



**კავკასიის საერთაშორისო უნივერსიტეტი**

**ბიზნესის ფაკულტეტი**

**საერთაშორისო მარკეტინგის საგანმანათლებლო პროგრამა**

**პოლიკო ნუცუბიძე**

**სატრანსპორტო სატვირთო გადაზიდვები საქართველოში**

სამაგისტრო ნაშრომი შესრულებულია საერთაშორისო მარკეტინგის  
მაგისტრის ხარისხის მოსაპოვებლად

ხელმძღვანელი: ასოც. პროფესორი რუსუდან დალაქიშვილი

თბილისი

2018

## ანოტაცია

სატრანსპორტო გადაზიდვების დარგი საქართველოში შეიძლება ითქვას, რომ კარგად არის განვითარებული, ვინაიდან ეს დარგი მიეკუთვნება მომსახურების სფეროს. არსებობს, სხვადასხვა გადამზიდი კომპანიები, რომლებიც ახდენენ არამხოლოდ ტვირთების გადაზიდვას, არამედ მგზავრთა გადაყვანასაც. ამიტომაც უნდა გამოვყოთ კომპანიები, რომლებიც ახდენენ ტვირთების გადაზიდვას და კომპანიები, რომლებიც ემსახურება მგზავრთა გადაყვანას. საქართველოს რეალობას თუ შევხედავთ, წავაწყდებით ერთ ესეთ ყურადღება მისაქცევ ფაქტს, კომპანიები, რომლებიც სატვირთო გადაზიდვებს ახდენენ, არიან შ.პ.ს, მაგალითად საქართველოს ფოსტა georgian trans expedition, black sea line და კომპანიები რომლებიც მგზავრთა გადაყვანას ემსახურებიან, არიან სახელმწიფო მფლობელობაში, მაგალითად საქართველოს რკინიგზა, თბილისის სატრანსპორტო სამსახური რომელშიც შედის თბილისის მეტრო და სხვა თბილისში მოძრავი სატრანსპორტო საშუალებები.

შეიძლება ითქვას, რომ აღნიშნული დარგი საქართველოში კონკურენტუნარიანი და ამის განმსაზღვრელი არის მსოფლიო გადაზიდვები რომლებიც ევროპასა და აზიას შორის ხდება.

აღნიშნულ დარგში ქართულ ბაზარზე არის რამდენიმე არა ქართული გადამზიდავი კომპანია, ეს კი იმით არის განპირობებული რომ საქართველოს მნიშვნელოვანი ადგილი უჭირავს მსოფლიო გადაზიდვების დერეფანში,

სატრანსპორტო დერეფანში მნიშვნელოვანი ადგილის მიუხედავად არსებობს მაინც გარკვეული პრობლემები, რომელიც ძირითადად, გადაზიდვასთან დაკავშირებულს ინფრასტრუქტურას ეხება

## ANNOTATION

Transport transportation in Georgia can be said to be well developed, as this field belongs to the service sector. There are a variety of carriers that are primarily cargo transportation for passengers but also, that's why we have to emphasize that carry cargo companies and the companies that serve the passengers, if we look at the reality of such a result when we first attract attention to the fact that freight transportation companies on the example of the Post Office Ltd. "Georgian trans expedition" "black sea line" companies and passengers who are serving in the state ownership of the railways, for example, transport service which includes metro and other means of transport.

It can be said that the above fields is competitive in Georgia and the world's shipping is between Europe and Asia. There are several non-Georgian shipping companies on the Georgian market in this field, which is due to the fact that Georgia holds an important place in the World Transport Derby, although there is a significant place in the traffic corridor, there are some problems that are mainly related to transportation related to the immersion.

Poliko nutsubidze

Transport freight transport in Georgia

## შინაარსი

შესავალი .....	4
თავი 1. ტვირთების გადაზიდვა .....	6
1.1 სატრანსპორტო სატვირთო გადაზიდვების არსი და მნიშვნელობა .....	6
1.2 ტვირთების კლასიფიკაცია .....	7
1.3 გადაზიდვის სახეობები .....	10
1.4 საკონტეინერო გადაზიდვები .....	14
თავი 2. სატვირთო გადაზიდვების ლოჯისტიკა .....	21
2.1. ტვირთების გადაზიდვები და მათი მარშრუტის დადგენა.....	21
2.1. გადაზიდვის მარშრუტის დაგეგმვა.....	22
2.2 სამარშრუტო შეზღუდვები და მათი დაძლევის გზები.....	29
2.3 ოპტიმალური ტრანსპორტის შერჩევა .....	36
2.4 გადაზიდვის შერჩევა .....	44
თავი 3. სატრანსპორტო და სატვირთო გადაზიდვების სამართლებრივი რეგულირება საქართველოში .....	50
3.1.სატრანსპორტო დოკუმენტაცია .....	50
3.2 კომერციული დოკუმენტაცია.....	55
3.3 წარმომადგენლობითი უფლება მოსილება .....	57
3.4. დათვალიერების სახეები .....	58
3.5 საკანონმდებლო რეგულირება .....	62
თავი 4. კვლევა .....	65
4.1 კვლევის შედეგები.....	65
დასკვნა .....	75
გამოყენებული ლიტერატურა .....	77

## შესავალი

**თემის აქტუალობა.** დღევანდელ პერიოდში მსოფლიოში ნებისმიერი ბიზნეს საქმიანობა განვითარების მაღალი ტემპებით გამოირჩევა, მათ შორის სატრანსპორტო გადაზიდვების ბიზნესიც, როდესაც მსოფლიოში სატრანსპორტო გადაზიდვებზე მიდის საუბარი დიდი ყურადღება ეთმობა საქართველოს, რადგანაც საქართველო არის სატრანსპორტო გადაზიდვებში ევროპასა და აზიას შორის დერეფანი. საქართველო ამ მნიშვნელოვან ფუნქციას ატარებს უკვე დიდი ხანია, საკმარისია გავიხსენოთ ძველი აბრეშუმის გზა. როდესაც ტვირთების გადაზიდვაზე გვაქვს საუბარი უნდა გავიხსენოთ, რომ არსებობს სხვადასხვა სატრანსპორტო თუ არასატრანსპორტო საშუალება, ამ ტვირთების გადასაზიდად და ესენია; საზღვაო, საჰაერო, საავტომობილო, სარკინიგზო სანაოსნო, და მილსადენით გადაზიდვები. საქართველო კი იმ ქვეყნების ნუსხაში შედის რომელიც ზემო ჩამოთვლილი საშუალებებიდან ყველას იყენებს, მაგრამ ჩვენი ქვეყნის ტერიტორიის სიმცირის გამო ზოგიერთი გადაზიდვის საშუალება ნაკლები პოპულარობით სარგებლობს მაგალითად სანაოსნო.

თუ გავითვალისწინებთ იმას რომ საქართველოს მსოფლიო გადაზიდვებში მნიშვნელოვანი ადგილი უჭირავს და მისი ეს როლი კოდეც უფრო იზრდება, ადვილად მივხდებით ამ თემის აქტუალობასაც. თემა ძალზედ აქტუალური და მნიშვნელოვანია, რადგან გადაზიდვები, საერთაშორისო იქნება ეს თუ ქვეყნის შიდა გადაზიდვები დიდ როლს თამაშობს ქვეყნის ეკონომიკაში. როდესაც ჩვენ გვინდა რომ დავიბრუნოთ აბრეშუმს გზის მნიშვნელობა, მნიშვნელოვანია ის საკითხიც რომ

სახელმწიფოსგან უფრო მეტი ყურადღება მიექცეს აღნიშნულ სექტორს, რათა მოხდეს ამ დარგის განვითარება და იმ მაჩვენებლებზე მიღწევა რაც მსოფლიოს განვითარებულ ქვეყნებშია, ამისათვის კი საჭიროა შესაბამისი ინფრასტრუქტურის შექმნა, დარგისთვის შესაბამისი სამართლებრივი ბაზის არსებობა, რომელიც საერთაშორისო დონის იქნება

**კვლევის მიზანი.** კვლევის მიზანია, აღვწეროთ საქართველოში გადაზიდვების ბაზარზე მყოფი კომპანიების მდგომარეობა და შევაფასოთ მათი საქმიანობა. ასევე მნიშვნელოვანი იყო იმის გარკვევა თუ როგორი ტიპის გადაზიდვებს ანიჭებდნენ ისინი უპირატესობას, საერთაშორისოს თუ ადგილობრივს, რომელიც ქვეყნის შიგნით მცირე მანძილებით ხასიათდება. ასევე, კვლევის მიზანი იყო იმის გარკვევა თუ რა პერიოდის მანძილზე მოქმედებდნენ აღნიშნული კომპანიები ამ დარგში და რა მნიშვნელოვანი ფაქტორები ახდენდა გავლენას მათზე.

**კვლევის საგანი.** კვლევის საგანია, საქართველოში, სატრანსპორტო გადაზიდვებს დარგში მოქმედი კომპანიების მიერ განხორციელებული სხვადასხვა საქმიანობების შესწავლა და იმ პრობლემების და ხარვეზების გამოვლენა, რომელიც გავლენას ახდენს მათ ძირითად საქმიანობაზე.

**კვლევის მეთოდი.** კვლევა ჩატარებულია, რაოდენობრივი, თვისებრივი და შედარებითი მეთოდების გამოყენებით, რომელთა არსებობა საშუალებას გვაძლევს, დავადგინოთ და სანდო ინფორმაცია მოვიპოვოთ, საქართველოს ბაზარზე მყოფი გადამზიდავი კომპანიების მიერ განხორციელებული პრიორიტეტული საქმიანობების შესახებ.

**ნაშრომის პრაქტიკული დანიშნულება.** თუ გავითვალისწინებთ იმ გარემოებას, რომ აღნიშნული თემა და ზოგადად დარგი მნიშვნელოვანია, აქედან გამომდინარე შეგვიძლია ვთქვათ რომ ნაშრომის პრაქტიკული დანიშნულებაც დიდია. ნაშრომში ასევე საუბარია და განხილულია ისეთი საკითხები, რომლებიც მნიშვნელოვანია აღნიშნულ დარგში მოღვაწე სხვადასხვა სუბიექტათვის.

სამაგისტრო ნაშრომის მოცულობა და სტრუქტურა. ნაშრომი შედგება ანოტაციისგან და შესავლისგან, 4 თავისგან, თითოეულ თავი მოიცავს 4 ქვეთავს. ნაშრომის მოცულობა არის 73 გვერდი.

## თავი 1. ტვირთების გადაზიდვა

### 1.1 სატრანსპორტო სატვირთო გადაზიდვების არსი და მნიშვნელობა

აღამიანმა, თავისი განვითარების ერთერთ ეტაპზე, შექმნა სატრანსპორტო საშუალება, რომელიც აადვილებდა გადაადგილებას გარკვეული პერიოდის შემდეგ, ტრანსპორტმა გადაადგილებასთან ერთად გადაზიდვის ფუნქციაც შეითავსა.

თანამედროვე მსოფლიოში, ტვირთების გადასაზიდად სხვასხვა სატრანსპორტო საშუალებებს იყენებენ, ესენია: საავტომობილო, სარკინიგზო, საზღვაო, საჰაერო, სამდინარო და მილსადენებს, სატრანსპორტო გადაზიდვებში, ერთერთი მნიშვნელოვანი ადგილი სატვირთო გადაზიდვებს უჭირავს, ეს კი მსოფლიო ქვეყნების ექსპორტ იმპორტით არის გამონკვეული. მილიარდი ტონობით ტვირთების გადატანა, გადმოტანა ხდება მსოფლიოში ყოველ დღიურად.

თავისი არსიდან გამომდინარე საგულისხმოა, თუ რა მნიშვნელოვანი მიმართულებაა დღევანდელ დროს მსოფლიოში ტვირთების გადატანა. ამ დიდი მნიშვნელობის გამო, ეს სექტორიც ძლიან დიდი და მოთხოვნადია მსოფლიო

მომსახურების ბაზარზე, დარგი არ არის რაიმე ლოკალური შეზღუდვებით გამორჩეული, ის მთელ მსოფლიოს მოიცავს და სურვილს არ ქონის მიუხედავად შეიძლება ბევრი ქვეყანა იყოს ჩართული მასში.

გადაზიდვების დიდი მნიშვნელობის გამო, ქვეყნები ინტერესთა კონფლიქტში არიან ერთმანეთთან, მაგალითად როგორც საქართველო და აზერბაიჯანი. ყველას უნდა მსოფლიო მნიშვნელობის გადაზიდვის ცენტრი მის ქვეყანაში იყოს. საქართველოს ამ მხრივ მსოფლიო გადაზიდვებში მნიშვნელოვანი ადგილი უჭირავს ოდითგანვე და ამის დასტურად მარტო ძველი აბრეშუმის გზის გახსენებაც კმარა, რომლის აღდგენაზე და აქტიურ დატვირთვაზე მიდის საუბარი.

## 1.2 ტვირთების კლასიფიკაცია

ტვირთს მოიხსენიებენ, როგორც გადასაზიდ საქონელს რომელსაც კომერციული დანიშნულება გააჩნია. მისი გადაზიდვა ხდება; გემით, თვითმფრინავით, მატარებლით, ავტომობილით ან ინტერმოდალური ტრანსპორტით. გამოყოფენ ტვირთის შემდეგ ტიპებს:

გაზი. ნახშირწყალბადების ბუნებრივი ნაერთების კომპლექსი, რომელიც ნორმალურ ატმოსფერული წნევისა და ტემპერატურის პირობებში შეიძლება იყოს თხევად, აირად ან მყარ მდოგომარეობაში. მასში ერთიანდება გაზი და აირები გაყინული ან დაპრესილი მაღალი წნევის პირობებში.

ამ კლასში ერთიანდება:

- ა) არა აალებადი გაზი
- ბ) არა აალებადი მომწამვლელი გაზი
- გ) ადვილად აალებადი გაზი
- დ) ადვილად აალებადი მომწამვლელი გაზი
- ე) ქიმიურად არამდგრადი გაზი

ვ) ქიმიურად არამდგრადი მომწამვლელი გაზი

ნავთობისგან და მარცვლეულისგან განსხვავებით, მისი მყარ მდგომარეობაში ტრანსპორტირება რთულია, რადგანაც არ ახასიათებს თავისუფალი გადინების და ადვილად დატვირთვის შესაძლებლობა. ამიტომ მას გადააქცევენ თხევად მდგომარეობაში სპეციალური ტემპერატურული ჩარევებით, (გაყინვით) ამ დროს გაზის მოცულობა 600 ჯერ მცირდება მაგრამ წარმოშობს სხვა პრობლემებს, გაზი გაყინული უნდა იყოს მთელი იმ პერიოდის მანძილზე როცა ის გზაშია, ამიტომ სატრანსპორტო საშუალება, რითაც გაზი გააქვთ უნდა იყოს აღჭურვილი გამყინავი და დასაპრესი მოწყობილობებით. ესეთი ტრანსპორტი კი ჩვეულებრივზე ორჯერ ძვირი ჯდება. რადგანაც გადაზიდვის დროს ტემპერატურული ცვლილებებით გამოწვეული მოსალოდნელი საფრთხე თავიდან იქნეს აცილებული.

*თხევადი ნაყარი ტვირთი.* ასეთი ტიპის ტვირთები ის ტვირთებია, რომელსაც ყოველი ჩვენგანი ხვდება ცხოვრებაში. მაგალითად ბენზინი, ხილის წვენი, საჭმელი ზეთი თუ სხვა, ეს ტვირთები ხასიათდება თავისუფალი გადინების შესაძლებლობით და ამიტომაც მათი ერთ დიდ ავტოში მოთავსება შესაძლებელია, რისი ტრანსპორტირებაც შეიძლება მოგვიანებით განხორციელდეს.

*მშრალი ნაყარი ტვირთი.* მთავარი მახასიათებელი რაც არის ნაყარი ტვირთის არის ის, რომ ისინი არიან შეუფუთავები და ერთგვაროვნები, რაც აადვილებს მოხდეს მათი ჩაყრა ან ჩატვირთვა ნაყარი გადაზიდვებში ტრიუმში. მშრალი ნაყარი ტვირთი უნდა ინახებოდეს მშრალ ადგილას, არ უნდა მოხვდეს სინესტე. როდესაც არსებობს სახიფათო მშრალი ტვირთი მაშნ უნდა მოხდეს შესაბამისი ზომების დაცვა, მისი ჩტვირთვის გადატანის ან თუნდაც ჩამოტვირთვის დროს, წინააღმდეგ შემთხვევაში შეიძლება მოხდეს გადაზიდვი ტრანსპორტის და ასევე თავად ტვირთის დაზიანებაც.

*გაყინული ტვირთი.* ყველა ჩვენგანი ვციდულობთ პროდუქციას მაღაზიაში, მაგრამ ცოტა თუ დაფიქრდება იმზე, თუ საიდან არის ეს პროდუქცია გამოზიდული. ტვირთი ან თუნდაც პროდუქცია, რომელიც მალეფუჭებადია მოითხოვს სპეციალურ

ტემპერატურულ უზრუნველყოფას, რათა ტრანსპორტირების დროს არ მოხდეს მისი დაზიანება, ამ ტიპის პროდუქციის გადასატანად იყენებს სპეციალურ მაცივრიან გადასაზიდ საშუალებებს, რომლებიც უზრუნველყოფენ ტვირთის დროულ და შესაბამის ტემპერატურაზე გადაზიდვას.

*სპეციალური დანიშნულების ტვირთი.* მსგავს ტვირთებს განეკუთვნებიან დიდი ზომისა და წონის მქონე ტვირთები, მაგალითად როგორებიცაა; არამოტორიზებული ბარჟა, ინდუსტრიული გენერატორები, და სხვები რომლებიც სპეციალურ მოწყობას საჭიროებენ. ასევე ამ კატეგორიაში შედის პირუტყვიც, რომელსაც განსაკუთრებული პირობები სჭირდება სხვა ტვირთებთან შედარებით, აქედან გამომდინარე, შეიძლება ითქვას, რომ ტვირთს რომელიც ამ კატეგორიას მიეკუთვნება, გადასაზიდად განსაკუთრებული პირობები სჭირდება.

*გაერთიანებული ტვირთი.* წარმოებული პროდუქცია არის სხვადასხვა ზომის და ფორმის რაც იწვევს მათი შენახვის შეზღუდვებს, ამიტომ მათი ტრანსპორტირება სხვა მიდგომებს საჭიროებს. არსებობს მსგავსი ტვირთების მრავალი სახეობა, სატყეო პროდუქცია, მეტალი, ნედლი პროდუქცია და სხვა.

*ტვირთის შეფუთვის სახეები და წესები.* შეფუთვის ფურცელი (packing list) წარმოადგენს, ტრანსპორტირებული ტვირთის ჩამონათვალს, რაოდენობას, ზომის, წონის და შეფუთვის მეთოდების მითითებით. შეფუთვის სია არასავალდებულო დოკუმენტია, მაგრამ გარკვეული ტიპის საბაჟო პროცედურებს ამცირებს. საერთაშორის დონეზე მომქმედი კომპანიები დიდ მნიშვნელობას ანიჭებენ პროდუქციის შეფუთვისასთან დაკავშირებულ საკითხებს, რადგანაც კარგად შეფუთული პროდუქცია გარანტია იმისა რომ პროდუქცია ადვილად არ დაზიანდება.

*ტვირთის პარტიებად გაფორმება.* ტვირთის პარტიებად გაფორმება მნიშვნელოვანი საკითხია ტრანსპორტირებისას, ამ დროს გასათვალისწინებელია შემდეგი ფაქტორები:

- ა) წონა, სიგრძე, სიმაღლე, სიმჭიდროვე და ღირებულება
- ბ) შეთავსებადოვა
- გ) დამუშავება

დ) დამუშავების საფრთხე

### 1.3 გადაზიდვის სახეობები

ტვირთების გადაზიდვის დროს ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი საკითხია გადაზიდვის სახეობის შერჩევა, გადაზიდვის სახეობაში არ იგულისხმება ერთი რაიმე სატრანსპორტო საშუალება, აქ იგულისხმება მთელი ის გადაზიდვის პროცესი, რაც საჭიროა ტვირთის გამგზავნიდან მის საბოლოო დანიშნულების ადგილამდე ჩასვლაში, აქ კომპლექსურად ყველა სატრანსპორტო საშუალება შეიძლება მონაწილეობდეს.

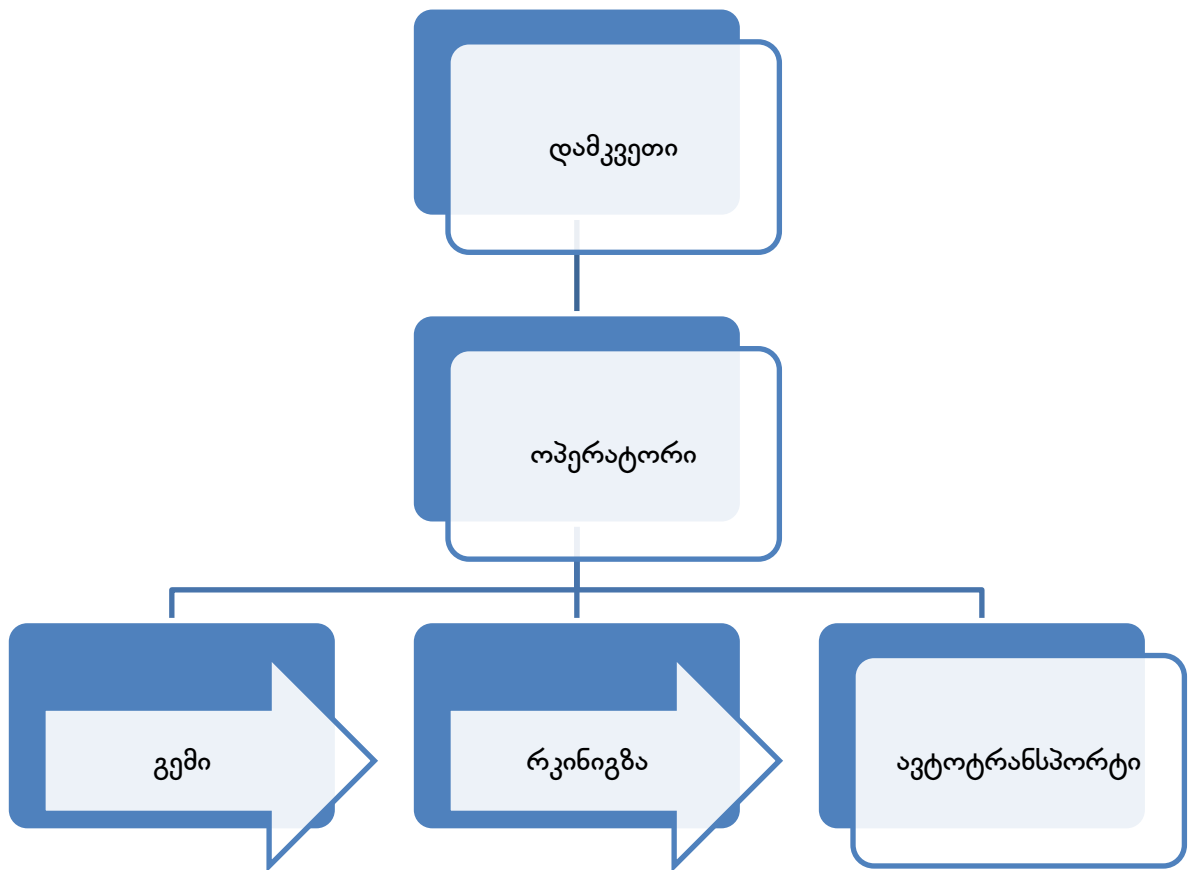
ტვირთის გადაზიდვაში მონაწილე ტრანსპორტის სახეობის, (სარკინიგზო, საზღვაო საჰაერო, საავტომობილო,) რაოდენობისა და მიწოდების ორგანიზაციული ასპექტების მიხედვით, გადაზიდვები შეიძლება იყოს, უნიმოდალური, მულტიმოდალური, ინტერმოდალური, სეგმენტური და კომბინირებული.

*უნიმოდალური* გადაზიდვები ხორციელდება ერთისაზის ტრანსპორტის გამოყენებით, მაგალითად, საავტომობილო ტრანსპორტით, როდესაც მოცემულია ლოჯისტიკური ჯაჭვის ტრანსპორტირების სანყისი და საბოლოო პუნქტები. ტვირთის დასაწყობებისა და გადამუშავების შუალედური ოპერაციების შესახებ ამ ტიპის გადაზიდვა ცოტა რთულია. როდესაც საქმე ეხება საერთაშორისო გადაზიდვას და ლოჯისტიკური წერტილები ერთმანეთისგან საკმაო მანძილით არის მოშორებული, ვინაიდან რთულია ერთი ამოსუნთქვით პროდუქციის საბოლოო ადგილზე მიტანა.

*მულტიმოდალური* გადაზიდვები (ნახ 1 ) ესაა გადაზიდვის ისეთი სახეობა როდესაც ტვირთების გადაზიდვაში მონაწილეობს სხვადასხვა ტიპის სატრანსპორტო საშუალებები, როგორც ავტომობილები ასევე საჰაერო ტრანსპორტი, რკინიგზა და სხვა, ასეთი ტიპის გადაზიდვების დროს ხშირ შემთხვევაში ტვირთის გამგზავნი თავად იღებს ყველანაირ პასუხისმგებლობას, რაც კი შეიძლება წარმოიშვას ტვირთის გზაში ყოფნის დროს, ამ ყველაფერს „კარიდან კარამდე“ პასუხისმგებლობასაც უწოდებენ.

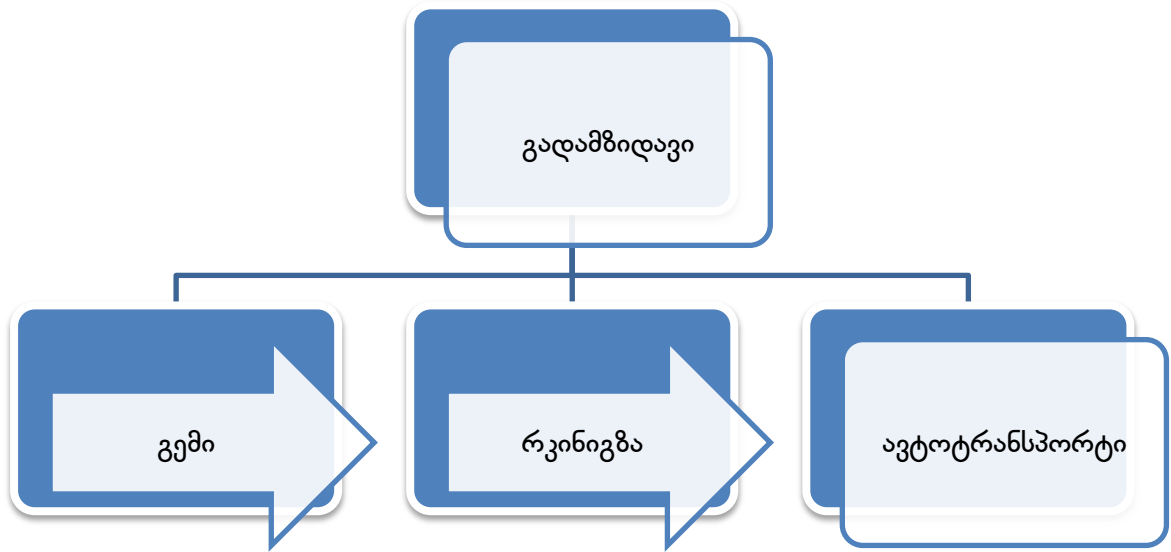
მულტიმოდალური გადაზიდვების დროს გადაზიდვის დამკვეთი ხშირად ხელშეკრულება დებს ოპერატორთან (ექსპედიტორ ფირმასთან). ხელშეკრულების დადებიდან ოპერატორი იღებს ვალდებულებას ტვირთის გადაზიდვაზე, იგი არჩევს სატრანსპორტო საშუალებას რითაც გადაზიდვა მოხდება ასევე ადგენს მარშრუტსა და სხვა ორგანიზაციულ საკითხებს რაც გადაზიდვასთანაა დაკავშირებული, ამავე დროს პასუხისმგებელიცაა ყველაფერზე. ოპერატორი ადგენს ერთიან სატრანსპორტო დოკუმენტს, რომელიც ფარავს ტვირთის გადაადგილსებს მთლიან გზას. ტვირთის გამგზავნი ამ დროს კონტაქტზეა ოპერატორთან.

ოპერატორს შეიძლება ყველა ტიპის ტრანსპორტი არ გააჩნდეს, მაგრამ ეს ყველაფერი დიდ სირთულეს არ წარმოადგენს, რადგანაც მასაც აქვს გარკვეული ხელშეკრულებები სხვადასხვა სატრანსპორტო კომპანიებთან, მაგ: რკინიგზასთან, საავიაციო კომპანიებთან და სხვა.



ნახ.1

ინტერმოდალური გადაზიდვები, (ნახ.2) ესაა ტრანსპორტირების სქემა, რომელიც ხორციელდება რამდენიმე სახის ტრანსპორტის, თანმიმდევრული „კარიდან კარამდე“ ტვირთის განტვირთვა დატვირთვის გარეშე ტრანსპორტის ცვლილების დროს. ასეთი ტიპის გადაზიდვის მთავარი მახასიათებელი ისაა, რომ გადაზიდვის დროს არ არის ოპერატორი, ანუ გადაზიდვის მსურველი თვითონვე დებს ხელშეკრულებებს სატრანსპორტო კომპანიებთან და ლოჯისტიკური ჯაჭვის ყოველ მონაკვეთზე თითოეული ის გადამზიდავია პასუხის მგებელი, რომელიც გადაზიდვას მოცემულ მომენტში ანხორციელებს, პასუხისმგებლობის გადანაწილება შეიძლება მოხდეს ასევე გადამზიდავებს შორის და მათაც რაიმე ხელშეკრულება დადონ ერთმანეთში.



ნახ.2

სეგმენტური გადაზიდვები ესაა გადაზიდვების ისეთი სახეობა რომლის დროსაც გადამზიდავი პასუხისმგებლობას იღებს იმ ნაწილზე რომლის დროსაც უშუალოდ თვითონ ანხორციელებს გადაზიდვას.

კომბინირებული გადაზიდვა ესაა გადაზიდვის ისეთი სახეობა, რომლის დროსაც ტვირთის გადაზიდვა ხორციელდება ერთი და იგივე გადასაზიდი საშუალებით (მაგალითად კონტეინერი) და სხვადასხვა სატრანსპორტო საშუალებებით მაგალითად გემი, თვითმფიინავი, მატარებელი და სხვა. კომბინირებული გადაზიდვა წარმოადგენს ინტერმოდალური გადაზიდვის კერძო შემთხვევას, მას ახასიათებს ინტერმოდალური და მულტიმოდალური გადაზიდვების ყველა ნიშანი, განმასხვავებელი ნიშანი კი რაც კომბინირებული გადაზიდვა ინტერმოდალურისგან განასხვავებს არის ის, რომ გადაზიდვის დიდი ნაწილი მოდის სარკინიგზო, შიდა საწყლოსნო ან საზღვაო ტრანსპორტზე ხოლო გზის ბოლო მონაკვეთზე როდესაც გამოიყენება საავტომობილო ტრანსპორტი მაქსიმალურად მოკლეა .

ტრანსპორტის სახეების შერჩევა ტვირთის გადაზიდვის დროს გადასაზიდი ტვირთის სპეციფიკიდან გამომდინარე ხდება. ითვალისწინებენ ტვირთის ზომას, წონას და მის მაშტაბურ მოცულობას.

ინტერმოდალური და მოდალური გადაზიდვის დროს საჭიროა იმფორმაციული სისტემების არსებობა, რადგანაც ამ დროს ხდება სხვადასხვა ხელშეკრულებების დადება, გადაზიდვების დროს სხვადასხვა ორგანიზაციული დონეების დაგეგმვა მართვა და კონტროლი.

დღეისათვის მსოფლიო პრაქტიკაში ფართოდ გამოიყენება მონაცემთა გაცვლის ელექტრონული სისტემა, რომელთა გამოყენების ხარისხი ლოჯისტიკური სატრანსპორტო სისტემის კონკურენტუნარიანობას სატრანსპორტო მომსახურების მსოფლიო ბაზარზე.

#### 1.4. საკონტეინერო გადაზიდვები

სატვირთო გადაზიდვებში მნიშვნელოვანი ადგილის უჭირავს საკონტეინერო გადაზიდვებს, მრავალ სატრანსპორტო საშუალებას შორის, რომლითაც ტვირთების გადაზიდვაა შესაძლებელი, თანამედროვე მსოფლიოში, ყველაზე პოპულარობით კონტეინერი სარგებლობს. ეს გასაკვირი არცაა კონტეინერი არის საშუალება

რომელითაც ტვირთის გადატანა ნებისმიერი ტრანსპორტით შეიძლება, ავტომობილით, გემით, მატარებლით, თვითმფრინავით და სხვა.

მე-20 საუკუნეში კონტეინერი ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ინოვაცია იყო, რამაც რადიკალურად შეცვალა ტვირთების გადაზიდვის პროცესი, მნიშვნელოვნად შეიცვალა საპორტო საქმიანობის ეფექტურობა, შემცირდა დანახარჯები, გადაზიდვების ტარიფები და გაიზარდა შიდა სავაჭრო ნაკადი.

კონტეინერის განმარტება შემდეგნაირად უღერს: გამძლე, კლიმატური პირობების მიმართ მდგრადი, მრავალჯერადი გამოყენების ყუთი, რომელიც განკუთვნილია ტვირთის ტრანსპორტირებისათვის, განკუთვნილია ინტერმოდალური ტრანსპორტირებისთვის რომელიც შეესაბამება ISO სტანდარტებს.

კონტეინერს თავისი შექმნის საინტერესო ისტორია აქვს. მისი შექმნა დაკავშირებულია ამერიკელი სატვირთოს მძღოლთან მაკლონ მაკლინთან, 1930 წელს. სწორედ მისი იდეიდან მოდის კონტეინერის შექმნის აზრიც, როდესაც პორტში იგი ელოდებოდა საქონლის გადატვირთვას, თავისი ავტომობილიდან გემზე, მას გაუჩნდა აზრი, რომ შეექმნა ისეთი რაღაც რაც გაადვილებდა ტვირთის ჩატვირთვას და რომელიც პირადად მანქანაზე იქნებოდა დამაგრებული, რათქმუნდა გრავიტიული მოდიფიკაციების შემდეგ. თავდაპირველად გამწევი ტრაილერებით ხდებოდა ტვირთის გადაზიდვა, შემდეგ მოხდა ისეთი მოდიფიკაცია, რომ კონტეინერი ეხსნებოდა გადამზიდს და უკვე მარტო კონტეინერით ხდებოდა ტვირთის გადაზიდვა, ეს კი ადგილის ეკონომიას აკეთებდა და კონტეინერების რაოდენობას გემზე თუ სხვა ტრანსპორტში ზრდიდა.

საკონტეინერო გემების და საკონტეინერო ტერმინალების ტვირთტევადობის მახასიათებლად იყენებენ განზომილების ერთეულს, რომელიც უდრის ოცი ფუტის ეკვივალენტურ ერთეულს (TEU). ერთი TEU აღნიშნავს სტანდარტული 20 ფუტის ISO საზღვაო კონტეინერის ტვირთტევადობას. 40 ფუტის სიგრძის კონტეინერი უდრის ორ TEU-ს კონტეინერის ტიპები: არსებობს სხვადასხვა ტიპის კონტეინერები, რომლებსაც სხვადასხვა ტიპის ტვირთების გადასატანად იყენებენ.

უნივერსალური კონტეინერი 20<sup>3</sup> გამოსადეგია ყველანაირ ჩვეულებრივ ტვირთზე  
უნივერსალური კონტეინერი 40<sup>3</sup> გამოსადეგია ყველანაირ ჩვეულებრივ ტვირთზე  
უნივერსალური კონტეინერი 20<sup>3</sup>/40<sup>3</sup> გამოსადეგია ყველანაირ ჩვეულებრივ  
ტვირთზე

მაღალი, კუბისებრი, უნივერსალური კონტეინერის წინა კედლის, ზედა ნაპირზე  
დატანილი ყვითელი ნიშნები, გვაფრთხილებს კონტეინერის სიმაღლის შესახებ.

თავდია კონტეინერი, 20<sup>3</sup>/40<sup>3</sup> გამოსადეგია ყველანაირი ჩვეულებრივი  
ტვირთისთვის, განსაკუთრებით თუ ტვირთი მძიმეა ან ძალიან მაღალია ან და  
ტვირთის ჩატვირთვა თუ სახურავიდან ხდება. ასეთი ტიპის კონტეინერს ზედა მხარე  
აქვს ბრეზენტის ან მყარი ერთიანი ასახდელი აქვს.

ასევე არსებობს, ნახევარ სიმაღლიანი, ასახდელი კონტეინერი, რომელიც  
გამოიყენება ყველა ჩვეულებრივი ტვირთისთვის ან განსაკუთრებული სიმაღლის,  
სივანის მქონე ტვირთებზე

ბრტყელი კონტეინერი, 20<sup>3</sup>/40<sup>3</sup> შედგება იატაკისგან და ნაპირა კედლებისგან,  
გამოიყენება განსაკუთრებით მძიმე და განიერი ტვირთისთვის, აქვს ძლიერი ფსკერის  
კონსტრუქცია და ფიქსირებული კედლები.

არსებობს ასევე ბრტყელი კონტეინერის სახეები, რომლებსაც დასაკეცი  
ფუნქციაც გააჩნია და მისი ფორმირება ტვირთის სპეციფიკიდან გამომდინარე ხდება.

პლატფორმიანი კონტეინერი, 20<sup>3</sup>/40<sup>3</sup> რომელიც გამოიყენება განსაკუთრებით  
მძიმე და ძალიან დიდი ზომის ტვირთებისთვის, ასეთი ტიპის კონტეინერებს არ  
გააჩნია გვერდითა ნაპირა კედლები მას აქვს არმირებული ფურცლოვანი ფოლადის  
ან ფიცრის იატაკი.

სუპერ ვენტილაციური კონტეინერი, 20<sup>3</sup>/40<sup>3</sup> გამოიყენება მაღალი ტენიანობის  
ორგანული ტვირთის ტრანსპორტირებისათვის, მაგალითად როგორცაა ყავის ან  
კაკაოს მარცვლები. მისი ძირითადი დანიშნულებაა პროდუქტის დაორთქლისგან  
დაცვა. კონტეინერის სახელწოდება მომდინარეობს იმ ტვირთისგან რომლის  
გადასატანადაც მას ძირითადად იყენებენ და ამიტომაც მას ყავის კონტეინერს  
უწოდებენ. არსებობს ყავის კონტეინერის ორი სახე: ბუნებრივი ვენტილაციის მქონე

კონტეინერი, კონტეინერში გამოიყენება შიგნით და გარეთ არსებული წნევების სხვაობა, კონტეინერის შიგნით არსებული თბილი ჰაერი ზემოთ აღის და ნახვრეტების საშუალებით გარეთ გამოდის, ხოლო ცივი ჰაერი კონტეინერის ქვემოთ არსებული ნახვრეტებიდან ისევ შედის კონტეინერში. უნივერსალური კონტეინერები არაბუნებრივი ვენტილაციით, ესეთ კონტეინერებში გამოიყენება კონდინციონერები, ვენტილატორები და სავენტილაციო სისტემები, რომლის საშუალებითაც ხდება კონტეინერში ტემპერატურის დარეგულირება. ესეთი ტიპის კონტეინერი გამოიყენება მშრალი ნაყარი პროდუქტისთვის, მაგალითად როგორცაა ხორბალი, სიმინდი და სხვა.

ცისტერნა კონტეინერი, 20<sup>3</sup>/40<sup>3</sup> არსებობს სხვადასხვა ტიპის კონტეინერები სხვადასხვა სახის პროდუქტებისთვის, მაგალითად ქიმიური პროდუქტებისთვის, როგორცაა აალებადი ნივთიერებები, ადვილად მუანგავი, ცეცხლსაშიში და მსგავსი ასევე სურსათისათვის, მაგალითად ალკოჰოლური სასმელები, ხილის წვენები, საკვები ზეთი და მსგავსი. ცისტერნების გავსება უნდა მოხდეს 80%-მდე რათა მისი დაღვრა არ მოხდეს და ტრანსპორტირებისას არ შექმნას საშიში სიტუაციები, ცისტერნის გავსება 100%-ით დაუშვებელია, მასში უნდა დარჩეს გარკვეული ადგილი რომლის მოცულობაც დამოკიდებულია გადასატანი ტვირთის თბური გაფართოების კოეფიციენტზე.

ცისტერნა კონტეინერი შესანახი ჩარჩოთი, 20<sup>3</sup>/40<sup>3</sup> იზოთერმული კონტეინერი, ილუმინატორის ტიპის, გამოიყენება ისეთი ტვირთებისთვის, რომელსაც მუდმივი ერთი და იგივე ტემპერატურა ესაჭიროება ნულს ზემოთ ან ქვემოთ. „სენდვიჩის კონსტრუქციის „ მქონე კედლები დაფარულია შიგნიდან პოლიურეთანის ქაფით, რაც მაქსიმალურად უზრუნველყოფს იზოლაციას

კონტეინერი რეფრჯერატორი, 20<sup>3</sup>/40<sup>3</sup> გამოიყენება ისეთი ტვირთებისთვის, რომელსაც განსაკუთრებული ტემპერატურა ესაჭიროება. ეს არის კონტეინერი ინტეგრალური მაცივარ დანადგარით, მაგრამ იგი გარე დენის წყაროზეა დამოკიდებული. მსგავსი ტიპის კონტეინერებში მთელი რიგი სავენტილაციო

სისტემებია მონყობილი რათა მოხდეს სასურველი ტემპერატურის შენარჩუნება მთლიან კონტეინერში

ეს არის კონტეინერის ის ძირითადი სახეები, რომლებიც დღესდღეისობით თანამედროვე გადაზიდვებში იყენებენ. ვნახეთ რომ კონტეინერები ერთმანეთისგან განსხვავდება გადასატანი ტვირთის სფეციფიკიდან გამომდინარე. კონტეინერები რაიმე ერთი პრინციპით არ არის შერქმნილი, მაგრამ მათ ყველას ერთი საერთო მახასიათებელი აქვს და ეს არის კონტეინერის ზედაპირზე განთავსებული ინფორმაცია, რომელიც კონტეინერის და მასში არსებული ტვირთის შესახებ გვაწვდის ინფორმაციას.

კონტეინერის ზომები: კონტეინერების განზომილებები დადგენილია ISO სტანდარტების შესაბამისად, რომელიც ასევე აკონტროლებს კონტეინერის ჰერმეტიზაციას და სიმტკიცეს ასევე არეგისტრირებს კონტეინერს. სასარგებლოა ამ სიდიდეებსი ცოდნა იმისათვის რომ მოხდეს ავტოსატრანსპორტო საშუალების დოკუმენტებში მოხსენიებული კონტეინერის სისწორის შემოწმება, ეს სიდიდეები გამოსახულია ფუტებში და ერთი ფუტი უდრის 0.3048 მეტრს.

კონტეინერის ზომა (ფუტი)	სიგრძე		მაქს. წონა ბრუტო (კგ)
	შიდა	გარე	
20	6.058	5.867	20.320
30	9.125	8.931	25.400
40	12.192	11.998	30.480

წყარო : [www.mc.ge](http://www.mc.ge)

კონტეინერის კოდირება იდენტიფიკაცია და მარკირება: კონტეინერზე დატანილი მოთხოვნები დადგენილია და შეესაბამება გარკვეულ სტანდარტებს. CSC-ს მიზანია უზრუნველყოს სიცოცხლის უსაფრთხოება კონტეინერის დატვირთვა, ჩამოტვირთვა, გადაზიდვის დროს, ზემო ხსენებულ სტანდარტს უნდა ექვემდებარებოდეს საზღვაო გადაზიდვაში მყოფი ყველა სახის კონტეინერი.

კონტეინერებს ასევე გააჩნია გარკვეული საიდენტიფიკაციო ნიშნები, საერთაშორისო ვაჭრობაში კონტეინერის იდენტიფიკაციისთვის ISO გამოსცემს გარკვეულ მანდატს და ანიჭებს ასევე დაცვის მანდატს კონტეინერს. ამ ყველაფერს კი ISO და WCO საკონტეინერო ბიურო აკეთებს.

კონტეინერის საიდენტიფიკაციო ნომერში შედის:

ა) მფლობელის კოდი რომელიც შედგება ლათინური ანბანის 4 დიდი ასოსგან რომელთაგან პირველი სამი აღნიშნავს მფლობელს ან ოპერატორს ხოლო მეოთხე ასო კი ყველა სატვირთო კონტეინერს.

ბ) მფლობელის ან ოპერატორის მიერ მინიჭებული 6 არაბული ციფრისგან შედგენილი სერიული ნომერი, გამოარჩევს პარკში არსებული ყველა სხვა კონტეინერისგან. ეს კოდი არის უნიკალური და ყველა კონტეინერს ინდივიდუალური გააჩნია.

გ) მეშვიდე ბოლო ციფრი კი წარმოადგენს მონაცემების ჩანერის და გადაცემის სისწორის შემოწმების საშუალებას.

იგი იძლევა კონტეინერის უნიკალურ იდენტიფიკაციის საშუალების გარანტიას რადგანაც დაუშვებელია ერთიდაიგივე ციფრით ერთზე მეტი კონტეინერი იყვეს იდენტიფიცირებული.

ყოველწლიურად ქვეყნდება BIC-Code Register (კოდების რეესტრი), ხოლო ინტერნეტ- ვერსია ყოველთვიურად იტვირთება. მნიშვნელოვანია ვიცოდეთ რომ ახალი კოდების მფლობელების ნუსხის შეხაებ იმფორმაცია განთავსებულია ინტერნეტში [www.bic-code.org](http://www.bic-code.org) საიტზე. BIC-Code Register ასლი თანდართულია.

კონტეინერის საიდენტიფიკაციო მარკირება აღიარებულია შემდეგი ორგანიზაციების მიერ: WCOO და მრავალი საბაჟო ორგანოს მიერ, რომლებსაც იგი უადვილებს მუშაობას კონტეინერების საბაჟო კონვენციასთან, საერთაშორისო საგზაო ტრანსპორტთან მიმართებაში და სხვ.; საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის ასოციაცია (IATA); საერთაშორისო გადაზიდვების პალატა (ICS); (FIDI) ავეჯის გადაზიდვის საერთაშორისო ფედერაცია; საერთაშორისო სარკინიგზო კავშირი (UIC); საერთაშორისო საგზაო ტრანსპორტის კავშირი (IRU). გადამზიდვის

მფლობელობაში არსებული კონტეინერები. ასევე არსებობს ძელი კონტეინერები რომლებიც უკვე გაყიდული ან ჩამონერილია შესაბამისად ესეთი კონტეინერები ბაზაში არ იძებნება, როდესაც კონტეინერის გაყიდვა ან ჩამონერა ხდება ამ დროს მასზე დატანილი მფლობელის ძელი კოდი უნდა იქნეს ნაშლილი მფლობელის შეცვლის შემთხვევაში, მფლობელის კოდი უნდა მოშორდეს.თუმცა ხშირად არის შემთხვევები როცა შემთხვევით თუ განგებ კონტეინერზე დატანილი იმფორმაციის შეცვლა არ ხდება, ყველას შეუძლია იყოს ასეთი კონტეინერების მფლობელი; გადამზიდავის მფლობელობაში არსებულ კონტეინერებს ხშირად იყენებენ კონტრაბანდული მიზნებისთვის, რადგან მფლობელს გააჩნია სრული კონტროლი და შესაძლებლობა იმისათვის, რომ შექმნას საიდუმლო საცავი, რადგან გადამზიდავი ხაზი ჩვეულებრივ იყენებს თავის საკუთარ კონტეინერებს, უმეტეს შემთხვევაში გადამტანმა თავის სატრანსპორტო ზედღებულში მიუთითებს რომ “კონტეინერი გადამზიდავის საკუთრებაა”, გადამტანს ასევე შეუძლია ჩათვალოს, რომ სხვა ხაზის საკუთარი კონტეინერი გადამზიდავის მფლობელობაშია, მაგრამ კანონის მიხედვით, ასეთი კონტეინერები არ არის გადამზიდავის საკუთრებაში. ავტომატურ სისტემაში მიღების მიზნით რომლებსაც ტერმინალების ოპერატორები იყენებენ გადამზიდავის მფლობელობაში არსებული კონტეინერის ნიმერი უნდა შეესაბამებოდეს ჩვეულებრივ ჩარჩოს. ანუ 4 ასო და 7 ციფრი. ამრიგად, გადამზიდავის მფლობელობაში არსებულ კონტეინერებზე ხშირად ჩნდება შემდეგი მფლობელის კოდები: NONE – NONU – XXXX – XXXU – SOWN და შემდეგ 7 ციფრი;

მულტიმოდალური გადაზიდვების დროს გადაზიდვის დამკვეთი ხშირად ხელშეკრულება დებს ოპერატორთან (ექსპედიტორ ფირმასთან). ხელშეკრულების დადებიდან ოპერატორი იღებს ვალდებულებას ტვირთის გადაზიდვაზე, იგი არჩევს სატრანსპორტო საშუალებას რითაც გადაზიდვა მოხდება ასევე ადგენს მარშრუტსა და სხვა ორგანიზაციულ საკითხებს რაც გადაზიდვასთანაა დაკავშირებული, ამავე დროს პასუხისმგებელიცაა ყველაფერზე. ოპერატორი ადგენს ერთიან სატრანსპორტო დოკუმენტს, რომელიც ფარავს ტვირთის გადაადგილსებს მთლიან გზას. ტვირთის გამგზავნი ამ დროს კონტაქტზეა ოპერატორთან.

ოპერატორს შეიძლება ყველა ტიპის ტრანსპორტი არ გააჩნდეს, მაგრამ ეს ყველაფერი დიდ სირთულეს არ წარმოადგენს, რადგანაც მასაც აქვს გარკვეული ხელშეკრულებები სხვადასხვა სატრანსპორტო კომპანიებთან, მაგ: რკინიგზასთან, საავიაციო კომპანიებთან და სხვა.

კონტეინერის მფლობელის იდენტიფიკაცია. კონტეინერის მფლობელის იდენტიფიკაცია შეიძლება მფლობელის კოდის საშუალებით. შემდეგ BIC-Code Register კონსულტაციას გაგინევთ მფლობელის კოდის იდენტიფიკაციასთან დაკავშირებით თავიანთ საჯარო ვებსაიტებზე.

საგულისხმოა ის, რომ შეუძლებელია გადამზიდვის მფლობელობაში არსებული კონტეინერების მოძებნა. მფლობელის კოდის იდენტიფიკაცია გვთავაზობს 2 შესაძლებლობას: კონტეინერი ეკუთვნის გადამზიდავ ხაზს, - კონტეინერი ეკუთვნის მწარმოებელს, მაგრამ გაქირავებულია გადამზიდავ ხაზზე. კონტეინერების მფლობელის დადგენის შემდეგ შეიძლება track and trace მიკვლევა-მოძებნის ოფციის გამოყენება მფლობელის ვებსაიტზე.

## **თავი 2. სატვირთო გადაზიდვების ლოჯისტიკა**

### **2.1. ტვირთების გადაზიდვები და მათი მარშრუტის დადგენა**

ტვირთების გადაზიდვა ეს არის მათი ადგილმდებარეობის შეცვლა ეკონომიკური პრინციპების დაცვით, ეს პროცესი რაც მთავარია ეკონომიკურად

გამართლებული უნდა იყოს, რადგანაც ტვირთის გადაზიდვის დროს იხარჯება გარკვეული თანხები, დრო, ეკოლოგიური და სხვა მინიშნელოვანი რესურსი, რისი გამოყენებაც სხვა ალტერნატიულ საქმეშიც არის შესაძლებელი. გადაზიდვის დროს, დროის ფაქტორის მნიშვნელობა იზრდება, ლოჯისტიკური კონცეფციების გაჩენის გამო, რომლებიც მოითხოვენ იმ მასალების შემცირებას, რაც საგრძნობლად ზღუდავს მატერიალური და სასაქონლო რესურსებს ანუ აფერხებს კაპიტალს. ტრანსპორტირება, მოითხოვს გადამზიდავი ფირმისგან ფინანსურ რესურსებს, საკუთარი სატრანსპორტო საშუალებით, ტვირთზიდვის განხორციელების შემთვევაში და გარე დანახარჯებს, როდესაც ტვირთის გადაზიდვისას იყენებს სხვა გადამზიდავ კომპანიებს. ამრიგად ტრანსპორტის მოცემული ფუნქცია, განსაზღვრავს მის მთავარ მიზანს - მიიტანოს ტვირთი დანიშნულების ადგილზე, რაც შეიძლება სწრაფად, იაფად და გარემოსადმი რაც შეიძლება ნაკლები ზიანის მიყენებით. აგრეთვე საჭიროა გადასაზიდი ტვირთების დანაკარგების და გაფუჭების მინიმუმაცია ტვირთმფლობელის მოთხოვნების შესაბამისად.

## 2.1. გადამზიდავის მარშრუტის დაგეგმვა

არსებობს ტრანსპორტის შემდეგი ძირითადი სახეობები: საჰაერო, სარკინიგზო, საზღვაო და საავტომობილო ტრანსპორტი. თითოეულ სატრანსპორტო

საშუალებას გააჩნია თავისი და დებიოთი და უაროფითი მხარეები ასევე უპირატესობები და ნაკლოვანებები. განვიხილოთ თითოეული მათგანი

### **საჰაერო ტრანსპორტი**

საჰაერო ტრანსპორტი, გამოიყენება მგზავრთა გადაყვანისთვის და ტვირთების გადასაზიდად საჰაერო გზით. საჰაერო გზის დაპყრობას ადამიანი უძველესი დროიდან ცდილობს, ჰაერში გაფრენის მსურველებს შორის უპირველესი შედეგი მიაღწიეს ფრანგმა ძმებმა, 1783 წელს ააგეს ჰაერზე უფრო მსუბუქი საჰაერო ხომალდი, საჰაერო ბურთი. 1783 წლის 4 ივლისს კი უამრავი ხალხის თანდასწრებით ძმები მონგოლფიერების ბალონი ჰაერში აფრინდა და ათ წუთში დაახლოებით 500 მეტრის სიმაღლეზე ავიდა. ამის შემდეგ უკვე ჩნდებიან ძმები რაიტები- ამერიკელი გამომგონებლები და ავიაციის პიონერები, რომელბმაც სამყაროს ფრენა ასწავლეს და მსოფლიო სულ სხვა თვალით დაგვანახეს. 1903 წელს 17 დეკემბერს, ქალაქ კიტი ჰოუკში, ორვილი აფრინდა 120 ფუტ სიმაღლეზე. ამ 12 წამიანმა ფრენამ შეცვალა მსოფლიო და მისცა ადამიანებს შესაძლებლობა, ემოგზაურათ ისეთ ადგილებში, რაზეც მანამდე ვერც კი იოცნებებდნენ. ქართული ავიაციის ისტორია კი მალევე, 1908 წლიდან იწყება და პირველი ქართველი ავიატორის, ბესარიონ ქებურიას სახელს უკავშირდება, რომელიც ისტორიაში შევიდა, როგორც ამიერკავკასიის ავიაციის ფუძემდებელი. ქებურიას სახელთანაა დაკავშირებული ასევე პირველ ქართველ მფრინავთა თაობების აღზრდა, აეროდრომების მშენებლობა და ზოგადად, ამ სფეროს განვითარება რეგიონში.

### **უპირატესობა**

ძალიან მაღალი სიჩქარე

საიმედოობა

### **ნაკლოვანება**

გადაზიდვების ძალიან მაღალი თვითღირებულება

დამოკიდებულება ამინდის პირობებზე

არასაკმარისი გეოგრაფიული ხელმისაწვდომობა

დიდი პარტიის ერთდროულად გადაზიდვის შეუძლებლობა

## სარკინიგზო ტრანსპორტი

სარკინიგზო ტრანსპორტი გამოიყენება ტვირთების გადასაზიდად და მგზავრთა გადასაცვანათ რკინიგზის ლიანდაგზე მოძრავი საშუალებების გამწყემებით.

საქართველოს რკინიგზა ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფნის ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი ნაწილია, რომელიც უმოკლესი გზით ევროპას ცენტრალურ აზიასთან აკავშირებს.

ორი კონტინენტის ერთმანეთთან დაკავშირების იდეა ჯერ კიდევ XIX საუკუნის 30-იან წლებში გაჩნდა. ამერიკავკასიის სხვა ქვეყნებისაგან განსხვავებით, საქართველო პრივილეგირებულ მდგომარეობაში აღმოჩნდა. შავი და კასპიის ზღვების დამაკავშირებელი სარკინიგზო მაგისტრალის მშენებლობა 1865 წელს დაიწყო. პირველმა მატარებელმა, რომელიც დამზადებული იყო საფრანგეთში „ბონეფონდის“ ქარხანაში(Ch. Bonnefond pres Paris), 1871 წელს გაიარა რკინიგზის მონაკვეთი ფოთი- ყვირილა (ამჟამად ზესტაფონი), ხოლო 1872 წლის 10 ოქტომბერს თბილისიდან ფოთში პირველი მატარებელი ჩავიდა. სწორედ ეს თარიღი ითვლება საქართველოს რკინიგზის „დაბადების დღედ“.

უპირატესობა:

- დიდი წონისა და მოცულობის ტვირთების გადაზიდვის შესაძლებლობა;
- ძალიან დიდი პარტიის ერთდროულად გადაზიდვის შესაძლებლობა
- ნებისმიერ მეტეოროლოგიურ პირობებში გადაზიდვის შესაძლებლობა
- შედარებით დაბალი ფასი;

ნაკლოვანება:

- გადამზიდავების ბუნებრივი მონოპოლია (საქართველოში ბუნებრივმონოპოლისტს წარმოადგენს სს „საქართველოს რკინიგზა“ და სხვა ალტერნატივა არ არსებობს. სხვა ქვეყნებშიც ასეა იშვიათი გამონაკლისის გარდა.
- ნაკლები მისაწვდომობა დანიშნულების ბოლო პუნქტამდე

## **საზღვაო ტრანსპორტი**

საზღვაო ტრანსპორტი გამოიყენება ტვირთების გადასაზიდად ოკენაეების და საზღვაო გზების გამოყენებით.

### *უპირატესობა*

- დიდი ზომისა და მოცულობის ტვირთების გადაზიდვის შესაძლებლობა
- ძალიან დიდი პარტიის ერთდროულად გადაზიდვის შესაძლებლობა
- დაბალი თვითღირებულება

### *ნაკლოვანება*

- დაბალი სიჩქარე
- დამოკიდებულია გეოგრაფიულ და მეტეოროლოგიურ პირობებზე
- რთული საპორტო იმფრასტრუქტუსი შექმნის აუცილებლობა
- ნაკლების მისაწვდომობა საბოლოო დანიშნულების ადგილამდე

## **საავტომობილო ტრანსპორტი**

საავტომობილო ტრანსპორტი გამოიყენება ტვირთების გადასაზიდად და მგზავრების გადასაყვანად საავტომობილო გზების და ავტომობილების გამოყენებით

### *უპირატესობა*

- მაღალი მიღწევადობა
- ტვირთების მიტანის შესაძლებლობა კარიდან კარამდე
- მანევრულობა მოქნილობა დინამიურობა
- მაღალი სიჩქარე
- ალტერნატიული მარშუტის შესაძლებლობა
- მცირე პარტიებით გადაზიდვის შესაძლებლობა
- გადამზიდვის თვითონ არჩევანი

### *ნაკლოვანება*

- დაბალი მწარმოებლობა
- დამოკიდებულება მეტეოროლოგიურ და გეოგრაფიულ პირობებზე

- საგზაო პირობებზე დამოკიდებულება
- ეკოლოგიური პირობები
- შედარებით მაღალი თვითღირებულება

საავტომობილო ტრანსპორტს განსაკუთრებული როლი ეკუთვნის გადაზიდვებში, რადგან იგი წარმოადგენს ყველაზე მოქნილ და მობილურ საშუალებას, რომელიც გარეშეც შეუძლებელია "კარიდან კარამდე" პრინციპის უზრუნველყოფა და ტვირთის მიტანა საბოლოო დანიშნულების პუნქტამდე.

როგორც უკვე ვნახეთ ყველა სახის ტრანსპორტს გააჩნია თავისი ნაკლოვანებები და უპირატესობები რისი გათვალისწინებაც უნდა მოახდინოს ლოჯისტიკის მენეჯერმა შესაბამის გადაწყვეტილების მიღების დროს. თანამედროვე ტექნიკური საშუალებების გამოყენებით როგორც არის საიტი <http://www.maps.google.com> ხდება კონკრეტული სიტუაციიდან გამომდინარე ალტერნატიული მარშრუტის დადგენარომელიც შეიძლება იყვეს სახმელეთო საზღვაო საჰაერო და სარკინიგზო. ასევე ხდება მოძიებული მარშრუტების გაანალიზება და მანძილის დადგენა.

განვიხილოთ მაგალითი:

საჭიროა ტვირთის გადაზიდვა ქალაქ ფოთიდან ყაზახეთის ქალაქ ალმაატამდე.

**ნაბიჯი 1. მარშრუტების დადგენა**

**ნაბიჯი 2. დაგენილ მარშრუტებზე მანძილის განსაღვრა**

**ნაბიჯი 3. თითოეული მარშრუტის თვითღირებულების გამოთვლა( დამოკიდებული მანძილზე ინფრასტრუქტურაზე ტრანზიტულ ქვეყნებზე და მათ სატრანსპორტო რეგულირებაზე , სანავის ღირებულებას ტრანზიტულ ქვეყნებში**

**ნაბიჯი 4. გადაზიდვის დროის გამოთვლა**

## ნაბიჯი 5. ბუნებრივი და რელიგიური პირობების დადგენა მარშრუტის თითოეულ მონაკვეთზე

## ნაბიჯი 6. სხვადასხვა სახის ტრანსპორტის მისადგომობის განსაზღვრა

მოცემულ შემთხვევაში გვაქვს რამდენიმე ალტერნატიული მარშრუტი :

- 1) საავტომობილო ტრანსპორტით საბაჟო გამშვები პუნქტი „ყაზბეგიდან“ რუსეთის გავლით რომლის მანძილია 4123 კილომეტრი
- 2) საავტომობილო ტრანსპორტით საბაჟო გამშვები პუნქტით „წითელი ხიდიდან“ აზერბაიჯანის, ირანის, თურქმენეთის და უზბეკეთის გავლით რომლის მანძილია 4471 კილომეტრი
- 3) სარკინიგზო ტრანსპორტით აზერბაიჯანის, კასპიის ზღვის ბორნით გადაკვეთის და თურქმენეთის გავლით
- 4) ასევე შეიძლება საჰაერო ტრანსპორტით ტვირთის გადაზიდვა

თითოეულ მარშრუტს გააჩნია თავისი უპირატესობა და ნაკლოვანება. პირველი მარშრუტი საავტომობილო ტრანსპორტით გადაზიდვის შემთხვევაში ყველაზე მოკლეა, ასევე გაივლის მხოლოდ ერთ ტრანზიტულ ქვეყანას. რუსეთში საავტომობილო გზები კარგ მდგომარეობაშია, რაც მნიშვნელოვნად ამცირებს გადაზიდვის დროს და ხარჯებს. პრობლემას წარმოადგენს მეტეოროლოგიულ და პოლიტიკური ფაქტორი. „ყაზბეგის“ გამშვები პუნქტი ზამთარში დიდთოვლობის გამო ხშირად ჩაკეტილია. ასევე რუსეთთან რთული პოლიტიკური და ეკონომიკური ურთიერთობის გამო არსებობს ბევრი ბიუროკრატიული დაბრკოლება, რომელმაც შეიძლება შეაფერხოს გადაზიდვა. მაგალითად სავიზო რეჟიმი და მძღოლისთვის ვიზის აღების გართულებული პროცედურები. ყოველივე ზემოთ აღნიშნული საჭიროა იმისთვის, რომ მოხდეს ტრანსპორტის სახის არჩევა, რაციონალური და ოპტიმალური მარშრუტის შერჩევა, როგორც ღირებულების, ისე დროის მიხედვით. ასევე გათვალისწინებული ინდა იყოს დამკვეთის მოთხოვნა, კერძოდ თუ დამკვეთი

ითხოვს ტვირთის გადაზიდვას ა პუნქტიდან ბ პუნქტამდე ორი კვირის ვადაში და გვაქვს მარშრუტის რამოდენიმე ვარიანტი, შეგვიძლია არ ავირჩიოთ ყველაზე სწრაფი მარშრუტი თუ ის საკმაოდ ძვირი იქნება და არჩევანი გავაკეთოთ შედარებით დროში განწელილ მარშრუტზე, რომლის თვითღირებულებაც შედარებით ნაკლებია და მოთხოვნილ დროშიც ეტევა.

## 2.2 სამარშრუტო შეზღუდვები და მათი დაძლევის გზები

მარშრუტებზე შეიძლება წარმოიქმნას სხვადასხვა დაბრკოლებები და შეზღუდვები. ესენი შეიძლება იყოს: გეოგრაფიული კლიმატური პოლიტიკური და სხვა. ასევე გასათვალისწინებელია ისიც რომ გარკვეული ქვეყნებს გადაადგილებასთან დაკავშირებით გარკვეული შეზღუდვები აქვს დაწესებული. ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისათვის დასაშვებ ზომები და მასა. კონკრეტულად ავტოსატრანსპორტო საშუალების დასაშვები პარამეტრები (სიგრძე, სიგანე, სიმაღლე) სხვადასხვა ქვეყანაში შეიძლება სხვადასხვა იყოს, მაგალითად ჩვენს ქვეყანაში დასაშვები სიმაღლე შეუზღუდავად გადაადგილებისთვის არის მიწიდან 4 მეტრი, სიგანე 2,55 მეტრი, ხოლო სიგრძე 20 მეტრი. თუ აღემატება აღნიშნულ პარამეტრებს, მაშინ სატრანსპორტო საშუალებამ უნდა ისარგებლოს სპეციალური გაცილების სამსახურით. ხოლო თურქეთში დასაშვები სიმაღლე არის 4,5 მეტრი.

საერთაშორისო გადაზიდვების მწარმოებელ მძღოლთა შრომისა და დასვენების რეჟიმები. ამ რეჟიმების პარამეტრების სარეგისტრაციო მონაცემებისა (ტაქოგრაფები) და მათი გამოყენება. ტაქოგრაფი უზრუნველყოფს ავტომატურ რეგისტრაციას

- 1) მძღოლის მიერ ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვის დროს
- 2) დასვენების დრო
- 3) მოძრაობის სიჩქარეები
- 4) გავლილი გზა და სხვა პარამეტრები

საქართველო 2011 წლის 19 მაისს შეუერთდა "საერთაშორისო საავტომობილო გადაზიდვების მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების მუშაობის შესახებ" ევროპის შეთანხმებას (AETR), რომელიც საქართველოსთვის ძალაში შევიდა 2011 წლის 19 ნოემბრიდან. AETR-ის შეთანხმება ითვალისწინებს საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფისათვის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მძღოლთა შრომისა და

დასვენების ოპტიმალური რეჟიმების დაცვის პირობებს. AETR-ით განსაზღვრული ზემოაღნიშნული პირობების დაცვის კონტროლი ხორციელდება ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე დამონტაჟებული სპეციალური მაკონტროლებელი ხელსაწყო - ტაქოგრაფის გამოყენებით. ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე დამონტაჟებული ტაქოგრაფი უწყვეტ რეჟიმში ავტომატურად ახორციელებს ამ ავტოსატრანსპორტო საშუალების გავლილი მანძილის, მოძრაობის სიჩქარეს, ასევე მძღოლების მუშაობისა და დასვენების რეჟიმების პერიოდების (მაქსიმუმ 4,5 საათი უწყვეტი მართვის შემდეგ შესვენება 45 წთ და ა.შ.) შესახებ მონაცემების (აგრეთვე ზოგიერთი სხვა სახის მონაცემის, მაგ. სიჩქარის გადაჭარბების) გაზომვას და რეგისტრაციას. მისი გამოყენება სავალდებულოა AETR-ის წევრი ქვეყნების ტერიტორიებზე საერთაშორისო კომერციული საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვების (ასევე სამგზავრო გადაყვანების) განხორციელებისას, მიუხედავად იმისა საერთაშორისო გადაზიდვა წარმოადგენს თუ არა ტრანზიტს.

აქვე, აღსანიშნავია, რომ ქვეყნის ტერიტორიის ფარგლებში ტრანსპორტირების განხორციელებისათვის ტაქოგრაფის გამოყენება სავალდებულო არ არის. საყურადღებოა, რომ აღნიშნულ შეთანხმებასთან მიერთების გარეშე საქართველოს გადამზიდველებს შეეზღუდებოდა, როგორც სამგზავრო, ასევე სატვირთო ავტოსატრანსპორტო საშუალებების პარკის განახლების შესაძლებლობა, რადგანაც ციფრული ტაქოგრაფით აღჭურვილი ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მომსახურების შესაძლებლობა მხოლოდ AETR-ის წევრ ქვეყნებს გააჩნიათ. გასათვალისწინებელია ის ფაქტორიც, რომ საქართველოს მეზობელი ქვეყნები (თურქეთი, აზერბაიჯანი, სომხეთი, რუსეთი) უკვე მრავალი წელია შეთანხმების წევრები არიან. აღნიშნული შეთანხმების წევრია ასევე ევროპის ქვეყნების აბსოლუტური უმრავლესობა. საქართველოს საერთაშორისო საავტომობილო გადამზიდველები ევროპის მიმართულებით უკვე წლების მანძილზე იყენებენ ელექტრომექანიკურ (ანალოგურ) ტაქოგრაფებს. ამ ყველაფრის დაცვა და გამოყენება მნიშვნელოვანია რათა მოხდეს გადამზიდვის პროცესის უფლებების

დაცვა ტვირთის უსაფრთხოების გადაზიდვა და სხვა მნიშვნელოვანი საკითხები რაც ტვირთების გადაზიდვასთან არის დაკავშირებული.

საქართველომ შეთანხმებასთან მიერთებისას, დათქმის სახით მიიღო ე.წ. "ტოლერანტობის პერიოდი" (შეთანხმების ძალაში შესვლის თარიღიდან 2 წელი) ციფრული ტაქოგრაფების სისტემის დანერგვასთან დაკავშირებით, რომელიც ამოიწურა 2013 წლის 19 ნოემბერს. ჩვეულებრივი, ანალოგური ტიპის ტაქოგრაფების ნაცვლად ახალი ავტოსატრანსპორტო საშუალებები 2004 წლის მეორე ნახევრიდან უკვე აღჭურვილია ციფრული ტაქოგრაფებით, რომელთათვისაც აუცილებელია მძღოლთა პირადი ელექტრონული ბარათები. აღნიშნული ბარათების გარეშე საქართველოში რეგისტრირებული ციფრულტაქოგრაფიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მძღოლები ვეღარ შევიდოდნენ AETR-ის წევრი ქვეყნების ტერიტორიებზე. საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო და სსიპ "სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო" დაჩქარებული ტემპით ანხორციელებს შეთანხმების დებულებების საქართველოში სრულად იმპლემენტაციისათვის ყველა საჭირო ღონისძიებას, რათა ისინი დასრულდეს ზემოხსენებულ თარიღამდე. აქვე საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსში იგეგმება, ცვლილების შეტანა, რომლის მიხედვითაც საერთაშორისო საავტომობილო გადაზიდვების მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების მუშაობის შესახებ ევროპის შეთანხმების წესების დარღვევით საერთაშორისო " (AETR) საავტომობილო გადაყვანა გადაზიდვის განხორციელება გამოიწვევს დაჯარიმებას - 500 ლარის ოდენობით რომელიც საქართველოს მთავრობის მიერ უკვე ინიცირებულია, განმეორებითი დარღვევის შემთხვევაში ჯარიმს საზღაური იზრდება და უფრო მკაცრიც ხდება. საქართველოს საავტომობილო გზებზე, წესების დარღვევაზე კონტროლს AETR-განახორციელებენ საპატრულო პოლიციის ტაქოგრაფების მონაცემების წამკითხველი, ტექნიკური საშუალებებით აღჭურვილი და შესაბამისად გადამზადებული თანამშრომლები. განსაზღვრული პირობების დაცვის კონტროლს სხვა, AETR- შემთხვევებში კი განახორციელებს საქართველოს ეკონომიკისა და

მდგრადი განვითარების სამინისტრო, ან ის უწყება, რომლებზედაც სამინისტროსგან იქნება ეს უფლებები დელეგირებული.

ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მიერ გახარჯული საწვავის აღრიცხვისა და გამოქვითვის საკითხები. რიგ ქვეყნებში (მათ შორის საქართველოშიც) არის დანესებული შებლუდები საწვავის შეტანაზე სატრანსპორტო საშუალების მიერ. მაგალითად: თურქეთის რესპუბლიკაში შესვლისას სატრანსპორტო საშუალებაში არ უნდა ესხას 500 ლიტრ საწვავზე მეტი. საწვავთან დაკავშირებული შებლუდები გამოწვეულია სახვადასხვა ქვეყანაში საწვავზე სხვდასხვა ფასების გამო და ამ ყველაფრის გათვალისწინებით, არაკეთილსინდისიერი გადაზიდვები სპეკულაციურ საქმიანობას ეწევიან, რისგან თავის დასაცავადაც შემოღებულია სწორედ ეს წესები, რომ მხოლოდ გარკვეული წესით დადგენილი საწვავის რაოდენობის გადატანაა ნებადართული. ანალოგიური შებლუდვა საქართველოში შემოსვლაზეც ( საქართველოში საწვავის შემოტანაზე დანესებული შებლუდვა)

ასევე არსებობს ტექნიკური მოთხოვნები რომელსაც საავტომობილო ტრანსპორტი უნდა აკმაყოფილებდეს. საავტომობილო ტრანსპორტის მოძრავ შემადგენლობას წაეყენება მოთხოვნების 3 ჯგუფი: სავალდებულო, არასავალდებულო, დაკავშირებული გადაზიდვების განსაკუთრებულ პირობებთან:

სავალდებულო - ეკონომიკური ხასიათის მოთხოვნები, საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოებისა და ტექნიკური მოთხოვნები

არასავალდებულო - მოთხოვნები რომელიც შეიძლება შესრულდეს ან არ შესრულდეს. მაგალითად დაკიდების სისტემა ავტომობილს ექნება რესორული თუ პნევმატური.

დაკავშირებული გადაზიდვების განსაკუთრებულ პირობებთან (მაგალითად, მალფუჭებადი და საშიში ტვირთების გადაზიდვა დადგენილი წესების მიხედვით, მძიმე წონიანი და მსხვილგაბარიტიანი ტვირთების გადაზიდვა არსებული რეკომენდაციების შე-საბამისად)

ავტო სატრანსპორტო საშუალებათა სატვირთო განყოფილებისადმი წაყენებული მოთხოვნები:

ტვირთების ამოღების შეუძლებლობა სატრანსპორტო საშუალებათა დალუქული (დაბეჭდილი) ნაწილიდან და ტვირთების განთავსება მის შიგნით გატეხვის კვალის გარეშე, ან/და საბაჟო ბეჭდებისა და ლუქების დაზიანება; ბეჭდებისა და ლუქების დადების შესაძლებლობა;

საიდუმლო ადგილების არარსებობა ტვირთების გადამალვისათვის;

მისანვდომადობა საბაჟო კონტროლისათვის.

*ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა ძირითადი მასა*

საერთო - ავტოსატრანსპორტო საშუალების მასა ტვირთით ანდა მის გარეშე, რომელიც არ აჭარბებს დასაშვებ პარამეტრებს და დადგენილია საავტომობილო გზებზე მოძრაობისათვის.

ღერძული მასა, რომელიც გადაეცემა ავტოსატრანსპორტო საშუალებას ღერძის— მეშვეობით საავტომობილო გზაზე. იგი არ უნდა აღემატებოდეს დასაშვებ პარამეტრებს საავტომობილო გზებზე მოძრაობისათვის. ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა მაქსიმალური გაბარიტები

ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა უდიდესი სიგრძე, სიმაღლე და (ანდა) სიგანე, რომელიც არ აღემატება დასაშვებ პარამეტრებს, დადგენილია საავტომობილო გზებზე გავლისათვის.

*სატრანსპორტო საშუალებათა ტვირთტევადობა*

სატრანსპორტო საშუალებათა სატვირთო სათავსოს ჯამური მოცულობა, რომელიც გამოიყენება ტვირთების განთავსებისა და გადაზიდვისათვის;

ტვირთების უდიდესი რაოდენობა, რომელიც შეიძლება ერთდროულად გადაზიდულ იქნას ავტოსატრანსპორტო საშუალების მიერ, დამოკიდებულია გადასაზიდი ტვირთის მოცულობითი მასის (სიმკვრივისა) და მისი გეომეტრიული ფორმისაგან

*სატრანსპორტო საშუალებათა მახასიათებლები რაც განსაძღვრავენ ტვირთტევადობას*

- ნომინალური ტვირთამწეობა;
- ავტომობილის ძარის შიდა მოცულობა

ნომინალური ტვირთამწეობა განისაზღვრება ტვირთის რაოდენობით (ტონებში, რომელიც შეიძლება დატვირთული იქნას მოცემულ სატრანსპორტო საშუალებაზე მისი სავალი ნაწილების, ჩარჩოსა და ძარის სიმტკიცის შესაბამისად). ტვირთების მიღების დროს გადამზიდავი ვალდებულია შეამოწმოს:

სასაქონლო-სატრანსპორტო ზედდებულში შესრულებული ჩანაწერის სისწორე რომელიც ეხება სატვირთო ადგილების ადგილების რაოდენობას, მათ მარკირებასა და ნუმერაციას.

ტვირთისა და მისი შეფუთვის გარეგან მდგომარეობას

*საშუალო ტვირთების გადაზიდვის დროს მძღოლი ვალდებულია შეამოწმოს:*

- საჭირო ინფორმაციის არსებობა გადასაზიდი ტვირთის შესახებ;
- საჭირო მონაცემების რაოდენობა, რომელიც უზრუნველყოფს სატრანსპორტო საშუალებებისა და გადასაზიდი ტვირთების უსაფრთხოებას;
- ნარინჯის ფერის სუფთა და მკაფიოდ გასარჩევი ფირფიტების არსებობა რომლებიც საიმედოდ მაგრდება სატრანსპორტო საშუალებაზე

საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვების შესახებ ორმხრივი და მრავალმხრივი სამთავრობათაშორისო ძირითადი დებულებები:

ხელშეკრულების პირობები უნდა ითვალისწინებდეს მგზავრების გადაყვანას და ტვირთის გადაზიდვებს საავტომობილო გზებით, გახსნილი საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლისათვის, ერთი მონაწილე ქვეყნის ტერიტორიიდან ან მისი ტერიტორიისაკენ, აგრეთვე ტრანზიტით მეორე მონაწილე ქვეყნის ტერიტორიის გავლით, იმ სატრანსპორტო საშუალებებით, რომლებიც რეგისტრირებულია პირველი მონაწილე მხარის ტერიტორიაზე და უფლება აქვთ განახორციელონ საერთაშორისო გადაზიდვები

არცერთ მონაწილე მხარეს არ შეუძლია დაანესოს საექსპორტო ან საიმპორტო გადასახადი (საბაჟო გადასახადის ჩათვლით) მეორე მონაწილე სატრანსპორტო

საშუალებებზე, რომლებიც იმყრებიან მის ტერიტორიაზე, გარდა შემდეგი შემთხვევებისა

ა) გადასახადი ფასიანი საგზაო ინფრასტრუქტურების ქსელის გამოყენებისათვის (ბეგარა გზებზე და ხიდებზე);

ბ) გადასახადი არადისკრიმინაციულ საფუძველზე, რათა დაიფაროს სხვაობა სანჯავის საერთაშორისო და ნაციონალურ ფასებს შორის;

გ) გადასახადი, თუკი წონა, მოცულობა ან სატრანსპორტო საშუალების ტვირთი აღემატება განსაზღვრულ ნორმებს მონაწილე მხარეების სახელმწიფო კანონმდებლობის მიხედვით;

დ) გადასახადი, (ორივე მონაწილე მხარის შეთანხმებით) თუ ერთ-ერთი მხარის სატრანსპორტო საშუალებანი განახორციელებენ გადაზიდვებს მეორე მხარის ტერიტორიაზე დადგენილ კვოტებზე ზევით.

## 2.3 ოპტიმალური ტრანსპორტის შერჩევა

ვიცით, რომ ტვირთების გადაზიდვისთვის საჭიროა რაიმე სატრანსპორტო საშუალების შერჩევა, მაგრამ ეს სატრანსპორტო საშუალება შემთხვევით არ უნდა იქნეს შერჩეული, ის უნდა იყოს ოპტიმალური, ანუ უნდა შეესაბამებოდეს ტვირთების სპეციფიკას, მარშრუტს და სხვა საკითხებს, რაც უშუალოდ გადაზიდვასთან არის დაკავშირებული

თითველ სატრანსპორტო სახეს გააჩნია ქვესახეები და ესენია:

**სარკინიგზო ტრანსპორტი:** სავაგონო პარკი შედგება სამგზავრო და სატვირთო ვაგონებისაგან: სატვირთო ვაგონები იყოფა უნივერსალური (დახურული, ნახევარვაგონები, ბაქნები, ცისტერნები) და სპეციალიზირებულად განსაზღვრული სახის ტვირთის გადასაზიდად (იზოთერმული, ცემენტმზიდები, მჟავე სითხეების და სხვა). დახურულ ვაგონებს იყენებენ ღირებული ტვირთების ატმოსფერული ნალექებისაგან დასაცავად; ნახევარვაგონები მასიური ყრილი და ხეტყის ტვირთებისათვის; ცისტერნები თხევადი ტვირთებისათვის (ბენზინი, ნავთი და სხვა). მძიმეწონიანი და მსხვილვაზარტიანი ტვირთების გადაზიდვა წარმოებს ტრანსპორტიორებზე ტვირთამწეობით 400ტ. სარკინიგზო ტრანსპორტს ძირითადად

იყენებენ მაშინ როდესაც საქმე გვაქვს დიდი ზომის და მასის ტვირთბის გადაზიდვის საჭიროება, ვაგონის თითოეული ტიპი ხასიათდება ტვირთამწეობით, მოცულობით, ვაგონის ტარის მასით და სხვა მაჩვენებლებით. ტვირთამწეობა განისაზღვრება ტვირთის რაოდენობით ტონებში, რომელიც შეიძლება ჩატვირთული იქნეს ვაგონში, ვაგონის მასის, ძარის და სამოძრაო თლების სიმტკიცის გათვალისწინებით.

**საზღვაო და სამდინარო ტრანსპორტი:** ძირითად მახასიათებლებს, რომლებიც ახასიათებს სამდინარო და საზღვაო გემებს მიეკუთვნება: წყალწყვა, ტვირთამწეობა, ტვირთტევადობა, გემების ზომები (სიგრძე, სიგანე, ბორტის სიმაღლე) და დაჯდომა ცარიელ და დატვირთულ მდგომარეობებში. წყალწყვა (მასური და მოცულობითი) განისაზღვრება შესაბამისად წყლის მასით ან/და მოცულობით, რომელიც გამოძევებულია მცურავი გემის მიერ. ტვირთამწეობა – გემის გადაზიდვის უნარიანობა, გამოხატული ტონებში; ტვირთტევადობა – ესაა გემის უნარი, მოითავსოს განსაზღვრული მოცულობის ტვირთი. დატვირთვისა და განტვირთვის, ტვირთების მიღებისა და გაცემის, გადაზიდვების ორგანიზაციისა და ფლოტის მომსახურების ოპერაციების შესრულებას ემსახურება საზღვაო და სამდინარო პორტები, ნავმისადგომები და სარკინიგზო სატვირთო სადგურები. რაც საჭიროა გემის ბორტზე ტვირთის განთავსებისთვის.

**პორტი** ეწოდება სანაპირო პუნქტს, რომელსაც აქვს მოხერხებული სანაპირო მი-სასვლელები გემებისათვის, დაკავშირებული სანაპირო ტერიტორიის მხრიდან სარკინიგზო და ურელსო ტრანსპორტთან. იგი აღჭურვილია ნაგებობებით, მონაწილობით და მექანიზმებით, რომლებიც უზრუნველყოფენ გემების, ვაგონებისა და ავტოტრანსპორტის სწრაფ დატვირთვასა და გატვირთვას. სატვირთო სადგური – ესაა საგზაო და სატვირთო მონაწილობების, ტექნიკური და სამომსახურეო სათავსოების კომპლექსს და განკუთვნილია შესაბამისი სატვირთო და კომერციული ოპერაციების შესასრულებლად. ის წარმოებს ოპერაციებს ტვირთების და ბარგის მიღების, დატვირთვისა და გადატვირთვისთვის. პორტები ერთმანეთისგან განსხვავდება სხვადასხვა მახასიათებლებით ყველა პორტს არ შეუძლია ნებისმიერი მოცულობის გემის მიღება რადგან შეიძლება იგი საკმარისი

სიღრმით არ გამოირჩეოდეს, საქართველოში კი გვაქვს ისეთი უნიკალური პორტი რომლის ანალოგიც ძალიან მცირეა მსოფლიოში და ეს არის ყულევის პორტი მაგრამ საჭიროა მოხდეს მისი სათანადო იმფრასტრუქტურით მოწყობა რათა შეძლოს მაქსიმალური დატვირთვით მუშაობა.

საზღვაო სამდინარო სატრანსპორტო საშუალებების გავრცელებული სახეები:

**საკაბოტაჟო გემი** - საკაბოტაჟო გემები გადაადგილებენ საქონელს პატარა პორტებიდან დიდ პორტებში და პირიქით, ისინი შედარებით მცირე ზომის არიან, მოძრაობენ სანაპიროს გასწვრივ და ღროის მცირე მონაკვეთში ბევრ გაჩერებებს აკეთებენ.

**რო-რო ტიპის გემი** - მათ არ აქვთ ტიპური გემის ფორმა, ისინი ძირითადად გამოიყენება სახმელეთო ტრანსპორტის (მატარებლის ვაგონის, მანქანის დას ხვა) გადასაზიდად. სატრანსპორტო საშუალებები გემში ხვდებიან გასაშლელი რამპის საშუალებით, შესაბამისად მისი დატვირთვა გადმოტვირთვა დიდ ღროს არ საჭიროებს.

**რეფერები** - რეფერები განკუთვნილია ძირითადად გაყინული პროდუქციის გადასაზიდად, ის კონტეინერის მზიდის ერთ-ერთი სახეობაა, ეს მაცივარ კონტეინერები კი რომელიც გემზეა დატვირთული გემის შიდა ელოქტრო სისტემაშია ჩართული რათა ტემპერატურის შენარჩუნება მოხდეს.

**ტანკერი** - ტანკერი გამოიყენება თხევადი ტვირთის გადასაზიდად უმეტეს შემთხვევაში კი ნავთობის.

თანამედროვე გადაზიდვებში მნიშვნელოვანი ადგილის უჭირავს საზღვაო ტრანსპორტით გადაზიდვებს. ეს შემთხვევითი არ არის და განპირობებულია საზღვაო ტრანსპორტის უპირატესობებით, რაც იმაში გამოიხატება, რომ გემით დიდი პარტიის ერთად გადაზიდვის შესაძლებლობა აქვს, ასევე სხვა გადამზიდ საშუალებებთან შედარებით ნაკლები დანახარჯები. ერთადერთი ნაკლოვანება ისაა რომ დიდი ღრო ჭირდება საბოლოო ადგილამდე მისაღწევად.

**საავტომობილო ტრანსპორტი:** საავტომობილო ტრანსპორტის მატერიალურ ტექნიკური ბაზა შედგება (ავტომობილების, მანქანის, მისაბმელების ნახევარ მისაბმელების)ავტოსატრანსპორტო საწარმოების და საავტომობილო გზებისგან.

სატვირთო ავტომობილებს ანსხვავებენ ტვირთამწეობის მიხედვით: არის საშუალო რომლის ტვირთამწეობა 15 ტონაა, საშუალოზე მცირე რომლის ტვირთამწეობა 15 ტონაზე ნაკლებია, დიდი, რომლის ტვირთამწეობა მერყეობს 15 ტონიდან 20 ტონამდე.

ავტომობილ-მანქანები ესაა ავტომობილები, რომლებიც მონყობილია მისაბმელების ბუქსირებისათვის. ამა თუ იმ ტიპის მოძრავი შემადგენლობის გამოყენების მიზანშეწონილობა განისაზღვრება მისი საექსპლუატაციო – ტექნიკური თვისებებით და ექსპლუატაციის კონკრეტული პირობებით. ავტომობილის საექსპლუატაციო-ტექნიკურ ნიშნებს მიეკუთვნება მისი გაბარიტები და მასა, გავლადობა, მდგრადობა და მანევრულობა, მოძრაობა, დინამიკური თვისებები და ეკონომიურობა. მანქანა ავტომობილებს გამოიყენებენ დიდი ზომის ტვირთების თუ სპეციალური დანიშნულების ტრანსპორტის გადაადგილებისათვის.

მოძრავი შემადგენლობის ეფექტურობის მაჩვენებლები შეიძლება იყოს თვითღირებულება, მწარმოებლობა, ენერგოტევალობა, მასალათევალობა და სხვა. სატვირთო ავტოსატრანსპორტო საშუალება ძარის მონყობილობისა და სხვა კონსტრუქციული თავისებურებათა გამო იყოფა შემდეგ ავტოსატრანსპორტო საშუალებებად;

საერთო დანიშნულების ავტომობილები, მისაბმელები, ნახევრადმისაბმელები, რომელსაც აქვს გადაუბმელი ბორტიანი ძარა, მონყობილი რიგ შემთხვევაში რკალებიანი ბრეზენტით, გამოიყენება სხვადასხვა სახის ტვირთების გადასაზიდად;

სპეციალიზირებული ავტომობილები, მისაბმელები და ნახევრადმისაბმელები, მათ აქვთ ძარების სხვადასხვა ტიპები, განკუთვნილი განსაზღვრული სახის ტვირთების გადასაზიდად (მაგალითად, თვითმცლელელები, ცისტერნები, ავტომობილები სპეციალური ბაქნებით და სხვა); მათი ძარის ტიპები

გამომდინარეობს იმ სპეციფიკიდან რომელსაც ის ემსახურება და რომელი ტვირთის გადატანასაც ის ასრულებს.

სპეციალური საავტომობილო ფარდულები, ავტომობილები კომპრესორული მონწყობილობებით, მოსავლის ასაღები ავტომობილები, მძიმე წონიანი და მსხვილგაბარიტიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებები;

ავტოსატრანსპორტო საშუალება ტვირთით და ტვირთის გარეშე, რომლის ერთი წონითი ანდა გაბარიტული პარამეტრი აღემატება დასაშვებ პარამეტრებს, რომელიც დადგენილია საავტომობილო გზებზე მოძრაობისათვის; მანევარა: ავტოსატრანსპორტო საშუალება ძრავით, რომელიც განკუთვნილია უმეტესწილად მისაბმელებისა და ნახევრადმისაბმელების ბუქსირებისათვის; მისაბმელი - ავტოსატრანსპორტო საშუალება მექანიკური ამძრავის გარეშე, რომელიც გამოიყენება ტვირთების გადაზიდვისათვის; ნახევრადმისაბმელი - ავტოსატრანსპორტო საშუალება მექანიკური ამძრავის გარეშე, დანიშნულია ტვირთების გადაზიდვისათვის და მანევართან შეერთებულია ისეთნაირად, რომ მისი მასის დიდი ნაწილი გადასულია უშუალოდ მანევარზე; ავტომატარებელი - კომბინირებული ავტოსატრანსპორტო საშუალება, რომელიც შედგება სატვიტრო ავტომობილისა და მისაბმელისაგან (მისაბმელი ავტომატარებელი მისაბმელისა და მისაბმელის ანდა ნახევრადმისაბმელისაგან) უნაგირა ავტომატარებელი;

ამა თუ იმ სატრანსპორტო საშუალების შერჩვისას უნდა გავითვალისწინოთ სხვადასხვა ფაქტორები. ეს შეიძლება იყოს დროის ფაქტორი, ფინანსური ფაქტორები, რაც ყველაზე მნიშვნელოვანია ნებისმიერი გამგზავნისთვის, ასევე უნდა გავითვალისწინოთ ისიც, რომ ერთი გადაზიდვის პროცესის დროს გადაზიდვაში შეიძლება ყველა სახის ტრანსპორტი იყოს ჩართული და ამ დროს ვერ ავერიდებით იმ დროით და ფინანსურ დანახარჯებს რაც ამ ყველაფრით იქნება გამოწვეული.

სხვადასხვა სახის ტრანსპორტის გამოყენება დამოკიდებულია ფაქტორების დიდ რაოდენობაზე: გეოგრაფიული და სეზონური ფაქტორები; ქვეყანაში პოლიტიკური მდგომარეობა ინფრასტრუქტურის მრავალფეროვნების ხარისხი; გადაზიდვის მოცემული ვადებისა და გზაში ტვირთების დაცვის უზრუნველ-ყოფის

შესაძლებლობა; სახელმწიფოს პოლიტიკა: პოლიტიკური სიტუაცია რეგიონებში; ნორმატიული და საკანონმდებლო ბაზის არსებობა და სხვა მრავალი. გარდა ამისა ტრანსპორტის ამა თუ იმ სახის შერჩევაზე გავლენას ახდენს მიზიდვის მარშრუტის ალტერნატიულობის პრობლემა, და შესაბამისად, პირდაპირი ან შერეული მიმოსვლების გამოყენება.

უნდა განვასხვაოთ ტრანსპორტის სახის შერჩევის ეკონომიკური და არაეკონომიკური კრიტერიუმები. მაგალითად, ისეთი ფაქტორი, როგორცაა ზღვაზე გასასვლელის არსებობა ან არ არსებობა, მნიშვნელოვანია მოხდეს მსგავსი პირობების გათვალისწინება რადგან ზღვაზე გასასვლელსი ქონამ ან პირიქით არ ქონამ შეიძლება მნიშვნელოვანი გავლენა მოახდინოს გადაზიდვაზე და გაზარდოს დრო და ფინანსური ხარჯი. განსაზღვრავს ტრანსპორტის სახის შერჩევას. ტრანსპორტის შერჩევაზე დიდ გავლენას ახდენს გადასაზიდი ტვირთების სატრანსპორტო დახასიათება. ეს არის ტვირთის ფიზიკური და ქიმიური თვისებების ერთობლიობა, რომელიც განსაზღვრავს გადაზიდვის, დატვირთვის, განტვირთვის, გადატვირთვის, შენახვის, დასაწყობების და ა.შ. პირობებსა და ტექნიკას.

ძალზე მნიშვნელოვანი კრიტერიუმია გადაზიდვის გადასახდელის სიდიდე. საავტომობილო, სარკინიგზო და შერეული ტრანსპორტით გერმანიაში ჩატარებულმა ტვირთების მიზიდვის პროცესის ხარისხის ანალიზმა გადაზიდვების ხანგრძლივობით, უსაფრთხოების პარამეტრებით, მიზიდვის სიზუსტით, ღირებულებით, მომსახურების დონით, საბაჟო და სხვა გადასახდელის გადახდის, მომსახურების მოქნილობით გვიჩვენებს, რომ საავტომობილო ტრანსპორტით განხორციელებული მიზიდვა წინ უსწრებს მიზიდვის სხვა სახეს ყველა მითითებული პარამეტრის მიხედვით. შერეული მიზიდვა იკავებს შუალედურ მდგომარეობას, ხოლო მიზიდვის ხანგრძლივობით, სიზუსტით, მიზიდვის ღირებულებით, მომსახურების დონით, საბაჟო გადასახდელის სიმარტივით, მომსახურების მოქნილობით ფასდება უკეთესად, ვიდრე სარკინიგზო მიზიდვა. შერეულმა გადაზიდვამ გადაზიდვების უსაფრთხოების მიხედვით მიიღო ცუდი შეფასება საავტომობილო და სარკინიგზო ტრანსპორტთან შედარებით. ეს კი იქედან არის

გამოწვეული რომ ამ ტიპის ტრანსპორტს გარკვეული ნაკლოვანებები ახასიათებთ სხვა სატრანსპორტო საშუალებებთან. განვითარებული საბაზრო ეკონომიკის ქვეყნების მონაცემებით გამოკითხული ტვირთგამზავნების 35% ყველაზე დიდ მნიშვნელობას ანიჭებს მიზიდვის ღირებულებას, 10%-31% - ვადებს, 14% - მომსახურების მოქნილობასა და საიმედობას (დაცვას) მიმოსვლის სახეები: ტვირთების გადაზიდვების პროექტში ანსხვავებენ მიმოსვლის ორ სახეს: შერეულსა და პირდაპირს.

შერეული მიმოსვლა - ტვირთების გადაზიდვა სხვადასხვა, ან ერთი სახის ტრანსპორტით, მაგრამ გადატვირთით (მაგალითად, ერთი სახის ტრანსპორტიდან მეორეზე). შერეულ მიმოსვლებში საქონლის გადატვირთვის დროს ყოველთვის ფორმდება ახალი ხელშეკრულება გადაზიდვაზე, რომელიც საზღვრავს მხარეთა ურთიერთდამოკიდებულებებს მისი განხორციელების დროს.

პირდაპირი მიმოსვლა - ესაა გადაზიდვა როცა ხორციელდება ერთი სახის დოკუმენტით მიხედვად იმის გათვალისწინებით თუ რამდენჯე მოხდება მისი გადატვირთვა ანუ შეიძლება ტვირთის გადატვირთვა მოხდეს სხვა ტრანსპორტზე ამ დროს ამ დოკუმენტის გადაცემა მოხდება და გადაეცემა იმას ვის ბორტზეც გადაიტვირთა ტვირთი და ესე გაგრძელდება მან სანამ ტვირთი საბოლოო დანიშნულების ადგილზე არ მივა.

ერთსახიანი სისტემა, მიუხედავად გარეგნული სიმარტივისა და ფართო გავრცელებისა, რთულდება ტვირთების შეკრების, გამსხვილებულ გზავნილებათა ფორმირების ეტაპებზე, განსაკუთრებით კი ტერმინალური სისტემების პირობებში, სხვადასხვა ტვირთამწეობის ავტომობილების და ავტომატარებლების გამოყენების გამო. ეს მოითხოვს ისეთი თანამედროვე სატრანსპორტო ტექნოლოგიების გამოყენებას, როგორცაა წვეის მხარი, მინი ტერმინალური სისტემები და ა.შ.

ინტერმოდალური სისტემა წარმოადგენს უფრო რთულ ვარიანტს, განსაკუთრებით საერთაშორისო მიმოსვლებში მიზიდვის კომერციულ-სამართლებრივი, ფინანსურ - ეკონომიკური, ორგანიზაციულ - ტექნოლოგიური ასპექტებისა და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარების საკითხების

გადაწყვეტის თვალსაზრისით. ინტერმოდალურის ქვეშ იგულისხმება რამდენიმე სახის ტრანსპორტით, ერთიანი საგადასახადო დოკუმენტით ტვირთების მიზიდვის სისტემა გადაცლის პუნქტებში, ერთი სახის ტრანსპორტიდან მეორეზე მათი შემდგომი გადატვირთვით ტვირთმფლობელის მონაწილეობის გარეშე. არსებობს ინტერმოდალური გადაზიდვების სხვა განმარტებები

ინტერმოდალური წარმოადგენს ტვირთების გადაზიდვას რამდენიმე სახის ტრანსპორტით. ამ დროს ერთ-ერთი გადამზიდავთაგანი აწარმოებს მთელი მიზიდვის ორგანიზებას გაგზავნის ერთი პუნქტიდან გადატვირთვის ერთი ან რამდენიმე პუნქტის გავლით, დანიშნულების პუნქტამდე. გადაზიდვაზე პასუხისმგებლობისაგან დამოკიდებულებით გაიყვება სატრანსპორტო დოკუმენტების სხვადასხვა სახე. მულტიმოდალური ეწოდება ისეთი სახის გადაზიდვას, როდესაც გადაზიდვის ორგანიზატორი პირი პასუხს აგებს მასზე გადაადგილების მთელს გზაზე, გადაზიდვაში მონაწილე ტრანსპორტის სახეთა რიცხვის მიუხედავად ერთი საგადასახადო დოკუმენტის გაფორმების დროს.

ინტერმოდალური სისტემის ფუნქციონირების აუცილებელ პირობას წარმოადგენს საინფორმაციო სისტემის არსებობა. მისი დახმარებით ხორციელდება შეკვეთის შესრულება (გადაზიდვის ხელშეკრულება), ე.ი. ტვირთის მიზიდვის პროცესში მთელი პროცესის დაგეგმვა, მართვა და კონტროლი ინფორმაციის მიწოდების პროცესის წინმსწრები, თანმხლები და დამამთავრებელი ინფორმაციის მემწეობით.

ამჟამად, მთელი მსოფლიოს პრაქტიკაში ფართოდ გამოიყენება მონაცემების ელექტრონული გაცვლის სხვადასხვა სისტემები. მათი გამოყენების ხარისხი განსაზღვრავს სატრანსპორტო მომსახურების მსოფლიო ბაზარზე სხვადასხვა ლოგისტიკური სატრანსპორტო სისტემების კონკურენტუნარიანობას. სატრანსპორტო ჯაჭვის ყველა რგოლის ურთიერთქმედების ახალი ფორმების დანერგვის პრინციპი განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია ინტერმო-დალური სატრანსპორტო სისტემების ფუნქციონირებისათვის, რადგანაც ასეთი სისტემის ეფექტურობა არსებითადაა დამოკიდებული მისი ორგანიზაციისაგან.

## 2.4 გადამზიდვის შერჩევა

გადაზიდვის დროს ასევე მნიშვნელოვანია სწორად მოხდეს გადამზიდვის შერჩევა, ვინაიდან და რადგანაც, ყველა გადამზიდვის, არ შეუძლია წარმატებით განახროციელოს სახვდასხვა მიზეზების გამო ტვირთების გადაზიდვა და არსებობს იმის შემთვევებიც თუ როგორ ფატალურად მთავრდება ცუდი გადაზიდვა, ამის მაგალითად უამრავი ჩაძირული გემი და დამტვრეული ავტოტრანსპორტი შეიძლება მოვიყვანოთ რომლებიც გადამზიდვ კომპანიებს ეკუთვნოდნენ. ამიტომაც საჭიროა

გადამზიდავის შერჩევის დროს დიდი სიფრთხილე გამოვიჩინოთ, რადგანაც ჩვენი ტვირთი საფრთხის ქვეშ რომ არ იყოს. ძირითადად უპირატესობას ანიჭებენ ისეთ გადაზიდვებს რომლებსაც ყველა სახის ტრანსპორტი გააჩნია და მათთვის გადაზიდვა პრობლემას არ წამროადგენს, ესეთი კომპანიები გამოცდილნიც არიან და შესაბამისად უსაფრთხოებასაც უზრუნველყოფენ.

მატერიალური რესურსების შესყიდვებისა და მიზიდვის, აგრეთვე მომხმარებლისათვის მზა პროდუქციის დისტრიბუციის პროცესებში, ფირმა მწარმოებლებმა შეიძლება გამოიყენონ ტრანსპორტირების სხვადასხვა ვარიანტები, ტრანსპორტის სახეები, აგრეთვე სხვადასხვა ლოგისტიკური პარტნიორები (შუამავლები) პროდუქციის მიზიდვის ორგანიზაციაში. ფირმის ლოგისტიკურმა მენეჯმენტმა უნინარეს ყოვლისა, უნდა გადანყვიტოს საკითხი იმის შესახებ, შექმნას თუ არა თავისი სატრანსპორტო საშუალებათა პარკი, ან გამოიყენოს. დაქირავებული ტრანსპორტი (საერთო სარგებლობის თუ კერძო). ალტერნატივების შერჩევის დროს გამოდიან კრიტერიუმების განსაზღვრული სისტემიდან, მათ მიეკუთვნება:

დანახარჯები სატრანსპორტო საშუალებათა საკუთარი ავტო პარკის შექმნასა და ექსპულატაციაზე (სატრანსპორტო საშუალების არენდა ლიზინგი)

ტრანსპორტირებისათვის სატრანსპორტო, სატრანსპორტო ლოჯისტიკური ფირმებისა და სხვა ლოჯისტიკური პარტნიორების გადახდა.

ტრანსპორტირების სიჩქარე (დრო)

ტრანსპორტირების ხარისხის, მიზიდვის საიმედოობა, ტვირთების შენახვა დაცვა და სხვა.

საკუთარი პარკის შექმნა მდგომარეობს მოძრავ შემადგენლობათა შექმნაში, სატრანსპორტო საშუალებათა და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის მომსახურებასა და რემონტისათვის სანარმოო-ტექნიკურ ბაზის შექმნაში. საბოლოო ანგარიშით ის შეიძლება გამართლებულ იქნას მნივშვნელოვანი მოგების მიღების შემთხვევაში. ამას ემატება მოგება გადაზიდვების ხარისხში. უმრავლეს შემთხვევაში ფირმა- დამამზადებლები მიმართავენ სპეციალიზირებული სატრანსპორტო

ფირმების მომსახურებას, ამიტომ შემდგომში ჩვენ განვიხილავთ სახელდობრ ამ კომპლექსური სატრანსპორტო მომსახურების კომპანიებს.

შერჩევის ლოჯისტიკური პროცედურები მოიცავს:

- ტრანსპორტირების სახის შერჩევას
- ტრანსპორტის სახის ან და რამდენიმე სახის ტრანსპორტის შერჩევას ( თუ ეს საჭიროა)
- ტრანსპორტირებაში ლოჯისტიკური შუამავლების შერჩევას

უნიმოდალური (ერთსახოვანი) ტრანსპორტირება ხორციელდება ერთი სახის ტრანსპორტით. მაგალითად, საავტომობილოთი. ჩვეულებრივ გამოიყენება, როდესაც ცნობილია (მოცემულია) ლოჯისტიკურ ჯაჭვში ტრანსპორტირების სანყისი და საბოლოო რგოლები დასაწყობებისა და ტვირთგადამუშავების შუალედური ოპერაციების გარეშე. ასეთი გადაზიდვის დროს ტრანსპორტის სახის შერჩევის კრიტერიუმებს წარმოადგენს: ტვირთის სახე, გაგზავნის მოცულობა, მომხმარებელთათვის ტვირთის მიზიდვის დრო, დანახარჯები გადაზიდვაზე. მაგალითად, მსხვილტონაჟიანი გზავნილებების მიზიდვის საბოლოო პუნქტში მისასვლელი გზების არსებობის შემთხვევაში მიზანშეწონილია გამოყენებულ იქნას სარკინიგზო ტრანსპორტი, წვრილპარტიული გზავნილებების შემთხვევაში მოკლე მანძილებზე ავტომობილი.

ტვირთების შერეული გადაზიდვა (შერეული გადაზიდვა) ჩვეულებრივ ხორციელდება ორი სახის ტრანსპორტით, მაგალითად: სარკინიგზო – საავტომობილო, სამდინარო საავტომობილო, საზღვაო სარკინიგზო და ა.შ. ანუ შერეული გადაზიდვის ტროს ორი ტიპის სატრანსპორტო საშუალებით წყვილში ხდება გადაზიდვა გადაზიდვის რალაც გარკვეულ ეტაპს ახორციელებს ერთი სატრანსპორტო საშუალება მეორე ნაწილს კი სხვა სატრანსპორტო საშუალება მაგრამ ეს არაა გამოწვეული რაიმე ახირებით ამ უბრალოდ გადაზიდვის მარშუტი მოითხოვს ამ შემთხვევაში ტვირთის მიზიდვა წარმოებს პირველი სახის ტრანსპორტით ეგრეთ წოდებულ გადაცლის პუნქტში ან სატვირთო ტერმინალში შენახვის, ან/და აქ წარმოებს ტვირთების გადატვირთვა შუალედური შენახვის გარეშე

სხვა სახის ტრანსპორტზე. შერეული ტრანსპორტის ტიპიურ მაგალითს წარმოადგენს ავტო სატრანსპორტო ფირმების მიერ სატრანსპორტო კვანძის, რკინიგზის სადგურის ანდა საზღვაო (სამდინარო) პორტის მომსახურება. ტრანსპორტირებისას ტრანსპორტის სახის და ლოგისტიკური შუამავლების შერჩევა წარმოებს კრიტერიუმების სისტემის საფუძველზე. გადაზიდვის ხერხისა და ტრანსპორტის სახის შერჩევისას ძირითად კრიტერიუმებს მიეკუთვნება:

- უმცირესი დანახარჯები ტრანსპორტირებაზე
- ტრანზიტის მოცემული დრო
- მაქსიმალური საიმედოობა და უსაფრთხოება
- მინიმალური დანახარჯები რომლები დაკავშირებულია გზაში მარაგებთან
- ტრანსპორტის სახის მიწვდომა და სიმძლავრე
- პროდუქციის დიფერენცია

ტრანსპორტირების დანახარჯებში შედის, როგორც სატრანსპორტო ტარიფები განსაზღვრული მოცულობის ტვირთის გადაზიდვაზე (სატრანსპორტო სამუშაოთა განსაზღვრული მოცულობის შესრულება), ასევე დანახარჯები, რომლებიც დაკავშირებულია სატრანსპორტო-საექსპედიციო ოპერაციებთან, დატვირთვასთან, განტვირთვასთან, ტარაში მოთავსებასთან, გადატვირთვასთან, დახარისხებასთან და ა.შ. ასევე უნდა მოხდეს მოულოდნელი ხარჯების გათვალისწინებაც რომელიც შეიძლება გამოწვეული იყვეს რაიმე გაუთვალისწინებელი მოვლენით ეს იქნება ბუნებრივი პირობების გაურესებით სატრანსპორტო საშუალების გაფუჭებით ან სხვა გარემოებით გამოწვეული ხარჯები. ე.ი. ფიზიკური განაწილების ლოგისტიკურ ოპერაციებზე, რომელიც თან ახლავს ტვირთების განაწილებას. როგორც წესი, სატრანსპორტო დანახარჯები (მიზიდვის დროსთან ერთად) წარმოადგენს ტრანსპორტის სახისა და გადაზიდვის ხერხის შერჩევის ძირითად კრიტერიუმს. მიზიდვის დრო (სატრანზიტო დრო), ისევე როგორც დანახარჯები წარმოადგენს პრიორიტეტულ მაჩვენებლს ალტერნატიული შერჩევის დროს.

ირჩევს რა ტრანსპორტის შესაბამის სახეს ლოგისტიკურმა მენეჯერმა უნდა გაითვალისწინოს სიმძლავრისა და მიწვდომის მაჩვენებლები ტრანსპორტის

ზიდვიტუნარიანობის შესაძლებლობების, ტექნიკურ-ეკონომიკური მაჩვენებლების და სივრცული მიდგომის სახით. და მან ზუსტად ის სატრანსპორტოსაშულება ან საშუალებათა ჯგუფი უნდა შეარჩიოს რომელიც ზუსტად იქნება მორგებული იმ ტვირთების სპეციფიკას რის გადაზიდვასაც ის აპირებს, ბოლოს, შერჩევის მნიშვნელოვან პირობას წარმოადგენს გზაში ტვირთების დაცვის, ტვირთების ხარისხის, სტანდარტებისა და საერთაშორისო ეკოლოგიური მოთხოვნების უზრუნველყოფა. ტრანსპორტირებაში გადანაცვებილებათა მიღების მრავალკრიტერიალურ პროცედურას შორის ცენტრალურ ადგილს იკავებს გადამზიდვის (ანდა რამოდენიმე გადამზიდვის) შერჩევის პროცედურა.

ხშირად ამ პროცედურას ანდობენ სატრანსპორტო-საექსპედიციო ფირმის ლოგისტიკის მენეჯერს, რომელთანაც ტვირთმფლობელს დამყარებული აქვს დიდი ხნის საქმიანი ურთიერთობები. ამ დროს ექსპედიტორს გადაეცემა ტვირთის მახასიათებლები, კრიტერიუმები და შეზღუდვები. თუ განსაზღვრულია ტრანსპორტის სახე, მაშინ ჩატარებულ უნდა იქნას სატრანსპორტო მომსახურების სპეციფიკური ბაზრის ანალიზი. ასეთ ბაზარზე მოქმედებს როგორც წესი, გადამზიდვების საკმაოდ დიდი რაოდენობა და აქვს სხვადასხვა ორგანიზაციულ-სამართლებრივი ფორმა. ძირითადად ისინი არიან ან შ.პ.ს ფორმით ან სააქციო საზოგადოებაა და მართვის ბერკეტები სახელმწიფოს ხელშია, გადამზიდვების წინასწარი შერჩევის ძირითად კრიტერიუმებს წარმოადგენს ხარჯები ტვირთების გადაზიდვაზე, მიზიდვის დროის საიმედობა, ტვირთების დაცვა გა აზიდვის დროს. შერჩევის პროცედურის დამატება წარმოებს სხვა რაოდენობრივი და ხარისხობრივი მაჩვენებლებით.

დასავლეთის პრაქტიკაში გადამზიდვების შერჩევისას ხშირად გამოიყენება სპეციალურად დამუშავებული მონაცემების სისტემა. გადამზიდვის შერჩევის კრიტერიუმის რანჟირება:

- კარიდან კარამდე ტრანსპორტირების საფასური
- კარიდან კარამდე ტრანზიტის საერთო დრო
- გადამზიდვის მზად ყოფნა ტვირთის შეცვლის შესახებ მოლაპარაკების დროს
- გადამზიდვის ფინანსური სტაბილურობა

- სერვისის დონე
- ტვირთების დაცვა
- გზავნილთა ექსპედირება
- პერსონალის კვალიფიკაცია
- გზავნილებათა თვალყურის დევნება
- გადამზიდავის მზად ყოფნა მოლაპარაკებისადმი სერვისის შეცვლის შესახებ
- გადამზიდავების მარშუტიზაციის სქემის მოქნილობა
- განაცხადის პროცედურა

ზემოთთქმულიდან გამომდინარე, ვნახეთ თუ რა დიდი როლი აკისრია გადამზიდავს გადაზიდვების დროს და რა მნიშვნელოვანი როლია ის, გადაზიდვის პროცესის დროს. სწორედ ამიტომაც უნდა მოხდეს გადამზიდავის შერჩევა დიდი ყურადღებით.

## თავი 3. სატრანსპორტო და სატვირო გადაზიდვების სამართლებრივი რეგულირება საქართველოში

### 3.1.სატრანსპორტო დოკუმენტაცია

ტვირთების გადაზიდვის, ისევე როგორც სხვა ბევრ შემთხვევაშიც, მნიშვნელოვანია დოკუმენტაციის საკითხი და რაც მთავარია დოკუმენტაცია უნდა იყოს წესრიგში. მითუმეტეს თუ საქმე ეხება საერთა შორისო გადაზიდვებს, ამ შემთხვევაში უამრავი დოკუმენტაცია იყრის თავს, რომელიც ტვირთთან თუ უშუალოდ სატრანსპორტო საშუალებასთანაა დაკავშირებული.

გადაზიდვის ხელშეკრულების ყველაზე გავრცელებულ ფორმას წარმოადგენს ზედნადები. ეს ის დოკუმენტია რომელის საჭიროება აუცილებლობიდან გამომდინარეობს, რადგანაც ზედნადების ქონა აუცილებელია, ზედნადების არარსებობის, მისი ხარვეზების ან დაკარგვის მიუხედავად, გადაზიდვის ხელშეკრულების შინაარსი და ნამდვილობა განისაზღვრება სამოქალაქო კოდექსის იმ ნორმებით, რომლებითაც გადაზიდვის ხელშეკრულება წესრიგდება. ზედნადები წარმოადგენს მტკიცებულებას იმისა, რომ დადებულია გადაზიდვის ხელშეკრულება. ზედნადები გამოიწვევს 3 ეგზემპლარად. პირველი პირი გადაეცემა გამგზავნს, მეორე პირი თან ახლავს ტვირთს, მესამე პირი რჩება გადამზიდავთან. გამგზავნისა და გადამზიდავის ხელმოწერებით. ეს ხელმოწერები შეიძლება შესრულდეს ტიპოგრაფიული წესით ან შეიცვალოს გამგზავნისა და გადამზიდავის შტამპელებით, თუ ეს დაშვებულია იმ ქვეყნის კანონმდებლობით, სადაც იქნა შედგენილი ზედნადები. ზედნადები წარმოადგენს გადაზიდვის ხელშეკრულების დადების, მისი პირობების, გადამზიდავის მიერ ტვირთის მიღების მტკიცებას. გამგზავნი ვალდებულია ზედნადებს დაურთოს ყველა ის საბუთი, რომელიც აუცილებელია ტვირთის მიტანამდე საბაჟო და სხვა მსგავს მოქმედებათა შესასრულებლად ან გადასცეს ეს საბუთები გადამზიდაველს და მიაწოდოს ყველა საჭირო ინფორმაცია.

თუ გადასაზიდი ტვირთი ნაწილდება სხვადასხვა ტრანსპორტზე ან ტვირთის პარტიებად დაყოფა ხდება ამ შემთხვევაში შეიძლება მოხდეს იმდენი ზედნადების გაკეთება რამდენიც სატრანსპორტო საშუალება იქნება გადაზიდვაში ჩართლი ან და რამდენ პარტიდაც იქნება ტვირთი დაყოფილი. ზედნადები უნდა შეიცავდეს შემდეგ მონაცემებს:

- ზედნადების შედგენის თარიღსა და ადგილს
- გამზავნის დასახელებას და მისამართს
- გადამზიდავის დასახელებას და მისამართს
- ტვირთის მიღების ადგილს, თარიღს და მიტანის ადგილს
- მიმღების დასახელებას და მისამართს

ტვირთის მახასიათებლობის მიღებულ აღნიშვნებს, შეფუთვის სახეობას, ხოლო სახიფათო ტვირთების გადაზიდვისას მათ საყოველთაოდ აღიარებულ აღნიშვნებს;

- სატვირთო ადგილების რაოდენობას, მათ მარკირებას და ნუმერაციას
- ტვირთის ბრუტო წონის მონაცემებს ან სხვა ერთეულებში გამოხატული ტვირთის რაოდენობა
- გადაზიდვის გადასახდელებს (გატანის, დამატებით გადასახდელებს, საბაჟო გადასახადები და მოსაკრებლები) და სხვა გადასახდელებს რომელთა გადახდევინება ხორციელდება ხელშეკრულების დადებიდან ტვირთის ადგილზე მიტანამდე;
- ინსტრუქციებს საბაჟო და სხვა ფორმალობების შესასრულებლად.

საჭიროებისამებრ ზედნადები შეიძლება შეიცავდეს დამატებით მონაცემებს:

- მითითებას, რომ გადატვირთვა აკრძალულია
- გადასახდელებს, რომლებიც გამგზავნმა უნდა გადაიხადოს
- გადასახდელს, რომელიც ტვირთის ჩაბარებისას უნდა იქნას გადახდილი
- ტვირთის განცხადებულ ღირებულებას და თანხას, რომელიც მიწოდებლისადმი სპეციალურ ინტერესს წარმოადგენს
- გამგზავნის ინსტრუქციებს გადამზიდავისათვის ტვირტის დაზღვევის შესახებ
- შეთანხმებული ვადა რომელშიც უნდა განხორციელდეს გადაზიდვა
- გადამზიდავისათვის გადაცემულ დოკუმენტების ნუსხას.

მხარეებს შეუძლიათ ზედნადებში შეიტანონ სხვა მონაცემებიც, რომლებსაც ისინი მიზანშეწონილად მიიჩნევენ. ზედნადები ადასტურებს უმნიშვნელოვანეს მონაცემებს (სსკ-ის 674-ე მუხლი), რომლებიც ეხება ტვირთის გადატანას. ზედნადების მონაცემები სწორად და სრულყოფილად უნდა იქნეს შევსებული. გამგზავნი პასუხს აგებს ყველა იმ ხარჯისა და ზიანისათვის, რომლებიც დადგა იმის გამო, რომ არასწორად ან არასრულყოფილად იქნა წარმოდგენილი ინფორმაცია.

სატრანსპორტო დოკუმენტები სატრანსპორტო საშუალებების მიხედვით

- საავტომობილო ტრანსპორტით გადაზიდვის დროს - სატრანსპორტო ზედნადები ან TIR წიგნაკი
- საზღვაო ტრანსპორტით გადაზიდვის დროს- კონოსამნეტი
- საჰაერო ტრანსპორტით გადაზიდვის დროს-ავიაზედნადები
- სარკინიგზო ტრანსპორტით გადაზიდვის დროს- სარკინიგზო ზედნადები

## სატრანსპორტო ზედნადები ანუ TIR- წიგნაკი

საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვების დოკუმენტით (TIR - Transports International Routers) საქონლის ტრანზიტის საბაჟო რეჟიმის შესაბამისად გადასაზიდად არ არის საჭირო რაიმე ზედმეტი დოკუმენტაციის წარდგენა, ვინაიდან TIR-კარნეტს/წიგნაკს აქვს საბაჟო დეკლარაციის ძალა. აქედან გამომდინარე შეიძლება ითქვას თუ რა დიდი მნიშვნელობა და ძალა აქვს TIR წიგნაკის სახით წარმოდგენილ დოკუმენტს. TIR-კარნეტის მოქმედი კონვენცია მიღებულ იქნა 1975 წლის 14 ნოემბერს ჟენევაში, ხოლო საქართველო 1994 წლის 24 სექტემბრიდან მიუერთდა ამ კონვენციას (რეატიფიცირების გარეშე). ეს კონვენცია აწესრიგებს წევრ ქვეყნებს შორის საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვებს როგორც საბაჟო, ასევე ტექნიკური პროცედურების კუთხით. კერძოდ, კონვენციის დებულებები აიოლებენ და ამარტივებენ საბაჟო გაფორმების პროცედურებს კონვენციის ხელმომწერ ქვეყნებში საავტომობილო ტრანსპორტით საქონლით გადაზიდვების დროს. ეს ეხება როგორც საქონლის დათვალიერებას, დოკუმენტების შემოწმებას, ასევე, საბაჟო გადასახდელის გადახდის საგარანტიო უზრუნველყოფას. TIR-კარნეტის სისტემა 4 ძირითადი სტრუქტურული ერთეულისაგან შედგება. კერძოდ:

1. საბაჟო გადასახდელზე საერთაშორისო გარანტიები;
2. TIR-ის შესაბამისი წიგნაკი (კარნეტი);
3. საბაჟო კონტროლის პრინციპების ურთიერთცნობა;
4. სატრანსპორტო საშუალებების (კონტეინერების) სტანდარტულობა და უსაფრთხოება.

## სარკინიგზო ზედნადები

სარკინიგზო ზედნადები არის დოკუმენტი რომელიც ფორმდება გამგზავნსა და ტვირთის გადამზიდავს შორის როდესაც გადასაზიდად გამოიყენება სარკინიგზო სატრანსპორტო დოკუმენტაცია თან ახლავს ტვირთს გადაზიდვის დროს და იგი წესრიგშია და შეესაბამება საქართველოს კანონმდებლობას.

## საჰაერო ტვირთის ზედნადები

დოკუმენტი, რომლითაც დასტურდება საჰაერო გადამყვან-გადამზიდველსა და ტვირთმფლობელს შორის ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულების არსებობა და რომელიც წარმოადგენს ტვირთის გადაზიდვის პირობების შესახებ მტკიცებულებას. სატვირთო ზედნადები უნდა შეიცავდეს საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის ე 674- მუხლით განსაზღვრულ მონაცემებს . საქართველოში რეგისტრირებული გადამყვან - გადამზიდველის ავიასატვირთო ზედნადების ხელშეკრულების ტექსტი აგრეთვე , ტვირთის გადაზიდვის პირობები რომელიც მიეწოდება ტვირთმფლობელს , ავიასატვირთო ზედნადების საშუალებით უნდა იყოს შესრულებული ქართულ და ს , ICAO- ერთ ერთ ენაზე - . ავიასატვირთო ზედნადები უნდა შედგებოდეს სავალდებულო სამი დედანი ფურცლისაგან რომელთაგან პირველზე აღინიშნება წარწერა გადამყვან გადამზიდველისათვის მეორეზე ტვირთმიმღებისათვის მესამეზე , ტვირთგამგზავნისათვის . როგორც წესი ავიაზედნადების დედანი დოკუმენტაცი მზადდება კოპირებადი ფურცლებით რათა მისი ასლის გამრავლება პრობლემა არ იყვეს როცა ტვირთმა რამდენიმე აეროპორტი უნდა გაიაროს.

#### საზღვაო ზედნადები- კონოსამენტი

საზღვაო გადაზიდვის დროს დგება ხელშეკრულება, რომელიც წერილობით ფორმდება. აღნიშნული ხელშეკრულების მიხედვით, გადამზიდველი ან გამფრახტველი კისრულობენ ვალდებულებას, გადაზიდონ ტვირთი და ჩააბარონ მიმღებს საზღვაო ტრანსპორტის გამოყენებით . საზღვაო გადაზიდვის დროს დგება საზღვაო ზედნადები, კონოსამენტი, სადაც განწერილია ტვირთის საზღვაო გადაზიდვის შესახებ ხელშეკრულების პირობები.

### 3.2 კომერციული დოკუმენტაცია

ინვოისი ეს არის ფინანსური დოკუმენტი რომელსაც რომელსაც წარუდგენს შემსრულებელი მხარე დამკვეთს განუელი მომსახურების ან შესრულებული საქმის შესახებ. ინვოისში მითითებულია განუელი მომსახურების ან საქონლის ერთეულის ფასი, რაოდენობა და თანხა , მითითებულია შემსრულებლის საბანკო რეკვიზიტები დასმულია ბეჭედი და ხელმოწერილია. ინვოისის საფუძველზე ხდება ანგარიშსწორება ანუ დამკვეთის მიერ თანხის გადახდა შემსრულებლისათვის.

ს/ს „საქართველოს რკინიგზა“-ს სატვირთო მომსახურების მისაღებად აუცილებელია შეივსოს „მოთხოვნა ტვირთის გადაზიდვაზე“. აღნიშნული მოთხოვნის საფუძველზე ხდება სავარაუდო გადაზიდვის და მასთან დაკავშირებული სადგურის მომსახურების წინასწარი ღირებულების განსაზღვრა. ს/ს „საქართველოს რკინიგზა“-ს გამგზავნი სადგურების მონაწილეობით (დატვირთვის შემთხვევაში) გადაზიდვის განხორციელებისას, აუცილებელია, კლიენტმა „მოთხოვნა ტვირთის გადაზიდვაზე“ წარმოადგინოს მომსახურების ცენტრში სარკინიგზო მომსახურების მიწოდების თარიღამდე, ხოლო გადაზიდვის განსაკუთრებული პირობების შემთხვევაში არანაკლებ 5 ( ხუთი ) კალენდარული დღით ადრე. ტვირთის გადაზიდვის შესახებ მოთხოვნა უნდა იყვეს დამოწმებული ტტვირთის გამგზავნის მიერ ან მისი მხრიდან წარმოდგენილი უფლება მოსილი პირის მიერ. მოთხოვნის სრულყოფილიდ ამუშავებისათვის აუცილებელია, აღნიშნული გადაზიდვის განხორციელებისათვის საჭირო ყველა ინფორმაციული გრაფის შევსება, ხოლო საქართველოს რკინიგზის

გამგზავნი სადგურების მონაწილეობით, ინვენტარული პარკის ვაგონით გადაზიდვის (დატვირთვის, დატვირთული ვაგონების გადაზიდვის უზრუნველსაყოფად) განხორციელებისას ან საკონტეინერო გზავნილის შემთხვევაში, სავალდებულოა, დამატებით მიეთითოს გამგზავნი სადგურში ვაგონის დასატვირთად მიწოდების კონკრეტული თარიღები, ვაგონების რაოდენობა, ტვირთის წონა ან კონტეინერების რაოდენობა და კატეგორია.

მოთხოვნის გააქტიურების შემთხვევაში, ხდება შესაბამისი თანხის დაბლოკვა კლიენტის გამოყენებადი ნაშთიდან. მოთხოვნის გააქტიურების შემთხვევაში, ერთიან ელექტრონულ სისტემაში ხდება გადაზიდვის დავალების ფორმირება 2 ეგზემპლარად. ერთი ინვოისი რჩება მომსახურების ცენტრში ხოლო მეორე პირი გადაეცემა კლიენტს. გადაზიდვაში მონაწილე სადგურები გადაზიდვის დავალებას ღებულობენ ერთიანი ელექტრონული სისტემის მეშვეობით, ხოლო სისტემაში ჩაურთველ სადგურებს გადაეცემათ ინფორმაციული უზრუნველყოფის განყოფილების მეშვეობით. საქართველოს გამგზავნი სადგურების მონაწილეობით გაცემული გადაზიდვის დავალება ძალაშია გაცემიდან მომდევნო თვის ბოლომდე, ხოლო სხვა გადაზიდვის დავალება - ერთი წელი.

### 3.3 წარმომადგენლობითი უფლება მოსილება

წარმომადგენლობით უფლებამოსილებას საფუძვლად უდევს სამართლებრივი ურთიერთობა უფლებამოსილების მიმცემსა და მის მიმღებს შორის, უმეტესწილად ესაა დავალების ხელშეკრულება - მინდობილობა, ერთობლივი საქმიანობის ხელშეკრულება - ამხანაგობა და სხვა. უფლებამოსილების ფარგლებს უფლებამოსილების მიმცემი განსაზღვრავს. მას შეუძლია გასცეს სპეციალური, გვარეობითი და გენერალური უფლებამოსილებები (მინდობილობანი). სპეციალური უფლებამოსილება ეხება მხოლოდ ერთ განსაზღვრულ გარიგებას, გვარეობითი უფლებამოსილება კი - განსაზღვრული სახის გარიგებებს, გენერალური უფლებამოსილება შეუზღუდავია და შეიძლება ქონებრივი ხასიათის ყველა სახის გარიგების დადების უფლებამოსილებას იძლეოდეს.

წარმომადგენლობითი უფლებამოსილება ქარწყლდება:

- ა. იმ ვადის გასვლით, რა ვადითაც გაიცა უფლებამოსილება;
- ბ. უფლებამოსილი პირის უარით;
- გ. უფლებამოსილების გამცემი პირის მიერ უფლებამოსილების გაუქმებით;
- დ. უფლებამოსილების გამცემი პირის გარდაცვალებით ან მისი ქმედუუნარობის დადგომით, თუკი შეთანხმებით სხვა რამ არ არის გათვალისწინებული;

ე. შესრულებით უფლებამოსილების გაქარწყლების შემდეგ წარმომადგენელმა უფლებამოსილების საბუთი უნდა დაუბრუნოს უფლებამოსილების გამცემს. საბუთის დატოვების უფლება მას არა აქვს.

### 3.4. დათვალიერების სახეები

დათვალიერების სახეებია

ა) მგზავრის დათვალიერება

ბ) მგზავრის პირადი ნივთების დათვალიერება

გ) საქონლის ან და სატრანსპორტო საშუალების დათვალიერება

დათვალიერებაზე დამსწრები პირები

ა) საგადასახადო ორგანოს უფლებამოსილი თანამშრომელი

ბ) დეკლარანტი თავისი სურვილით ან და საგადასახადო ორგანოს

მოთხოვნით

გ) საქონლის და ან სატრანსპორტო საშუალების მიმართ სხვა უფლებამოსილი პირები ან მათი წარმომადგენლები საგადასახადო ორგანოს მოთხოვნით ;

დ) საბაჟო სანცობის ან თავისუფალი ვაჭრობის პუნქტის პასუხისმგებელი პირი როცა საქონელი ინახება აღნიშნულ სანცობში ან პუნქტში ;

ე) ტექნიკური პერსონალი რომლებიც აუცილებლობიდან გამომდინარე ახორციელებენ საქონლის დატვირთვა გადმოტვირთვის ან დათვალიერებასთან - დაკავშირებულ სხვა სამუშაოებს ;

ვ) სახელმწიფო მაკონტროლებელი ან და სამართალდამცავი ორგანოების ) წარმომადგენლები საგადასახადო ორგანოს უფროსის გადანყვეტილებით შესაბამისი , წერილობითი მომართვის საფუძველზე ;

ზ) მონვეული ექსპერტები სპეციალიტები

მგზავრის დათვალიერება

თუ არსებობს საფუძვლიანი ეჭვი რომ საზღვრის გადამკვეთი მგზავრი სხეულში ან, სხეულზე მალავს საბაჟო კონტროლს დაქვემდებარებულ ნივთს საბაჟო გამშვები პუნქტის უფლებამოსილი პირის გადანყვეტილებით ხდება მგზავრის დათვალიერება . საბაჟო კონტროლისგან მგზავრის გათავისუფლება ხორციელდება საქართველოს საგადასახადო კოდექსის ე მუხლის გათვალისწინებით თუ არსებობს საფუძვლიანი ეჭვი იმის თაობაზე რომ საქართველოს საგადასახადო კოდექსის ე მუხლით , 219 გათვალისწინებული პირი ან და მისი პირადი ბარგი ხელბარგი შეიცავს საგნებს რომელთა შემოტანა გატანა აკრძალულია ან რეგულირდება საქართველოს -საკარანტინო წესებით დათვალიერება ხორციელდება დიპლომატიური იმუნიტეტის ,მქონე ან სხვა უფლებამოსილი წარმომადგენლის თანდასწრებით .

მგზავრის შემოწმება ხორციელდება :

ფიზიკური დათვალიერებით

მგზავრის გაგზავნით სამედიცინო დანსებელებაში სხეულის შიდა ორგანოების დათვალიერებისათვის, რაც ხორციელდება საგადასახადო ორგანოს წარმომადგენლის თანხლებით.

მგზავრის დათვალიერება წარმოებს საგადასახადო ორგანოს უფლებამოსილი თანამშრომლის ან მონვეული სპეციალისტის მიერ რომელიც დასათვალიერებელი , პირის სქესისაა ამისათვის ცალკე გამოყოფილ ადგილას იმავე სქესის პირის პირების , თანდასწრებით.

დათვალიერების დაწყებამდე საგადასახადო ორგანოს , უფლებამოსილი თანამშრომელი ვალდებულია პირს წარუდგინოს თანამდებობრივი , მონაწილეობის აცნობის გადანაცვებილება გააცნოს მისი უფლება მოვალეობანი ასეთი დათვალიერების დროს მათ შორის ისარგებლოს თარჯიმნის მომსახურებით და მისცეს წინადადება დამალული საქონლის ასეთის არსებობის შემთხვევაში ნებაყოფლობით გადაცემის თაობაზე . დამალული საქონლის მგზავრის მიერ ნებაყოფლობით გადაცემის ან და დათვალიერების შედეგად ასეთი საქონლის აღმოჩენის შესახებ ღვება მგზავრის დათვალიერების ოქმი და სამართალდარღვევის ოქმში კეთდება შესაბამისი ჩანაწერი . მგზავრი ვალდებულია დაემორჩილოს საგადასახადო ორგანოს უფლება მოსილ პირს და ყველა მის მითითებას წინააღმდეგ შემთხვევაში მგზავრის მიმართ გატარდება ყველა ის ქმდება რაც დაუმორჩილებლობას მოყვება.

მგზავრის დათვალიერების ჩატარების მონაწილე ნებისმიერი პირის მიერ ოქმში შეტანილი ყველა შენიშვნა დამატება ან შესწორება დადასტურებული უნდა იყოს მათივე , ხელმოწერით თუ არსებობენ მონაწილეები რომლებსაც შესაძლებელია გააჩნდეთ ინფორმაცია საქმესთან დაკავშირებით დასადგენ გარემოებათა შესახებ ოქმს შეიძლება , ხელი მოაწერონ ამ პირებმაც . მგზავრის დათვალიერების ოქმი ღვება ორ ეგზემპლარად ერთი ეგზემპლარი , რჩება შემდგენელთან ხოლო მეორე გადაეცემა მგზავრს თუ დათვალიერებას ესწრებიან სახელმწიფო საზღვარზე კონტროლის განმახორციელებელი სხვა სახელმწიფო ორგანოს თანამშრომლები ოქმში შეიტანება მათი მონაცემებიც რაც ,დასტურდება მათი ხელმოწერით და გადაეცემათ ოქმის ასლი სისხლის სამართლის . კოდექსით გათვალისწინებული დანაშაულის ნიშნების აღმოჩენის შემთხვევაში ოქმის , ასლი საქმის გადასაწყვეტად საჭირო სხვა მასალებთან და ნივთმტკიცებულებებთან ერთად გადაეცემა შესაბამის საგამოძიებო ორგანოს . მგზავრის დათვალიერების შედეგად აღმოჩენილი სამართალდარღვევის საგანი საგნები ოქმში დანვრილებითი აღწერის შემდეგ საჭიროებისა და შესაძლებლობის შემთხვევაში უნდა შეიფუთოს და დაილუქოს .

ბ) მგზავრის პირადი ნივთების დათვალიერება

მგზავრის ბარგისა და ხელბარგის დათვალიერება წარმოებს მგზავრის ან მისი წარმომადგენლის თანდასწრები . მგზავრის დაუსწრებლად დათვალიერება შესაძლებელია განხორციელდეს :

ა) თუ ბარგისა და ხელბარგის მესაკუთრის დადგენა შეუძლებელია ) ;

ბ) საჰაერო გზით შემოტანილი ბარგის მიზანმიმართული დათვალიერებისას როდესაც სკანირების შედეგების ამსახველი სურათის ან სამართალდამცავი ორგანოებიდან ან სხვა წყაროებიდან მოწოდებული ინფორმაციის მიხედვით ადგილი აქვს ან შესაძლოა ჰქონდეს საგადასახადო კანონმდებლობის დარღვევას ან ასეთი დარღვევის მცდელობას .

საგადასახადო ორგანოს თანამშრომელმა მგზავრის ბარგის ან და ხელბარგის დათვალიერების დაწყებამდე მგზავრს უნდა შესთავაზოს დამალული აკრძალული საქონლის ნებაყოფლობით წარდგენა . დათვალიერებისას საგადასახადო ორგანოს თანამშრომელს უფლება აქვს :

ა) მოსთხოვოს მგზავრს ბარგის ხელბარგის წარდგენა და განთავსება დათვალიერებისათვის გამოყოფილ ადგილზე ;

ბ) მოსთხოვოს მგზავრს დახმარების აღმოჩენა ბარგის ხელბარგის გახსნასა საქონლის გადმოლაგებასა და რაოდენობის განსაზღვრისას

გ) მიიღოს ინფორმაცია მგზავრისგან ბარგის ხელბარგის შიგთავსის შესახებ დათვალიერებისას საგადასახადო ორგანოს თანამშრომელი ვალდებულია არ მიაყენოს არამართლზომიერი ზიანი მგზავრის ბარგს ხელბარგს და მასში მოთავსებულ ნივთებს.

მგზავრის ბარგის, ხელბარგის დათვალიერებისას სამართალდარღვევის გამოვლენის შემთხვევაში დათვალიერების შედეგები აისახება სამართალდარღვევის ოქმში მგზავრის ბარგის ხელბარგის დათვალიერებისას სისხლის სამართლის კოდექსით გათვალისწინებული დანაშაულის ნიშნების აღმოჩენის შემთხვევაში არსებული ნივთმტკიცებულებები უნდა შეიფუთოს დაილუქოს და დათვალიერების , შედეგები გაფორმდეს მგზავრის ბარგის ხელბარგის დათვალიერების ოქმით ორ ეგზემპლარად რომელთაგან ერთი რჩება

შემდგენელთან ხოლო მეორე გადაეცემა მგზავრს აღნიშნული ოქმის ასლი აღმოჩენილ ნივთმტკიცებულებებთან ერთად გადაეცემა შესაბამის საგამოძიებო ორგანოს .

ჩამორთმეული ან მიტოვებული საქონელი შესაბამის ოქმში ან აქტში დანვრილებით აღწერის შემდეგ შესაძლებლობის შემთხვევაში უნდა შეითუთოს და დაილუქოს.

გ) საქონლის ან სატრანსპორტო სქონლის დათვალიერება

საქონლის დათვალიერება შესაძლებელია საბაჟო კონტროლის განხორციელების ნებისმიერ ეტაპზე და მისი მიზანია საქონლისა და სატრანსპორტო საშუალების : იდენტიფიკაცია აკრძალული საქონლის შემოტანა გატანის ან და ფარულად, გადაადგილების ფაქტების გამოვლენა და აღკვეთა საქონლის მიმართ სატარიფო და არასატარიფო ღონისძიებების გატარება დეკლარირებული საქონლისთვის მინიჭებული სეს ესნ ის კოდის სისწორის განსაზღვრა .

საქონლის დათვალიერება ხორციელდება საბაჟო კონტროლის ზონაში :

ა) ტექნიკური საშუალების რენტგენული ინსპექტირების სისტემის სკანერის გამოყენებით

ბ ) ლუქების შტამპებისა და იდენტიფიკაციის სხვა საშუალებების მოხსნითა და სატრანსპორტო საშუალებების მათი სატვირთო სათავსების საქონლის შეფუთვის გახსნით და დათვალიერებით . საგადასახადო ორგანოს თანხმობით საქონლის დათვალიერება შესაძლებელია, განხორციელდეს დეკლარანტის საქონლის მიმღების მიერ გაცხადებულ ტერიტორიაზე.

### 3.5 საკანონმდებლო რეგულირება

საქართველოში საავტომობილო ტრანსპორტის პოლიტიკას განსაზღვრავს საავტომობილო ტრანსპორტის სახელმწიფო მართვის ორგანო.

აღნიშნული ორგანო ტვირთების გადაზიდვის ორგანიზაციის დროს საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლაში უცხოეთის ქვეყნების წინაშე გამოდის როგორც პირი, სახელწოდებით „საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტი“ და ახორციელებს საქმიანობას საერთაშორისო შეთანხმებებისა და ხელშეკრულებების საფუძველზე.

ტვირთების გადაზიდვის დროს გამოიყენება გადაზიდვის ხელშეკრულება, რომლის მიხედვითაც გადამზიდველი კისრულობს ვალდებულებას, გადაიტანოს ტვირთი დანიშნულების ადგილზე შეთანხმებული საზღაურის გადახდით. ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულება დადებულად ითვლება გადამზიდველისათვის ტვირთის გადაცემის მომენტიდან და შესაბამისად წარმოიშობა სამართლებრივი შედეგებიც.

ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულება იდება გადამზიდველსა (რომელიც შეიძლება იყოს ნებისმიერი ფიზიკური ან იურიდიული პირი, რკინიგზა, საავტომობილო, საავიაციო, საზღვაო სატრანსპორტო ორგანიზაცია) და ტვირთის გამგზავნს (რომელიც შეიძლება იყოს უფლებამოსილი ფიზიკური ან იურიდიული პირი) შორის. ამ ხელშეკრულების მხარეა ტვირთის მიმღებიც, რომელიც, მართალია, არ მონაწილეობს ხელშეკრულების დადებაში, მაგრამ ამ ხელშეკრულებით იძენს გარკვეულ უფლებებსა და მოვალეობებს.

სამოქალაქო კოდექსის მიხედვით, გადაზიდვის ხელშეკრულება ფორმდება ზედნადების (ან სხვა დოკუმენტის) სახით. გასათვალისწინებელია ის გარემოება, რომ ზედნადების ან გადაზიდვებში მიღებული სხვა დოკუმენტის (კონოსამენტი) არსებობას არ უკავშირდება გადაზიდვის ხელშეკრულების ნამდვილობა, არამედ მას აქვს მხოლოდ მტკიცებულებითი ძალა, რაც იმას ნიშნავს, რომ მისი არარსებობისას გაძნელებულია გადაზიდვის ხელშეკრულების დადების ფაქტის დადასტურება.

გადაზიდვის ხელშეკრულების სუბიექტების, გამგზავნისა და გადამზიდველის, პასუხისმგებლობა გარკვეული თავისებურებით ხასიათდება, რაც, თავის მხრივ, უკავშირდება ზედნადებში მითითებული მონაცემების სისწორესა და სრულყოფილებას. კერძოდ:

გამგზავნი პასუხს აგებს ყველა იმ ხარჯისა და ზიანისათვის, რაც დადგა ზედნაღებში არასრულყოფილი და არასწორი ინფორმაციის წარმოდგენით. ხოლო, თუ ზედნაღებში მონაცემები გამგზავნის მოთხოვნით ჩაწერა თვითონ გადამზიდველმა, მაშინ საპირისპიროს დამტკიცებამდე ივარაუდება, რომ გადამზიდველი გამგზავნის სახელით მოქმედებდა. ასევე, თუ ზედნაღები არ შეიცავს მითითებას იმის შესახებ, რომ გადამზიდვისას მოქმედებს სამოქალაქო კოდექსით დადგენილი ნორმები, მაშინ გამგზავნი აგებს პასუხს ყველა იმ ხარჯისა და ზიანისათვის, რომელიც გამგზავნსა და მიმღებს წარმოეშობათ ამ მონაცემთა მიუთითებლობის გამო.

გამგზავნი ასევე პასუხს აგებს გადამზიდველის წინაშე ტვირთის უხარისხო შეფუთვით გამონვეული ზიანისათვის. გამგზავნის პასუხისმგებლობის საკითხი დამოკიდებულია იმაზე, შეფუთვის ნაკლი აშკარა იყო, თუ ფარული. ფარული შეფუთვის ნაკლისას პასუხს აგებს გამგზავნი, ხოლო, თუ ნაკლი აშკარა იყო, გამგზავნს პასუხისმგებლობა აღარ ეკისრება.

გადამზიდველი პასუხს აგებს მგზავრის გადაყვანის დაყოვნებისათვის, ასევე, იმ სატრანსპორტო საშუალების მოსვლის დაგვიანებისათვის, რომლითაც მგზავრი გადაყვანილი უნდა იქნეს დანიშნულების ადგილზე. აგრეთვე, გადამზიდველი პასუხს აგებს მგზავრის სიცოცხლისა და ჯანმრთელობისათვის მიყენებული ზიანისათვის დელიქტური ვალდებულებების მარეგულირებელი წესებით.

გადამზიდველი ვალდებულია, შეინარჩუნოს მისთვის გადასაზიდად გადაცემული ტვირთი, ე.ი. ის პასუხს აგებს გადაცემული ტვირთის დაკარგვა-დაზიანებისათვის. ასევე, გადამზიდველი პასუხს აგებს ტვირთის მიტანის ვადის, როგორც შეთანხმებულის, ისე გადასაზიდად საჭირო ჩვეულებრივი დროის, გადაცილებისათვის. თუმცა, ამ შემთხვევაში არ იგულისხმება ის ფაქტი, თუკი ტვირთის დაკარგვა, დაზიანება ან მიტანის ვადის გადაცილება გამონვეული იყო გამგზავნის ან მიმღების ბრალით ან მათი ისეთი მითითებებით, რაზეც გადამზიდველი პასუხს არ აგებს, ანდა განსაკუთრებული საფრთხისა თუ ისეთი გარემოებებით, რომელთა აცილება გადამზიდველს არ შეეძლო.

გადამზიდველი ასევე პასუხს აგებს ზედნადებში აღნიშნული და მასზე დართული, ან მისთვის გადაცემული საბუთების დაკარგვის ან მათი არასწორი გამოყენებისათვის, მაგრამ მას არ შეიძლება დაეკისროს იმაზე მეტი პასუხისმგებლობა, ვიდრე ტვირთის დაკარგვისას დადგებოდა.

## **თავი 4. კვლევა**

### **4.1 კვლევის შედეგები**

თავდაპირველად კვლევის ჩატარებისათვის გაკეთდა იმ სატრანსპორტო კომპანიების სია, რომლებიც საქართველოს ბაზარზე მუშაობენ.

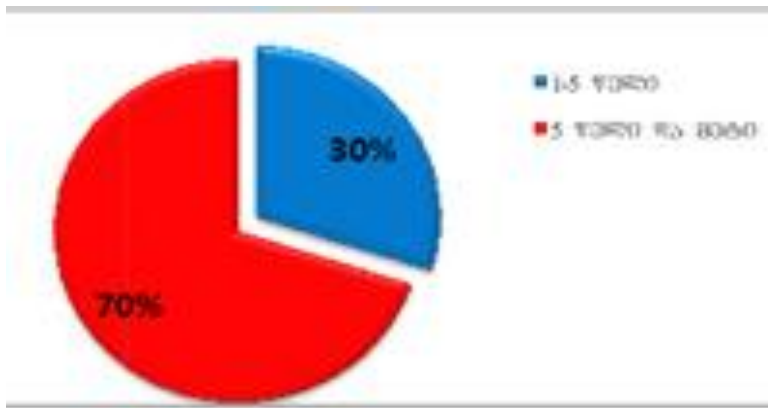
გამოკითხვაში მონაწილეობის მისაღებად შეირჩა 20 კომპანია.

კვლევის მიზნად განისაზღვრა: სატრანსპორტო გადაზიდვების სფეროს აღწერა და შეფასება.

ამის გათვალისწინებით, შედგა კითხვარი და მოხდა აღნიშნული კომპანიების გამოკითხვა. კონტეინერის საშუალო ზომად აღებულ იქნა 20 ფუტიანი კონტეინერი, რომელიც საერთაშორისო სტანდარტებს შეესაბამება მსოფლიოში.

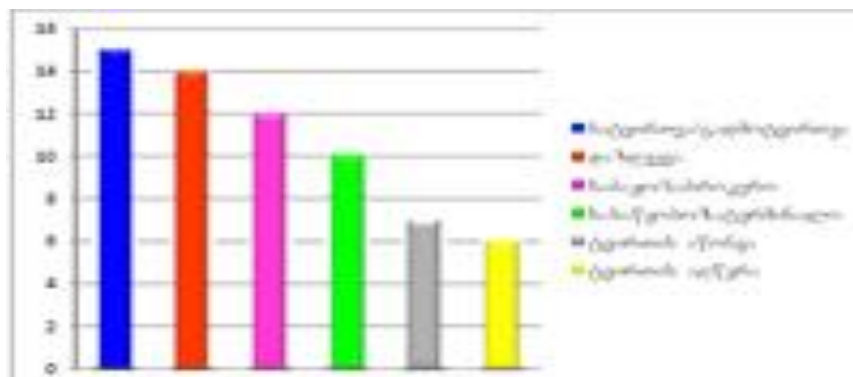
პირველ რიგში, მნიშვნელოვანია, იმის გარკვევა თუ რამდენი წელი ფუნქციონირებდნენ ეს კომპანიები ბაზარზე. გამოკითხვით დადგინდა, რომ გამოკითხული ორგანიზაციების 70% 5 წელზე მეტია რაც ფუნქციონირებს ბაზარზე, ხოლო სატრანსპორტო კომპანიების 30% ბაზარზე მოღვაწეობს 1-იდან 5 წლამდე პერიოდის განმავლობაში (იხ. დიაგრამა №1):

დიაგრამა №1



საინტერესოა ის ფაქტი, რომ გამოკითხული კომპანიები სხვადასხვა მომსახურებას სთავაზობს მომხმარებელს. მნიშვნელოვანია იმის გარკვევაც თუ რომელ მომსახურებას უფრო ხშირად ნახორციელებენ ესეთი ის კომპანიები, დადგინდა, რომ საბაჟო/საბროკერო მომსახურებას სთავაზობს 12 გამოკითხული კომპანია; სასაწყობო/სატერმინალი -10 კომპანია; ჩატვირთვა/გადმოგადმოტვირთვა -15 კომპანია, ტვირთის აწონვა -7კომპანია, დაზღვევა -14 კომპანია და ტვირთის აღწერა -6 კომპანია (იხ. დიაგრამა N°2)

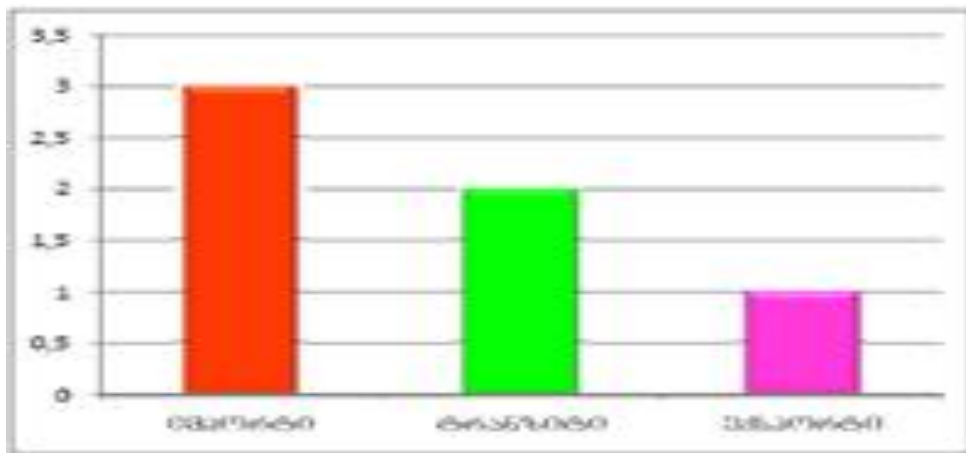
დიაგრამა N°2



ანუ გამოკითხულთა 31% მომხმარებელს სთავაზობს ყველა სახის მომსახურებას, კომპანიების 21% აკეთებს 1, 2, 3, 6, მომსახურებას ხოლო 48% ასრულებს არასრულ მომსახურებას.

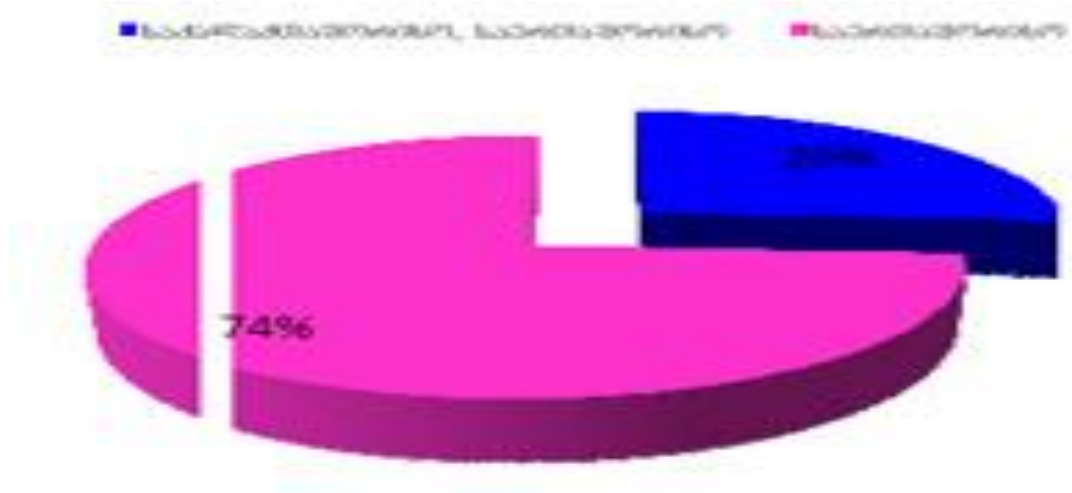
საინტერესოა ისიც რომ გამოკითხული კომპანიების უმეტესობა ანხორციელებს როგორც საიმპორტო ასევე საექსპორტო გადაზიდვებს, რაც შეეხება კითხვას თუ რა სახის გადაზიდვებზე ყველაზე მაღალი მოთხოვნა არის იმპორტი შემდეგ მოდის ტრანზიტული გადაზიდვები ხოლო ყველაზე ნაკლები მოთხოვნა საექსპორტო გადაზიდვებზე მოდის

დიაგრამა № 3



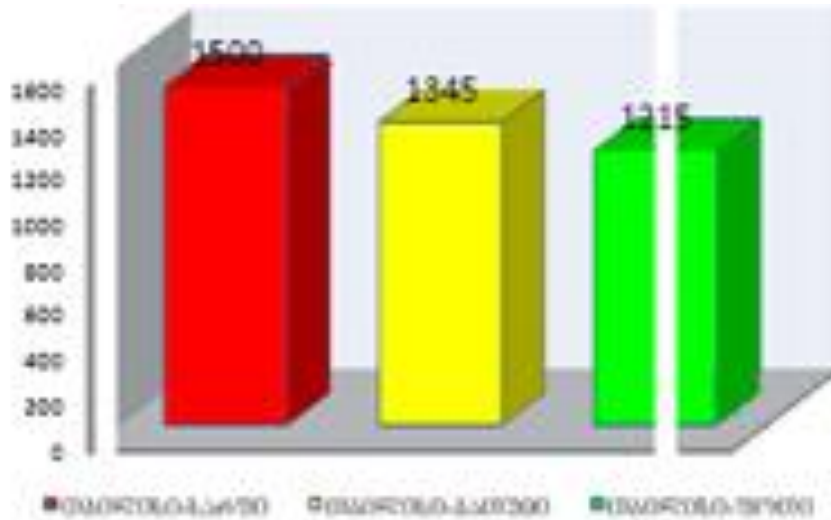
გამოკითხული კომპანიების უმეტესობიდან არცერთი არ ანხორციელებდა შიდა საქალაქო გადაზიდვებს ეს შეიძლება სხდასხვა ფაქტორებით იყოს გამოწვეული მაღალი პროცენტული წილი (74%) მოდის მხოლოდ საერთაშორისო გადაზიდვებზე, ხოლო გამოკითხული კომპანიების 26% მომხმარებელს სთავაზობს როგორც საქალაქთაშორისო, ასევე საერთაშორისო გადაზიდვებს (იხ. დიაგრამა №4):

დიაგრამა №4



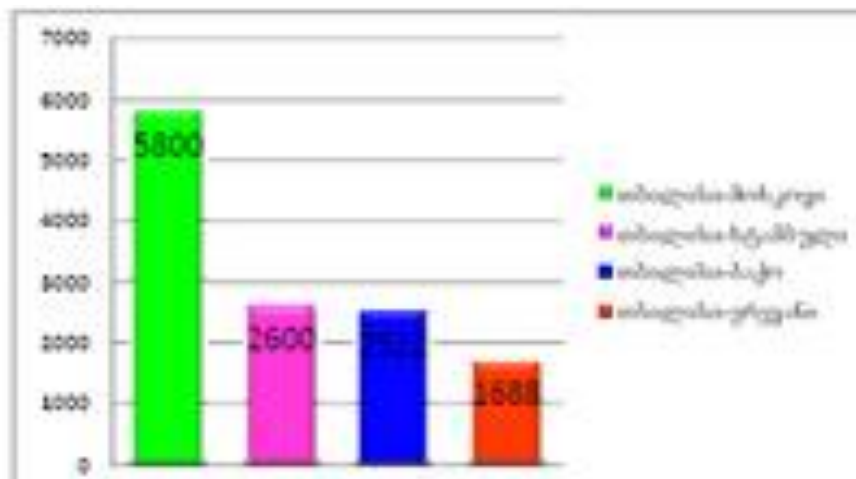
მიუხედავად ყველაფრისა მაინც ხდება შიდა ქალაქობრივი გადაზიდვები რომლის ძირითადი მარშრუტი თბილისი-სარფი თბილისი-ბათუმი თბილისი-ფოთი. ეს ძირითადი მარშრუტებია რომლებშიც ხდება შიდა საქალაქო გადაზიდვები, ამ ტიპის გადაზიდვები გარკვეული ტიპის სიძვირით ხასიათდება თბილისი-სარფი -1500 ლარი, თბილისი-ბათუმი -1345ლარი და თბილისი-ფოთი -1215 ლარი (იხ. დიაგრამა №5):

დიაგრამა №5



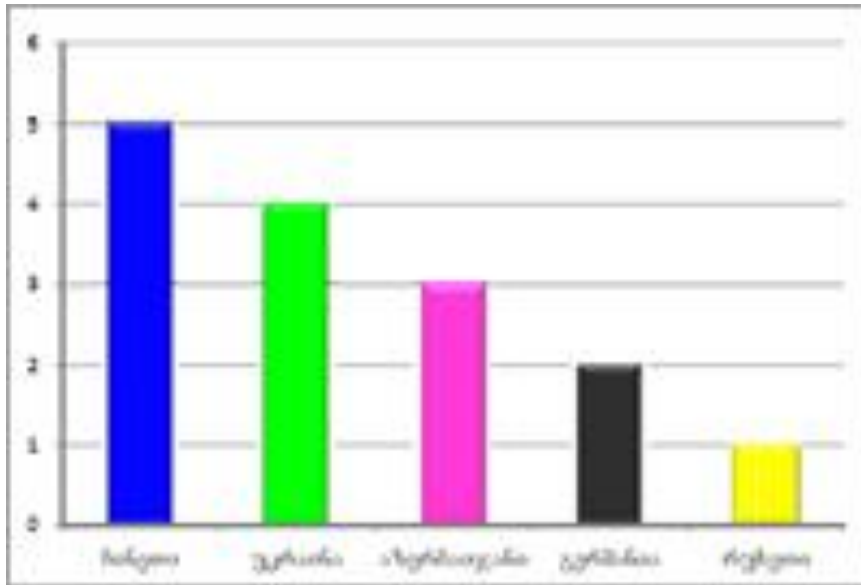
ხოლო რაც შეეხება საერთაშორისო გადაზიდვების იგი ხორციელდება შემდეგი მიმართულებებით და მისი ფასებიც შესაბამისია საერთაშორისო სტანდარტების თბილისი-სატამბული, თბილისი-მოსკოვი, თბილისი-ბაქოსა და თბილისი-ერევანის მიმართულებით. საშუალო ტარიფები ზემოთ ხსენებულ მარშრუტებზე შემდეგნაირად დადგინდა: თბილისი -სატამბული -2600 ლარი, თბილისი-მოსკოვი -5800ლარი, თბილისი-ბაქო -2522 ლარი და თბილისი-ერევანი - 1688 ლარი (იხ. დიაგრამა №6):

დიაგრამა №6



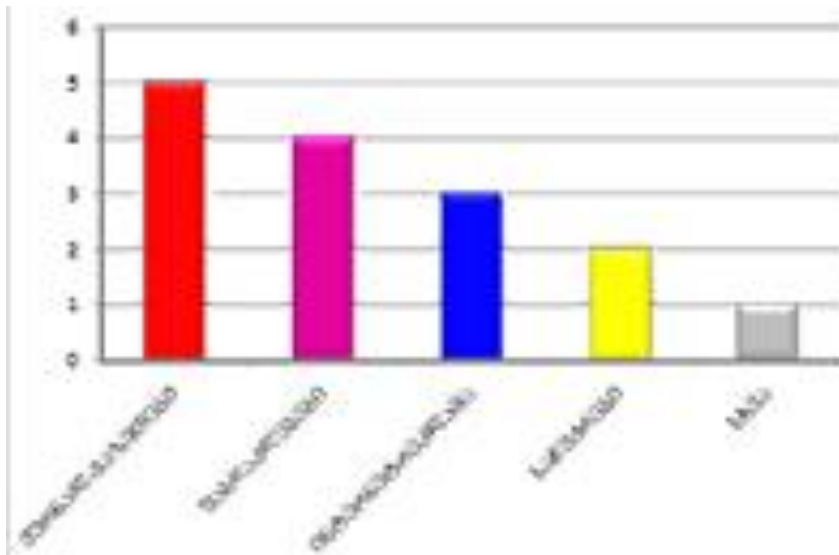
ჩვენი კვლევის მიზანი ასევე არის ის რომ გამოვარკვიოთ იმ ქვეყნების რაოდენობა რომლებთანაც ყველაზე ხშირად გვაქვს ურთიერთობა გადაზიდვებს კუთხით და ეს ქვეყნები ძირითადად 5 ქვეყანაა რომელიც ლიდერია მსოფლიო გადაზიდვების ბაზარზე.

დიაგრამა №7



ისევე როგორც ყველა ბიზნესში გადაზიდვებშიც მნიშვნელოვანია რეკლამირების საკითხი ვინდაიდან და რადგანაც გადამზიდავ კომპანიებსაც ჭირდება რეკლამა კვლევის შედეგად დადგინდა რომ გამოკითხულთა მხოლოდ 64% მიმართავს სტიმულირებას. სატრანსპორტო გადამზიდავი კომპანიები იყენებენ სტიმულირების სხვადასხვა ხერხებს: სატელევიზიო რადიო საბილბორდე რეკლამა ინტერნეტ რეკლამა და სხვა, აღსანიშნავია, რომ სტიმულირების ხერხებს შორის ყველაზე აქტუალურია: უურნალ-გაზეთები, ფასდაკლებები და ინტერნეტ -რეკლამა (იხ დიაგრამა №8).

დიაგრამა №8



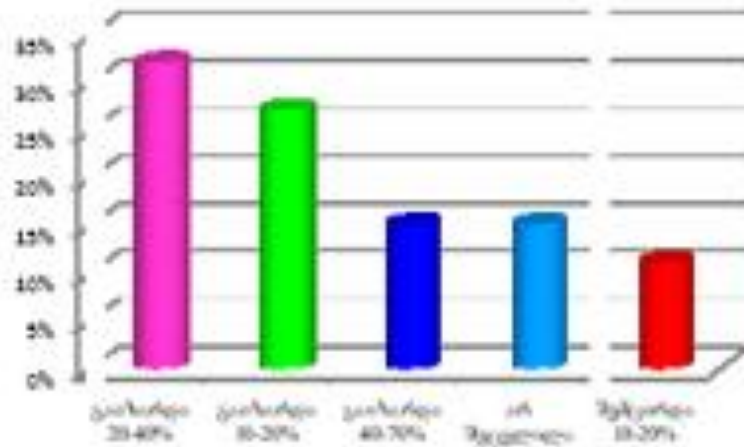
რაც შეეხება ბაზრის ანალიზს 45%-ის აზრით კონკურენტები არ წარმოადგენენ მათთვის საფრთხეს ეს იკ გადაზიდვების სპეციფიკიდან გამომდინარეობს რის გადაზიდვასაც ისინ ახდენენ 5% ფიქრობს, რომ სატრანსპორტო გადაზიდვების ბაზარზე არა ჰყავთ კონკურენტები. გამოკითხულთა 52%-მა კი თავი შეიკავა კითხვაზე პასუხის გაცემისაგან (იხ. დიაგრამა №9)

დიაგრამა №9



კითხვაზე, თუ როგორია სატრანსპორტო გადაზიდვის ბაზრის ტენდენცია ბოლო 1 წლის განმავლობაში, გამოკითხულთა 32% მიიჩნევს, რომ გადაზიდვებზე მოთხოვნა 20-40%-ით გაიზარდა; 27% ფიქრობს, რომ მოთხოვნა გაიზარდა 10-20%-ით; ხოლო 15% მიიჩნევს, რომ ტრანსპორტირების რაოდენობა გაიზარდა ასევე 40-70%-ით გამოკითხულთა მხოლოდ 15% ფიქრობს, რომ ბაზრის ტენდენცია ბოლო 1 წლის განმავლობაში არ შეცვლილა, ეს უკანასკნელი მოსაზრება შეიძლება იმ კომპანიების მოსაზრებაა რომლებიც პატარა მოცულობის გადაზიდვებს ანხორციელებს და პატარა კომპანიებად არიან მიჩნეული ხოლო 11%-ს აზრით, სატრანსპორტო გადაზიდვებზე მოთხოვნა შემცირდა 10-30%-ით (იხ. დიაგრამა №10):

დიაგრამა №10



კვლევის რაოდენობრივი ნაწილის ანალიზმა გამოკვეთა სატრანსპორტო გადაზიდვების ბაზრის კონტურები. აღსანიშნავია ის ფაქტი, რომ კვლევის სპეციფიკიდან გამომდინარე (არ მოიცავდა სარკინიგზო, საზღვაო, მილსადენ ტრანსპორტსა და მგზავრთა გადაყვანას) გადაზიდული ტვირთების სახის ზუსტი ანალიზი ვერ მოხერხდა. კითხვაზე, თუ ძირითადად რა სახის საქონლის გადაზიდვები ჭარბობდა, თითქმის ყველა კომპანიის წარმომადგენლის პასუხი იყო - „ყველაფრის ტრანსპორტირებას ვახორციელებთ“. ეს ყველაფერი კი შემთხვევითი კი არა არის არამედ ისინი ნებისმიერი ტვირთის გადაზიდვას ანხორციელებენ და ნებისმიერი გადასაზიდი მომსახურებას სთავაზობენ მომხმარებელს და სწორედ ამიტომ ანხორციელებენ ყველაფრის გადაზიდვას.

## დასკვნა

კვლევის შედეგად სატრანსპორტო კომპანიების წარმომადგენლებმა მათთვის ყველაზე მტკივნეულ პრობლემებად დაასახელეს:

- საგზაო ინფრასტრუქტურა
- საკანონმდებლო ბარიერები
- საბაჟო პუნქტებში წარსადგენი დოკუმენტაციის დიდი რაოდენობა და ბიუროკრატია
- ნავთობპროდუქტებზე არასტაბილური ფასები
- შეფერხებები საბაჟო პუნქტებზე და დიდი რიგები
- საქართველოს მიმართ ნდობის დაბალი ხარისხი;
- პოლიტიკური არასტაბილურობა და სხვ.
- მოსასვენებელი ადგილების არ არსებობა
- გადამზიდვების კონტროლის ბერკეტების არ ქონა

საბოლოოდ შეიძლება ითქვას, რომ სატრანსპორტო გადაზიდვების ბაზარს საქართველოში დიდი პოტენციალი აქვს და ზემოთხსენებული პრობლემების მოგვარების შემდეგ ისევ შეიძლება დაიბრუნოს ისტორიული მისია - იყოს ევროპისა და აზიის დამაკავშირებელი „აბრეშუმის გზის“ მქონე ქვეყანა რომელიც მსოფლიო გადაზიდვების სფეროში თავისი მდებარეობიდან გამომდინარე მნიშვნელოვანი ადგილი უჭირავს.

## გამოყენებული ლიტერატურა

ბოლქვაძე, ტ., ბოგელიძე, ვ., & გულბიანი, ნ. (2015). *სატრანსპორტო ლოჯისტიკა*.  
თბილისი: განათლების ხარისხის განვითარების ეროვნული ცენტრი.

ვეშაპიძე, შ. (2015). *ლოჯისტიკა*. თბილისი.

*საქართველოს სატრანსპორტო სამსახურის კანონი*. (თ. გ.).

(n.d.). Retrieved from <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/1384937>

(n.d.). Retrieved from <http://aaf.ge/index.php?menu=2&jurn=20&rubr=0&mas=590>

