის სეგმენტში, გადამზიდავის სეგმენტში.

ყოველი მათგანი აქტივირდება სხვადასხვა დროს, შესაბამისი მონაცემების გამოჩენის მიხედვით. სეგმენტებში შტრიხკოდები გამოყოფილია ტექსტური ინფორმაციისაგან, რაც ამარტივებს მათ განცალკევებულად დამუშავებას ადამიანისა და მანქანის მიერ.

მიმწოდებლის სეგმენტი შეიცავს ცნობებს, რომლებიც ცნობილია მიმწოდებლისათვის შეფუთვის მომენტში. როგორც წესი, ეს არის პროდუქტისა და ლოგისტიკური ობიექტის იდენტიფიკატორები. ლოგისტიკურ ეტიკეტზე მიმწოდებელს შეუძლია განათავსოს ინფორმაცია პროდუქტის ხარისხზე, მიუთითოს შეფუთვის თარიღი, დამზადების თარიღი, ვარგისიანობის ვადა, სერიული ნომერი და ა.შ..

გადამზიდავის სეგმენტი ასახავს უშუალოდ ტრანსპორტირებასთან დაკავშირებულ ინფორმაციას (მიმღების სატოსტო კოდს, ცნობებს გადაადგილების მარშრუტის შესახებ და სხვა).

მიმღების სეგმენტი შეიცავს ინფორმაციას მიმღების შესახებ, ასევე შეკვეთის შინაარსზე (შეკვეთის ნომერს, მარშრუტის მონაცემებს, ჩამოტვირთვის მეთოდს და ა.შ.), თუ ლოგისტიკური ობიექტები ფორმირდება კლიენტის შეკვეთით.

სატრანსპორტო ეტიკეტის რეკომენდებული ზომები ეფუძნება სტანდარტულ ფორმატებს ISO A5 და A7:

- A5 (148 x 210 mm) - ლოგისტიკური ერთეულის ეტიკეტის ნომონალური ფორმატია;
- A7 (105 x 74 mm) - მონაცემთა მცირე მოცულობისთვისაა.

ეთიკეტის სიმაღლე შეიძლება იზრდებოდეს ან მცირდებოდეს, მაგრამ სიგანე (148 ან 105 მმ) რჩება უცვლელი.

3. 3. რადიოსიხშირული იდენტიფიცირების ტექნოლოგიები ლოგისტიკურ სისტემებში

რადიოსიხშირული ამოცნობა ხორციელდება ობიექტზე მიმაგრებული სპეციალური ჭდეების დახმარებით, რომლებიც შეიცავს საიდენტიფიკაციო და სხვა ინფორმაციას.

რადიოსიხშირული იდენტიფიცირების ტექნოლოგია (radio frequency identification - RFID) არის მეთოდი, რომელიც საფუძვლად დაედო თანამედროვე უკონტაქტო საინფორმაციო სისტემების აგებას.

რადიოსიხშირული იდენტიფიცირების ტექნოლოგიის მიკროსქემა გადასცემს ინფორმაციას რადიოღიაპაზონში წამკითხავ მონაცემილობაზე ან სკანერზე. ტრადიციულ ნაბეჭდ შტრიხკოდებს

წესისამებრ კითხულობს ლაზერული სკანერი, რომელსაც ინფორმაციის განსაზღვრისა და ამოღებისათვის სჭირდება პირდაპირი ხედვა. რადიოსიხშირული იდენტიფიცირების ტექნოლოგიის გამოყენებისას სკანერმა შეიძლება ინფორმაცია წაიკითხოს მაშინაც კი, როდესაც ინფორმაციის შემცველი საჭდე (ბირკა) დაფარულია (მაგალითად, ჩამონტაჟებულია ნაკეთობის კორპუსში ან ჩაკერებულია ტანსაცმელში).

საფუძვლად მიკროსქემის მქონე რადიოსიხშირული იდენტიფიცირების ტექნოლოგიის საჭდე შეიძლება შეიცავდეს ბევრად მეტ ინფორმაციას, ვიდრე ჩვეულებრივი შტრიხკოდი, და მისგან განსხვავებით გადასცეს სხვადასხვა შეფუთვის მონაცემები, რომლებიც მდებარეობს მყიდველის ურიკაზე ან პალეტზე ან თუნდაც დახურულ კონტეინერში მდებარე ყუთებიდან.

რადიოსიხშირული იდენტიფიცირების ტექნოლოგიის სისტემის სამი ძირითადი კომპონენტი:

- 1) წამკითხავი ან სკანერი (რიდერი);
- 2) ტრანსპონდერი (ყოველდღიურობაში საჭდე, ბირკა, სპეციალისტებისათვის თეგი (tag));
- 3) მონაცემთა დამუშავების კომპიუტერული სისტემა.

წამკითხავი უერთდება რადიოკავშირის საჭდეს, რათა ამოიღოს მისგან ინფორმაცია და გადასცეს მონაცემთა ბაზას. მას აქვს მიმღებ-გადამცემი მოწყობილობა და ანტენა ტრანსპონდერთან სიგნალების გაცვლისათვის. კომპიუტერული სისტემა ამონმებს, ადეკოდირებს და ინახავს მონაცემებს შემდგომი გადაცემისათვის (თუ ასეთი გადაცემა აუცილებელია).

წამკითხავი ასხივებს გარკვეული სიხშირის ელექტრომაგნიტურ ტალღებს იმისათვის, რომ გააქტიუროს საჭდე და მიიღოს (ჩაინეროს) მონაცემები. მანძილი, რომელზეც მას შეუძლია მუშაობა, ვარირებს რამდენიმე მილიმეტრიდან ათეულობით მეტრამდე გამოსხივების სიმძლავრის და გამოყენებული რადიოსიხშირების მიხედვით (რაც უფრო მაღალია რადიოსიხშირული იდენტიფიცირების სისტემის სიხშირეთა დიაპაზონი, მით მეტია მანძილი). მოხვდება რა გამოსხივების ზონაში, რადიოსიხშირული საჭდე განსაზღვრავს აქტივობის სიგნალს. წამკითხავი დეკოდირებას გაუკეთებს მონაცემებს, რომლებიც დაშიფრულია საჭდის შიდა ჯაჭვში (ჩიპში) და ისინი გადაეცემა საბაზო კომპიუტერს დასამუშავებლად.

ტრანსპონდერი აღჭურვილია ინტეგრალური მიკროსქემით (ჩიპით) სკანერთან კავშირის სამართავად და აქვს ანტენა. ჩიპის მესხიერება შეიცავს საიდენტიფიცირებო კოდს და სხვა მონაცემებს. ტრანსპონდერი მიიღებს რა სიგნალს სკანერიდან, გადასცემს მას მესხიერებაში შენახულ მონაცემებს. ამასთან არ არის მათ შორის კონტაქტის ან პირდაპირი ხედვის აუცილებლობა, რადგან რადიოსიგნალი ადვილად გადის არამეტალურ მასალებში.

რადიოსიხშირული იდენტიფიცირების ტექნოლოგიის უპირატესობებს შეიძლება მივაკუთვნოთ:

- მონაცემთა სწრაფი და ზუსტი ნაკითხვა;
- მუშაობის უნარი აგრესიულ გარემოშიც კი;
- ინფორმაციის ამოცნობის შესაძლებლობა ტალახის, საღებავის ფენის ქვეშ, წყალში, პლასტმასში,

მერქანში;

- პასიური შესრულებისას პრაქტიკულად შუძლუდავი საექსპლუატაციო ვადა;
- გაყალბების შეუძლებლობა;
- აუცილებელი ინფორმაციის არა მარტო ნაკითხვის, არამედ ტრანსპონდერში მისი ჩანერის უნარი.

რადიოსიხშირული იდენტიფიცირების ტექნოლოგიას ფართო გამოყენება აქვს. მისი საშუალებით ხორციელდება შემდეგი ოპერაციები:

• პერსონალის საწარმოსა და საწყობების ტერიტორიაზე მოხვედრისა და გადაადგილების ელექტრონული კონტროლი;

- წარმოების, სასაქონლო და საბაჟო საწყობების, მალაზიების მართვა;
- საქონლისა და მატერიალური ფასეულობების გაცემა და გადაადგილება;
- მონაცემთა ავტომატური შეგროვება და აუცილებლობისას, რკინიგზებზე, ფასიან საავტომობილო გზებზე, სატვირთო სადგურებსა და ტერმინალებზე საზღაურის დარიცხვა;

• ავტოტრანსპორტის მოძრაობის დაგეგმვა გრაფიკის ინტენსივობის გათვალისწინებით, ამ პროცესის მართვა და კონტროლი, ოპტიმალური მარშრუტების არჩევა;

- საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მოძრაობის მართვა და მგზავრნაკადების ოპტიმიზაცია;
- ძვირფასი ნივთების დაცვა საწყობებსა და მალაზიებში;
- სატრანსპორტო საშუალებების დაცვა და სიგნალიზაცია.

რადიოსიხშირული იდენტიფიცირების სისტემები გამოიყენება ყველა იმ შემთხვევაში, როდესაც მოითხოვება ოპერატიული და ზუსტი კონტროლი, სხვადასხვა ობიექტების მრავალრიცხოვანი გადაადგილებების აღრიცხვა და მათზე თვალის დევნება.

სპეციალისტების ერთსულოვანი აზრით, რადიოსიხშირული იდენტიფიცირების ტექნოლოგიები და შტრიხკოდების ტრადიციული ტექნოლოგიის ელექტრონული სასაქონლო კოდები ეკუთვნის ტექნოლოგიათა იმ კატეგორიას, რომლებსაც მოაქვს კარდინალური ცვლილებები. მათი დანერგვა ყველა ბიზნეს-პროცესში შტრიხკოდების ტრადიციული ტექნოლოგიის მაგივრად (ღირებულებით ჯაჭვში ადგილისაგან დამოუკიდებლად) დროის საკითხია.

უნდა ვალიაროთ, რომ დასავლეთის საზოგადოებაში ვლინდება გარკვეული უკუგანწყობა რადიოსიხშირული იდენტიფიცირების ტექნოლოგიების გავრცელებისადმი. აშშ-სა და ევროპაში მომხმარებელთა უფლებების დამცველები ღელავენ, რომ საცალო ვაჭრობის საქონელზე არსებული რადიოსიხშირული იდენტიფიცირების ტექნოლოგიების საჭდეების საშუალებით კომპანიებს შეუძლიათ თვალი ადევნონ მომხმარებლების მიდრეკილებებს, ეს კი ფასდება ადამიანთა პირად ცხოვრებაში შეჭრად. იმისათვის, რომ დააწყნაროს საზოგადოება, ცენტრმა Auto-ID (Automatic identification - Автоматическая идентификация) და მასაჩუსეტის ტექნოლოგიურ ინსტიტუტში განთავსებულმა რადიოსიხშირული იდენტიფიცირების ტექნოლოგიების კვლევითმა კონსორციუმმა შეიმუშავეს რადიოსიხშირული იდენტიფიცირების ტექნოლოგიების საჭდეების გამორთვის მეთოდი საცალო ვაჭრობის სანარმოდან გამოსვლისას. ზოგიერთმა მენარმემ უკვე დაიწყო ასეთი ფუნქციების მქონე საჭდეების გამოშვება.

ანალიტიკოსთა უმრავლესობა დარწმუნებულია, რომ რადიოსიხშირული იდენტიფიცირების ტექნოლოგიების გამოყენება მნიშვნელოვნად ამაღლებს მომსახურების ხარისხს და იძლევა უპირატესობებს, რომლებიც გადაწონის კონფიდენციალობის დარღვევის მოჩვენებით შიშებს.

3. 4. ელექტრონული კომერცია საერთაშორისო ლოგისტიკაში

ელექტრონული კომერცია არის რიგი იმ ტექნოლოგიების განმაზოგადებელი დასახელება, რომლებიც საშუალებას იძლევა, მთლიანობაში გავზარდოთ სავაჭრო პროცესის ეფექტიანობა. გამყიდველები აფართოებენ თავიანთ ყოფნას ინტერნეტის ქსელში, ამისათვის ქმნიან ინტერნეტ მაღაზიებს, რომლებიც საშუალებას გვაძლევს, დავათვალიეროთ და ამოვირჩიოთ საქონელი, შევისწავლოთ მომსახურების კატალოგები. ამასთან უზრუნველყოფილია გადახდის ოპერაციის უსაფრთხოება.

ელექტრონული კომერციის სხვადასხვა სახეა:

- გარიგებები „ბიზნესი-ბიზნესი“ (business-to-business transactions) - მყიდველები იწერენ საყიდლის ანგარიშს შემოწმებულ საბანკო ანგარიშზე;

- გარიგებები „ბიზნესი-მომხმარებელი“ (business-to-consumer) - საქონელის ფასს იხდის საბოლოო მყიდველი.

გამყიდველებს შეუძლიათ გახსნან ცალკე მისამართის მქონე პირადი საიტი, თუ გაიფორმებენ ცალკე წვდომას, ანდა განათავსებენ თავიანთ ქვეგანყოფილებას უკვე არსებულ საიტზე.

არსებობს ასეთი საიტების ორგანიზების მრავალი ოფცია: დამწყები მომხმარებლისათვის მისაწვდომი უმარტივესი პროგრამული უზრუნველყოფიდან დაწყებული, ურთულესი პროექტებით დამთავრებული, რომელთა რეალიზებაზეც მიღის თავდაუზოგავი შრომის წლები და მრავალმილიონიანი ინვესტიციები.

ელექტრონული კომერციის განუყოფელი კომპონენტებია:

- ფაქსი;
- მონაცემთა ელექტრონული მიმოცვლა (Electronic data interchange - EDI);
- ელექტრონული ფოსტა;
- ხმოვანი ფოსტა;
- ელექტრონული კატალოგები;
- ფონდების ელექტრონული გადაცემა;
- მონაცემების ტექნოლოგიური მიმოცვლა;
- ელექტრონული ფორმები;
- სამუშაოთა ნაკადი.

მათი აქტიურობა მხარდაჭერილია ელექტრონული და ტელესაკომუნიკაციო საშუალებებით, ინტერნეტ-ქსელის ჩართვით.

აშშ. ინტერნეტ-ქსელის შესაძლებლობები ამ პროცესს ხდის რამდენჯერმე უფრო იაფს.

ელექტრონული კომერცია ეფექტური ინსტრუმენტია, რომელიც საშუალებას გვაძლევს, გადავცეთ ინფორმაცია და საქონელი მწარმოებლებისა და მიმწოდებლებისაგან პირდაპირ საბოლოო მომხმარებელს. ბიზნესის თანამედროვე მოდელებში გაერთიანებული ელექტრონული კომერციის ნაწილია ლოგისტიკური მართვა.

ჟურნალ Internet Week-ის კვლევებით, 500 ყველაზე წარმატებულ კომპანიას შორის 65%-ს აქვს მკაფიო სტრატეგია ელექტრონული კომერციის სფეროში, ხოლო დაახლოებით 25% მოქმედებს ელექტრონული კომერციის დანერგვისა და გამოყენების მკაფიო გეგმის გარეშე.

მყიდველის ბატონობის ერაში ფირმის კონკურენტული პოზიციები განპირობებულია მისი სტრატეგიით. პრაქტიკამ გვიჩვენა ლოგისტიკური ჯაჭვის „მიმწოდებლის“ (push model) გამწვევისაკენ (pull model) მიმართულების შეცვლის ეფექტურობა. ძველ მოდელში ლოგისტიკური ჯაჭვი იწყება

ნედლეულის მომწოდებლიდან, შემდეგ მოდიან მწარმოებლები, შემდეგ გამავრცელებლები (მზა პროდუქციის მომწოდებლები) და ბოლოს მყიდველები (მომხმარებლები). ასეთი მოდელი სრულიად მისაღებია ნედლეულის მომწოდებლებისთვის, რომლებსაც შეუძლიათ დააწესონ ფასები მაკომპლექტებლებზე და ნედლეულზე, განსაზღვრონ წარმოების სქემა. მაგრამ ეს არ აწყობს საბოლოო მომხმარებელს, რადგან მას არ აქვს საშუალება, გავლენა იქონიოს სანარმო პროცესზე.

იმისათვის, რომ „გამწევი“ მოდელი იყოს მაღალშედეგიანი, საჭიროა უზრუნველყოთ ელექტრონული კავშირი ჯაჭვის ყველა რგოლს შორის და მოვახდინოთ მათი საინფორმაციო სისტემების ჰარმონიზება.

ელექტრონული კომერციის ღირსებები მყიდველის პოზიციიდან:

- დიდი მოცულობის ინფორმაციასთან წვდომა - წვდომა მიმდინარე წინადადებებზე, რომელთა შესწავლა წინ უსწრებს ყიდვის გადაწყვეტილების მიღებას. ქსელის ინტერაქტიურობა და ჰიპერტექსტის სისტემა შესაძლებლობას იძლევა, მთლიანად გაკონტროლდეს ინფორმაციის შეგროვება. მომხმარებელი თვითონ წყვეტს, კონკრეტულად სად და რა უნდა ეძებოს;

- ბაზრის უფრო ადვილი (დაჩქარებული და გამარტივებული) გამოკვლევა და საქონლისა და მომსახურების შედარება. მყიდველი ყურადღებით სწავლობს თავის შენაძენს რეალური დროის რეჟიმში (on-line), ქსელში პოულობს საქონელსა და მომსახურებას, რომლების მოძებნაც ტრადიციული მეთოდებით რთულია;

- დაბალი ფასები კონკურენციის შედეგად, რომელიც ჩაღდება იმ ფირმების დიდი რაოდენობის გამო, რომლებიც ელექტრონულ ბაზარზე მოღვაწეობენ. ისინი იძულებული არიან დაწინონ ფასები, ისე რომ ხარისხი და არჩევანი იზრდებოდეს.

ელექტრონული კომერციის ღირსებები გამყიდველის პოზიციიდან:

- საქონლისა და მომსახურების გავრცელების უკეთესი ქსელი, განსაკუთრებით საინფორმაციო. გამყიდველებსა და მყიდველებს შეუძლიათ დაამყარონ პირდაპირი კონტაქტი, ამასთან ზოგიერთი სატრანსპორტული დანახარჯის ღირებულება და გარიგებების დადების დრო მცირდება კომუნიკაციის ტრადიციულ მეთოდებთან შედარებით, რაც კომერციის პროცესს ხდის უფრო ეფექტურს. ხდება ქსელური ეკონომიკის გლობალიზაცია. ამ ყველაფრისდა მიუხედავად უნდა გავითვალისწინოთ ბაზრის რეალიები;

- ქსელში ბიზნესი, რომელიც წამყვან როლს მყიდველს ანიჭებს, საშუალებას აძლევს ფირმებს, შეაგროვონ მათზე ინფორმაცია, ჩაატარონ პოტენციური მომხმარებლების მონიტორინგი, თუმცა საჭირო ხდება ტექნოლოგიების შემდგომი განვითარება, რათა სრულად გამოვიყენოთ ეს სარგებლიანობა;

• მარკეტინგული კომუნიკაციები ხასიათდება შიდა მომხმარებლების, მომხმარებლებისა და კონკურენტებისათვის ფირმაზე ინფორმაციის ხელმისაწვდომობით. მყიდველთან მჭიდრო ინტერაქტიური ურთიერთქმედება არის ის, რასაც ასეთი მასშტაბებით ვერ მივაღწევთ კომუნიკაციის ტრადიციული საშუალებებით.

საიტები ქსელში მუშაობს დღე-ღამის განმავლობაში. მყიდველი იღებს იმდენ ინფორმაციას, რამდენიც სჭირდება. თავის მხრივ გამყიდველიც იღებს ინფორმაციას მყიდველზე, რაც საშუალებას აძლევს, სრულყოს მომსახურების პროცესი და მოახდინოს ფირმის სპეციალიზაციის ოპტიმიზაცია.

ოპერატიული ღირსებები:

- შეცდომათა რაოდენობის შემცირება;
- დანახარჯებისა და დროის შემცირება ინფორმაციის გადაცემაზე;
- ინფორმაციის ღირებულების შემცირება რეალური დროის (on-line) რეჟიმში მისი მიღების ხარჯზე;
- ბაზარის ძნელად მისაღწევ ზოგიერთ სეგმენტზე წვდომის გაადვილება (განსაკუთრებით გეოგრაფიულად დაშორებული ბაზრები);
- სხვადასხვა ოპერაციების დაჩქარება.

უკანასკნელ წლებში მნიშვნელოვნად გაიზარდა ინტერნეტის (world wide web) როგორც ვაჭრობისა და კომერციის საშუალების გამოყენების მოცულობები, დაიხვეწა მისი ტექნოლოგია. ინტერნეტი აღარ არის დამხმარე საშუალება და დაამტკიცა თავისი უზარმაზარი სავაჭრო და კომერციული პოტენციალი საქონლისა და მომსახურების მიმოცვლის სფეროში, შეავიწროვა ვაჭრობის ტრადიციული მეთოდები, თავიანთი დიდ მანძილებზე გადაადგილების აუცილებლობით. ტექნოლოგიების სრულყოფა წინ სწევს ბიზნესს დაშორებულ ბაზრებში. ჯერ კიდევ ცოტა ხნის წინ რეალური დროის რეჟიმში კონცერტები, კინო- და ვიდეოფილმების შეკვეთა ფანტასტიკურად გვეჩვენებოდა, დღეს კი ეს ყველაფერი ჩვეულებრივ მომსახურებად იქცა მომხმარებელთა აუდიტორიის უმრავლესობისათვის. ელექტრონული კომერცია იზრდება სწრაფი ტემპებით და ბევრი ტექნოლოგ-ანალიტიკოსი წინასწარმეტყველებს ბუმს ინტერნეტ-ვაჭრობაში.

ელექტრონული სავაჭრო მოედანი ან B2B მოედანი (business to business marketplace) არის ადგილი, სადაც იღება ყიდვა-გაყიდვის გარიგებები საწარმო-მყიდველებსა და გამყიდველებს შორის. ელექტრონული სავაჭრო მოედნები არსებობს როგორც ცალკე ინტერნეტ-სისტემები (საიტები) და განკუთვნილია სხვადასხვა საწარმოების გასაღებისა და მომარაგების სამსახურების სპეციალისტების ონლაინ საქმიანობის უშუალო ორგანიზებისათვის. აქ იქმნება საფირმო კატალოგები, მიმდინარეობს გამყიდველთა და მყიდველთა ვირტუალური შეხვედრები, ონლაინ რეჟიმში ტარდება ტენდერები,

აუქციონები და კონკურსის სხვა სახეობები, ხორციელდება მიწოდებათა კონტროლი და გადახდები. სავაჭრო მოედანს შეუძლია შეასრულოს გასაღებისა და მომარაგების უზრუნველსაყოფი ყველა ფუნქცია.

არჩევნ შესასყიდ, გასაღების, მრავალდარგოვან, დარგობრივ და პროდუქტების მოედნებს. ყოველ სახეობას აქვს როგორც უპირატესობები, ასევე ნაკლოვანებები, მაგრამ ყველა ისინი ხელს უწყობს სანარმოს დანახარჯების შემცირებას.

სპეციალისტების შეფასებით ელექტრონული სავაჭრო მოედნების სქემების გამოყენებით ეკონომიამ შესყიდვების მხრიდან შეიძლება შეადგინოს 15%, ხოლო გასაღების მხრიდან 22%-იც კი.

კორპორატიული შესასყიდი და გასასაღებელი მოედნები იქმნება ერთი ან რამდენიმე მყიდველის ან გამყიდველის მიერ იმისათვის, რომ ინტერნეტში გადაიტანონ ურთიერთობა კომპანიის არსებულ პარტნიორებთან, ავტომატიზებული გახადონ ინფორმაციის მიმოცვლა კონტრაგენტებთან, მოახდინონ დროისა და თანხების ეკონომია პროდუქციის ყიდვისა და გასაღების ოპერაციებზე.

მრავალდარგოვანი, დარგობრივი და პროდუქტების მოედნები იქმნება მესამე მხარის - ტექნოლოგიური კომპანიების, ასოციაციების, ბანკების, საინფორმაციო სააგენტოების, სავაჭრო-სანარმო პალატებისა და ბაზრის სხვა სუბიექტების მიერ. ბაზრის მონაწილეთა მაღალი კონცენტრაცია აძლიერებს ასეთ მოედნებზე მიმწოდებლების კონკურენციას, თუმცა რეკლამის განთავსება ყოველთვის იძლევა შანსს გამოირჩე საერთო მასიდან. მყიდველებისთვისაც მომგებიანია მონახულონ დარგობრივი პორტალი, იმის მაგივრად, რომ იხეტილონ ცალკეული მიმწოდებლების სხვადასხვა საიტებზე აუცილებელი პროდუქციის მოსაძებნად.

მოედნების სტანდარტული სერვისია კლიენტებისათვის შესაძლებლობის მიცემა განათავსონ განცხადებები რაიმე სახის პროდუქციის შესყიდვაზე (გაყიდვაზე). თუ აღრე ასეთი მოსახურება მოედანთა უმეტესობაზე უფასო იყო, უფრო და უფრო ხშირად ჩნდება მოედნები, სადაც პრაქტიკაშია საკუთარი კლიენტებისაგან სააბონენტო საფასურის გადახდევინება.

ელექტრონული სავაჭრო მოედნების უპირატესობები განსაკუთრებით თვალსაჩინოა შემდეგ შემთხვევებში:

- თუ ბაზრები ფართოა, ხოლო მათში ბევრია და ტერიტორიულად განაწილებულია პოტენციალური მიმწოდებელი;
- პროდუქტების სპეციფიკაცია და მათზე ინფორმაცია სწრაფად იცვლება;
- პროდუქციის თვისებებისა და მახასიათებლების დიდი მრავალფეროვნება აძნელებს მყიდველის მიერ ამორჩევის პროცესს.

ელექტრონული სავაჭრო მოედნები იყოფა ოთხ ტიპად:

1) ვერტიკალურად, რომლებიც სპეციალიზებულია კონკრეტული დარგის საქონელზე (მომსახურებაზე);

2) ჰორიზონტალურად, რომლებიც განკუთვნილია სხვადასხვა სეგმენტის რიგი ორგანიზაციების საქონელთან (მომსახურებასთან) ოპერაციებისათვის, და არ იფარგლება ცალკეული დარგით. ისინი ეფექტურია მიწოდების განხორციელების გადახდისა და საბანკო მომსახურების წარდგენის სფეროში;

3) მიმწოდებლის (მყიდველის) მოედნად, რომელიც როგრც წესი, კონტროლდება მიმწოდებლების ჯგუფის მიერ;

4) ნეიტრალურ სავაჭრო მოედნებად.

7.2 ცხრილში წარმოდგენილია ელექტრონული სავაჭრო მოედნების მაგალითები.

ცხრილი 3. 2 - ელექტრონული სავაჭრო მოედნების მაგალითები

№	სავაჭრო მოედანი	დახასიათება
1	<p>B2R http://www.b2r.ru/</p>	<p>სრული დოკუმენტბრუნვისა და საყოველთაოდ მიღებული ფინანსური გაანგარიშების სისტემის მექონე მრავალდარგოვანი სავაჭრო მოედანი, რომელიც დარეგისტრირებულ მონაწილეებს საშუალებას აძლევს წამოაყენონ განაცხადები და წინადადებები, ეძებონ ყიდვისა და გაყიდვისათვის აუცილებელი საქონელი, აწარმოონ ვაჭრობა ონლაინ რეჟიმში, დადონ გარიგებები ვაჭრობის შედეგების მიხედვით სრული ელექტრონული დოკუმენტბრუნვით, გააკონტროლონ მათი მიმდინარეობის ყველა ეტაპი.</p>
2	<p>Faktura.ru http://www.faktura.ru/</p>	<p>მრავალდარგოვანი სავაჭრო მოედანი. მიმწოდებელი იხდის მომსახურებისათვის მცირე საკომისიოს ყოველი დასრულებული გარიგებიდან, ხოლო მყიდველს ემსახურებიან უფასოდ და ის იღებს მიწოდების მომგებიან პირობებს. ასეთი პირობები ჩვეულებრივ ექმნება მსხვილ საწარმოებს დიდი მოცულობის შეკვეთისას.</p>

		<p>ცენტრალურ სავაჭრო მოედანზე მუშაობის ფარგლებში მომხმარებლებისათვის მისაწვდომია სავაჭრო-შემსყიდველობით ღონისძიებათა მთელი კომპლექსი: საქონლის კატალოგების განთავსება, საქონლის ძიება კატალოგებით, მოლაპარაკებები ონლაინ, გარიგებების დადება, საქონელგანმკარგავი დოკუმენტების შექმნა, გადახდის განხორციელება და გაკონტროლება.</p>
3	<p>FIS.ru http://www.fis.ru/</p>	<p>ბევრი კომპანია სისტემაში ათავსებს საკუთარ წინადადებებს. საძიებო სისტემის, ანდა თემატური ძიებისათვის ადაპტირებული კატალოგის მეშვეობით, ვიზიტორები პოულობენ საჭირო დარგობრივ ჯგუფს, ან საძებნ საქონელს (მომსახურებას) და ნახულობენ აუცილებელ ინფორმაციას.</p> <p>მონაწილეებსა და ვიზიტორებს შეუძლიათ განათავსონ თავიანთი კოორდინატები, დაწვრილებითი კომერციული წინადადებები საქონლის (მომსახურების) ყიდვაზე (გაყიდვაზე) სისტემის მათთვის საინტერესო ნაწილში.</p>
4	<p>MetallTorg.ru http://wvrw.metalltorg.ru</p>	<p>განკუთვნილია მეტალოპროდუქციის ყიდვის (გაყიდვის) წინადადებების თავისუფალი ოპერატიული გაცვლისათვის ბაზრის მონაწილეთა შორის.</p> <p>სავაჭრო სისტემასთან წვდომა ხდება ტერმინალის საშუალებით, რომელიც შესაძლებელია დამონტაჟდეს მომხმარებლისათვის მოსახერხებელ ნებისმიერ ადგილზე.</p>
5	<p>NGE http://www.nge.ru/</p>	<p>ნავთობპროდუქტების, ნავთობისა და გაზის სავაჭრო მოედანი. ახალი ამბები, ფორუმი, სხვა სასარგებლო ინფორმაცია (სტატიები, სოსტ-ები, მითითებები). ვაჭრობაში მონაწილეობა შესაძლებელია რეგისტრაციის შემდეგ.</p> <p>წინადადებების წამოყენება შეუძლიათ მხოლოდ შებღუდული რაოდენობის საწარმოებს.</p> <p>წარმოებს კომპანიების საკუთარი „დარეიტინგება“.</p>

სავაჭრო მოედანზე, როგორც წესი, არსებობს მონაწილეთა ავტორიზაციის პროცედურა. მომხმარებლებთან მიერთების მსურველები გადიან რეგისტრაციის პროცედურას, საკუთარ თავზე იძლევიან ყველა აუცილებელ ინფორმაციას, ხოლო სამაგიეროდ იღებენ გასაღებს (ლოგინს - სახელი, პაროლი), რომლის მიხედვითაც სისტემა ამოიცნობს მომხმარებლებს, სანამ წვდომას მისცემს საკუთარ რესურსებთან.

ელექტრონული აუქციონები ტარდება მანძილზე (დისტანციურად), ასე რომ ჩვეულებრივი აუქციონისგან განსხვავებით მომხმარებლებს შეუძლიათ მონაწილეობა მასში, თუნდაც ჩატარების ადგილიდან მრავალ კილომეტრზე იმყოფებოდნენ. ფსონები იდება ინტერნეტ-საიტის ან აუქციონის კომპიუტერული პროგრამის საშუალებით.

ვებ-აუქციონის სახეობებია: ინგლისური, ჰოლანდიური, დახურული ვაჭრობა და უკუგანაცხადები.

ინგლისურში წარადგენენ უფრო მაღალი ფასის მქონე განაცხადებს, რათა ჯამში მიიღონ წარმოდგენილი პროდუქტის მაქსიმალური ფასი.

ჰოლანდიურში აუქციონისტი იწყებს მაღალი ფასიდან და ეტაპურად აკლებს მას, სანამ განაცხადს მიიღებს. წარმატებული მონაწილე იღებს შესაძლებლობას აირჩიოს, ამ ფასად იყიდოს თუ არა მთელი წარმოდგენილი პარტია, თუ მხოლოდ მისი ნაწილი. ლოტში დარჩენილ საქონელზე აუქციონისტი კვლავ მაღლა წევს შემოთავაზების ფასს, ხოლო შემდეგ ნაბიჯ-ნაბიჯ აკლებს მას, მოქმედებს ზუსტად ისევე როგორც მთლიანი პარტიის მიმართ, მანამ სანამ გაიყიდება დარჩენილი ნაწილი, ან სანამ მიიღწევა ფასი, რომელზეც ის უნდა გაჩერდეს და მეტი აღარ გაყიდოს.

დახურული ვაჭრობა არის ტენდერის მსგავსი პროცესი. პოტენციური მყიდველი სთავაზობს პრეტენდენტებს, წარადგინონ თავიანთი წინადადებები გარკვეული თარიღისთვისა და დროისათვის დახურულ ფორმატში. კონკრეტულ დღესა და საათზე მყიდველის წარმომადგენლები შეაფასებენ და შეადარებენ განაცხადებს რეიტინგის კრიტერიუმებით. იმარჯვებს განაცხადი, რომელიც ამ კრიტერიუმების მიხედვით მიიღებს ქულათა მაქსიმალურ რაოდენობას. თუ რამდენიმე განაცხადი მიიღებს ერთნაირ ქულებს, ლიდერი ხდება მყიდველისათვის ყველაზე უკეთესი ფასის მქონე.

უკუ აუქციონები. შემსყიდველი ორაგნიზაციები ათავსებენ განაცხადებს მათთვის აუცილებელი საქონლის პარამეტრებით, მათ შორის ინფორმაციით ფასის შესახებ, რომლის გადახდისთვისაც მზად არიან, ხოლო მიმწოდებლები კონკურირებენ ერთმანეთთან, ამ საქონელზე საკუთარი ფასების შეთავაზებით. პროცესი უნდა ჩაეტეოს დროის დადგენილ პერიოდში. უკუ აუქციონები განსაკუთრებით ეფექტურია ბაზრის ზომების გაურკვევლობის პირობებში და გამყიდველების მზაობისას, მონაწილეობა

მიიღონ მინოდებებში, და მაშინაც, როდესაც იგეგმება საქონლის ყიდვა დიდი მოცულობით, რისთვისაც შეიძლება დაწესდეს მკაფიო სპეციფიკაციები, ანდა როდესაც იყიდება ზედმეტი აქტივები.

აუქციონებმა დაამტკიცა თავიანთი სარგებლიანობა, როგორც ელექტრონული კომერციის დარგმა. ისინი უზრუნველყოფს რიგ უპირატესობებს: სამუშაო დროისა და ფულადი სახსრების ეკონომიას, ტერიტორიულ დამოუკიდებლობას (ვაჭრობაში მონაწილეობა შესაძლებელია მსოფლიოს ნებისმიერი წერტილიდან).

დასკვნა

ლოგისტიკურ სისტემათა ელემენტებს შორის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანია `ინფორმაცია`. თუმცა `ინფორმაცია` განიხილება როგორც ელემენტი მხოლოდ ლოგისტიკური სისტემის დონეზე. უფრო დეტალური მიდგომისას ელემენტი `ინფორმაცია` თავად გარდაიქმნება რთულ საინფორმაციო სისტემად, რომელიც შედგება სხვადასხვა ქვესისტემისგან.

ისევე, როგორც ნებისმიერი სხვა ქვესისტემა, საინფორმაციო სისტემა უნდა შედგებოდეს მონესრიგებულად (მწყობრად) ურთიერთდაკავშირებული ელემენტებისგან და ჰქონდეს ინტეგრირებულ თვისებათა რაღაც ერთობლიობა. საინფორმაციო სისტემების დეკომპოზიცია შემადგენელ ელემენტებად შეიძლება განხორციელდეს სხვადასხვანაირად. ყველაზე ხშირად საინფორმაციო სისტემებს ყოფენ ორ ქვესისტემად:

ფუნქციურად და უზრუნველყოფელად.

ფუნქციური ქვესისტემა შედგება გადასაჭრელი ამოცანების ერთობლიობისგან, რომელიც დაჯგუფებულია მიზნის ნიშნის მიხედვით. უზრუნველყოფი ქვესისტემა თავის მხრივ მოიცავს შემდეგ ელემენტებს:

- ტექნიკური უზრუნველყოფა, ანუ ტექნიკურ საშუალებათა ერთობლიობა, რომელიც ახდენს საინფორმაციო ნაკადების დამუშავებასა და გადაცემას;
- საინფორმაციო უზრუნველყოფა, რომელიც მოიცავს სხვადასხვა ცნობარს, კლასიფიკატორს, კოდიფიკატორს, მონაცემთა ფორმალიზებული აღწერის საშუალებებს;
- მათემატიკური უზრუნველყოფა, ანუ ფუნქციურ ამოცანათა გადაჭრის მეთოდების ერთობლიობა. ლოგისტიკური საინფორმაციო სისტემები, როგორც წესი,

ლოგისტიკური პროცესების მართვის ავტომატიზებული სისტემებია, ამიტომ ლოგისტიკურ საინფორმაციო სისტემებში მათემატიკური უზრუნველყოფა – ეს პროგრამებისა და პროგრამირების საშუალებათა ერთობლიობაა, რომელიც უზრუნველყოფს მატერიალური ნაკადების მართვის ამოცანათა გადაჭრას, ტექსტების დამუშავებას, საცნობარო მონაცემთა მიღებას და ტექნიკური საშუალებების ფუნქციონირებას.

ლოგისტიკურ საინფორმაციო სისტემებში ელემენტებს შორის კავშირის ორგანიზაცია შეიძლება მნიშვნელოვნად განსხვავდებოდეს ტრადიციული საინფორმაციო სისტემების ორგანიზაციისგან. ეს განპირობებულია იმით, რომ ლოგისტიკაში საინფორმაციო სისტემები უნდა უზრუნველყოფდეს მატერიალური ნაკადის მართვის ყველა ელემენტის ყოველმხრივ ინტეგრაციას, მათ ოპერატიულ და საიმედო ურთიერთქმედებას. ხაზგასმით უნდა აღინიშნოს, რომ ლოგისტიკურ სისტემათა საინფორმაციო-ტექნიკური უზრუნველყოფა განსხვავდება არა ტექნიკურ საშუალებათა ნაკრებისა და ინფორმაციის ხასიათით, რომელთაც მათ დასამუშავებლად იყენებენ, არამედ იმ მეთოდებითა და პრინციპებით, მათ ასაგებად რომ იყენებენ.

გამოყენებული ლიტერატურა

1. ამილახვარი ზ, ამილახვარი გ. საერთაშორისო ბიზნესის სამართალი. 2002., თბილისი
2. ბოცვაძე ლ, გელაშვილი ო, მებურიშვილი მ. სატრანსპორტო ლოგისტიკის სამართლებრივი რეგულირება. 2007., თბილისი
3. ბოცვაძე ლ., ერაძე კ., ბოცვაძე ვ. ლოგისტიკური მენეჯმენტი და მოდელირება. 2016 თბ.,
4. სურგულაძე გ., კაშიბაძე მ. ორგანიზაციულ სისტემებში ინფორმაციული რესურსების მართვა, 2009 თბილისი, სტუ,

5. Incoterms 2010. საერთაშორისო სავაჭრო პალატის წესები ადგილობრივი და საერთაშორისო სავაჭრო ტერმინების გამოყენების შესახებ. 2017
6. Bowersox D.J., Closs D.J., Cooper M.B., Bowersox J.C., Supply Chain Logistics Management, McGraw Hill Inter-national, 4th Edition, 2014
7. Alan Harrison. Remko van Hoek Logistics Management and Strategy. 3rd edition. 2008
8. საქართველოს კანონი ტრანსპორტის სფეროს მართვის და რეგულაციის შესახებ – <https://matsne.gov.ge/>
9. საქართველოს კანონი საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ – <https://matsne.gov.ge/>
10. საქართველოს სარკინიგზო კოდექსი – <https://matsne.gov.ge/>
11. საჰაერო კოდექსი
http://www.parliament.ge/index.php?lang_id=GEO&sec_id=69&kan_det=det&kan_id=68
12. საქართველოს საზღვაო კოდექსი – <https://matsne.gov.ge/>