



სატრანსპორტო ლოჯისტიკა



თბილისი, 2015

სარჩევი



წინასიტყვაობა	4
სახელმძღვანელოს ავტორები	5
რეცენზენტები	6
შესავალი	7
თავი 1. დოკუმენტაცია	11
1.1 სატრანსპორტო დოკუმენტაცია	11
1.2 კომერციული დოკუმენტაცია	39
1.3 წარმომადგენლობითი უფლებამოსილება	45
1.4 დათვალიერების სახეები	47
თავი 2. მგზავრთა გადაყვანები	63
2.1 სამგზავრო ტრანსპორტის სახეები და მათი გამოყენების სფეროები	63
2.2 საავტომობილო სამგზავრო გადაყვანების კლასიფიკაცია	67
2.3 მგზავრთნაკადები და მათი შესწავლის მეთოდები	68
2.4 მოძრავი შემადგენლობის შერჩევა მარშრუტზე	72
2.5 მარშრუტზე მოძრავი საავტობუსო მოძრავი შემადგენლობის რაოდენობის განსაზღვრა	74
2.6 პარკის ტექნიკურად მზადყოფნის კოეფიციენტის დადგენა	75



2.7 სამგზავრო გადაყვანების მინიტორინგის სისტემები	78
2.8 სამგზავრო გადაყვანების ეკონომიკური გათვლა	84
თავი 3. სატვირთო გადაზიდვების ლოჯისტიკა	89
3.1 გადაზიდვის მარშრუტის დაგეგმვა	89
3.2 შეზღუდვების დადგენა მარშრუტებზე	95
3.3 ოპტიმალური სატრანსპორტო სახეობის შერჩევა	100
3.4 გადაამზიდავის შერჩევა	109
თავი 4. ტვირთისა და გადაზიდვის სახეები	113
4.1 ტვირთის კლასიფიკაცია	113
4.2 გადაზიდვის სახეობის შერჩევა	117
4.3 საკონტეინერო გადაზიდვები	121
თავი 5. შეკვეთის დამუშავება (გაფორმება)	142
5.1 შეთანხმების გაფორმება	142
5.2 მიწოდების პირობები (INCOTERMS 2010)	168
თავი 6. სატვირთო გადაზიდვების მონიტორინგი	178
6.1 დაცლა-დატვირთის ორგანიზება	178
6.2 ტვირთისა და სატრანსპორტო საშუალებების გადაადგილების კონტროლი	194
6.3 საბაჟო პროცედურების განხორციელება	198
თავი 7. ლოჯისტიკური დანახარჯები გადაზიდვა/გადაყვანის დროს	222



7.1 შემოსავლები, დანახარჯები და მოგება ლოჯისტიკურ სისტემაში
222

7.2 გადაზიდვის თვითღირებულება
..... **229**

7.3 გადაზიდვის ტარიფები და მათი გამოყენების წესები
..... **233**

**თავი 8. შრომითი და ეკოლოგიური
უსაფრთხოება 258**

8.1 შრომითი უსაფრთხოების ნორმების დაცვა
..... **258**

8.2 გარემოს ეკოლოგიური უსაფრთხოების უზრუნველყოფა
261

8.3 სატრანსპორტო საშუალების ოპერატორის მიერ უსაფრთხოების
ნორმების დაცვის შემოწმება
..... **266**

8.4 პირველადი გადაუდებელი დახმარება
..... **268**

**სახელმძღვანელოში გამოყენებული ტერმინთა
განმარტებები 271**

გამოყენებული
ლიტერატურა
281

**საქართველოს საკანონმდებლო მაცნესთან მუშაობის
ინსტრუქცია 284**

წინასიტყვაობა

სატრანსპორტო ლოჯისტიკის სახელმძღვანელოს დამკვეთია საქართველოს განათლებისა და მეცნიერების სამინისტროს განათლების ხარისხის განვითარების ეროვნული ცენტრი. სახელმძღვანელო მოიცავს სატრანსპორტო ლოჯისტიკის



ოპერატორის პროგრამის შემდეგ მოდულებს: 1. სამგზავრო გადაყვანების დაგეგმვა; 2. სატრანსპორტო დოკუმენტაცია; 3. სატვირთო გადაზიდვების ლოჯისტიკა; 4. ტვირთისა და გადაზიდვის სახეები; 5. შეკვეთის დამუშავება (გაფორმება); 6. სატვირთო გადაზიდვების მონიტორინგი; 7. ლოჯისტიკური დანახარჯები გადაზიდვა/გადაყვანის დროს; 8. შრომითი და ეკოლოგიური უსაფრთხოება.

სახელმძღვანელო განკუთვნილია სატრანსპორტო ლოჯისტიკის შესწავლით დაინტერესებული პირებისთვის კერძო სექტორის მიმართულებით (ტვირთების და მგზავრთა ნაკადების გადამზიდავ ექსპედიტორულ და სატრანსპორტო - ლოჯისტიკური ფირმები, საბაჟო-სატრანსპორტო მომსახურების სანარმოები, სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური ასოციაციები, სატრანსპორტო და საექსპედიციო ფირმები, სხვადასხვა დონის სავაჭრო-ლოჯისტიკური კომპლექსები, სავაჭრო-შემსყიდველი და საშუამავლო ფირმები, მზა პროდუქციის მსხვილი სადისტრიბუტორო ფირმები, გამანაწილებელი და ლოჯისტიკური ცენტრები, საბაჟო ტერმინალური კომპლექსები, საშუამავლო ფირმები).

ამასთან, სახელმძღვანელო წარმოადგენს ერთგვარ ინსტრუქციას მასწავლებლისთვის, თუ როგორ შეადგინოს მაქსიმალურად ეფექტური დავალებები ყველაზე ოპტიმალური მეთოდებით.

სახელმძღვანელო შემუშავებულია საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტის, საქართველოს ბიზნესის აკადემიის - SBA, აკაკი წერეთლის სახელწიფო უნივერსიტეტის და ილიას სახელმწიფო უნივერსიტეტის ერთობლივი ძალისხმევით.

სახელმძღვანელო შემუშავებულია ტრანსპორტის სფეროს მარეგულირებელ საერთაშორისო და ეროვნულ კანონმდებლობაზე. ასევე გადაზიდვებში დასაქმებულ პირთა მდიდარ პრაქტიკულ გამოცდილებაზე დაყრდნობით.



სახელმძღვანელოს ავტორები

1. ტიტე ბოლქვაძე. აუდიტორული კომპანია „არ ეს ემ კაპტო“ - კონსულტანტი საბაჟო საკითხებში; ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო ხაზის სამშენებლო პროექტი - ლოჯისტიკის მენეჯერი; თავები: დოკუმენტაცია; სატვირთო გადაზიდვების ლოჯისტიკა; სატვირთო გადაზიდვების მონიტორინგი; შეკვეთის დამუშავება (გაფორმება)
2. ვახტანგ ბოგველიშვილი. საქართველოს ფინანსთა სამინისტროს სსიპ შემოსავლების სამსახური - მთავარი ოფიცერი, აკადემიური დოქტორი; თავები: დოკუმენტაცია; ტვირთისა და გადაზიდვის სახეები; შრომითი და ეკოლოგიური უსაფრთხოება
3. ნინო გულბიანი. ილიას სახელმწიფო უნივერსიტეტი - პედაგოგი; თავები: ტვირთისა და გადაზიდვის სახეები; შრომითი და ეკოლოგიური უსაფრთხოება
4. რემო თედორაძე. საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი - სრული პროფესორი; თავი: ლოჯისტიკური დანახარჯები გადაზიდვა/გადაყვანის დროს
5. ნინო თოფურია. საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი - ასოცირებული პროფესორი; თავი: ლოჯისტიკური დანახარჯები გადაზიდვა/გადაყვანის დროს
6. ნათია ბუთხუზი. საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი - ასისტენტ პროფესორი; თავი: ლოჯისტიკური დანახარჯები გადაზიდვა/გადაყვანის დროს
7. ფრიდონ გოგიაშვილი. აკაკი წერეთლის სახელმწიფო უნივერსიტეტის საინჟინრო ტექნიკური ფაკულტეტი - დეკანი, ტრანსპორტის მიმართულების პროფესორი; თავი: სამგზავრო გადაყვანები
8. თეიმურაზ კოჩაძე. აკაკი წერეთლის სახელმწიფო უნივერსიტეტის საინჟინრო ტექნიკური ფაკულტეტი - ტრანსპორტის მიმართულების პროფესორი; თავი: სამგზავრო გადაყვანები
9. პაატა ცაგარეიშვილი. სტუდენტთა და აბიტურიენტთა ხელშეწყობის საერთაშორისო ასოციაციის (SEPIA) დამფუძნებელი, ეკონომიკის დოქტორი, საქართველოს ბიზნესის აკადემიის (SBA) ასოცირებული პროფესორი; თავები: შრომითი და ეკოლოგიური უსაფრთხოება; სატვირთო გადაზიდვების მონიტორინგი;



რეცენზენტები

1. თეიმურაზ გორშკოვი - საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტის სატრანსპორტო და მანქანათმშენებლობის ფაკულტეტის ლოჯისტიკის დეპარტამენტის პროფესორი
2. ნატალია რაჯებაშვილი - გადამზიდავი კომპანია შპს „GREENWAY LOGISTICS“, დირექტორი



შესავალი

ტრანსპორტი (ლათ. *trans* - გადაღმა, და *portare* - ზიდვა) — ერთობლიობა საშუალებების, რომელთა დანიშნულება ადამიანების, ტვირთის და ინფორმაციის ერთი ადგილიდან მეორეში გადატანაა. სატრანსპორტო ინდუსტრია სამ მთავარ კომპონენტად იყოფა: ინფრასტრუქტურად, მანქანებად და მართვად. ინფრასტრუქტურა მოიცავს ტრანსპორტისთვის საჭირო უძრავ კონსტრუქციებს, მათ შორის საავტომობილო გზებს, რკინიგზებს, საჰაერო გზებს, არხებს, სადენებს ან ტერმინალებს, როგორცაა აეროპორტები, რკინიგზის, საავტომობილო და საზღვაო სადგურები. მანქანები, რომლებიც ამ ქსელში მოძრაობს არის ავტომობილები, ავტობუსები, მატარებლები, თვითმფრინავები და სხვა. ხოლო მართვა მოიცავს ამ მანქანებისა და კონსტრუქციების ოპერირებასა და მასთან დაკავშირებულ პროცედურებს, როგორცაა დაგეგმვა, ფინანსირება, პოლიტიკა და იურიდიული მომსახურება.

განასხვავებენ მიწისზედა, წყლის და საჰაერო ტრანსპორტს. მიწისზედა ტრანსპორტში იგულისხმება სარკინიგზო ტრანსპორტი, საავტომობილო და მილსადენი ტრანსპორტი, წყლის ტრანსპორტში - საზღვაო და სამდინარო, საჰაეროში - საავიაციო ტრანსპორტი.

დანიშნულების მიხედვით ტრანსპორტი იყოფა საერთო (რომელიც ემსახურება მოსახლეობას), არასაერთო (შიდასამრეწველო გადაზიდვები) და პირადი სარგებლობის ტრანსპორტად.

რთული სათქმელია, პირველად როდის გააცნობიერა კაცობრიობამ ტრანსპორტის საჭიროება. აბლათ პირველი სატრანსპორტო მომსახურება საჭირო გახდა მაშინ, როდესაც პირველყოფილ ადამიანს დაჭირდა მოკლული მამონტის ხორცის გადატანა თავის გამოქვაბულში.

”სიზარმაცე პროგრესის მამოძრავებელია, ხოლო ადამიანი ყველაზე ზარმაცი არსებაა პლანეტაზე”. ყველა გამოგონება მეტნაკლებად დაკავშირებულია ადამიანური ცხოვრების ამ ფენომენტთან. ტრანსპორტიც არ დარჩა გამონაკლისი. და მართლაც, რატომ უნდა ზიდო ტვირთი ზურგით, როცა შეიძლება გამოიყენო ამისთვის ურემი, ან თუნდაც ვირი.





პირველ რევოლუციურ ნაბიჯს ტრანსპორტის განვითარებაში წარმოადგენს ბორბალის გამოგონება. ბორბალი ისეთ მარტივ მექანიზმად გვეჩვენება, რომ ვერც კი წარმოგვიდგენია, რამდენად გონებამახვილური და მნიშვნელოვანი გამოგონებაა იგი სინამდვილეში.

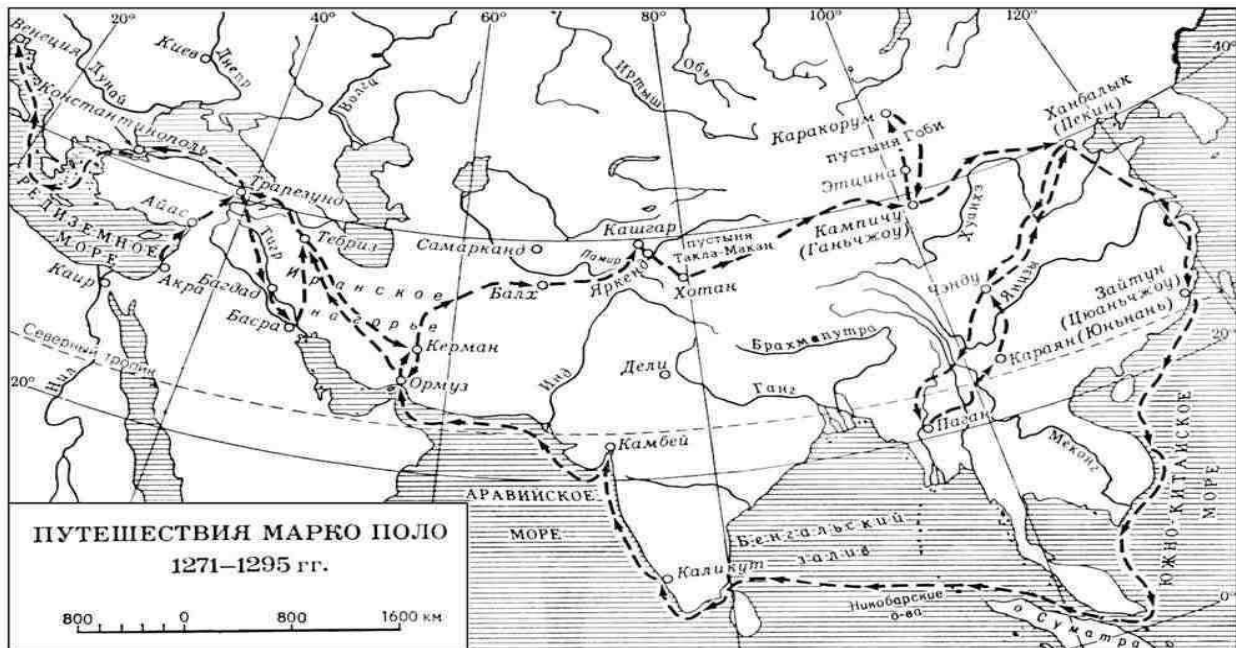


ასეთმა ერთი შეხედვით მარტივმა გამოგონებამ შექმნა წინაპირობა მთელი ტრანსპორტის განვითარების, რომლითაც დღესაც ვსარგებლობთ.

ტრანსპორტის განვითარება მჭიდრო კავშირშია კულტურისა და ვაჭრობის განვითარებასთან და დიდწილად ტრანსპორტის და საგზაო ინფრასტრუქტურის (როგორც სახმელეთო, ისე საზღვაო) განვითარებაზე იყო დამოკიდებული საგარეო ვაჭრობის წინსვლა. და დღესაც საერთაშორისო სავაჭრო ურთიერთობები არაფერს წარმოადგენს ტრანსპორტის გარეშე.

დიდი ხნის განმავლობაში ყველაზე გავრცელებულ ტრანსპორტის სახეობას წარმოადგენდა საურმე და საზღვაო ტრანსპორტი.

ჯერ კიდევ შუა საუკუნეებში, საზღვაო ტრანსპორტის გამოყენებით ევროპა ამყარებდა სავაჭრო ურთიერთობებს აზიასთან და ამერიკასთან. მკვეთრი ნახტომი საზღვაო ტრანსპორტის განვითარებაში გამოიწვია არხების გაჭრა, რამაც გააფართოვა საზღვაო გზების ქსელი.



შემდეგ რევოლუციურ ნაბიჯს გადაზიდვებში წარმოადგენს თბომავლის გამოგონება. სარკინიგზო ტრანსპორტის ფართო გამოყენება დამოკიდებული იყო ინფრასტრუქტურის განვითარებასა და ახალი ტერიტორიების ათვისებასთან



შემდგომ გადაზიდვებმა განიცადეს კიდევ ერთი ნახტომი და ეს იყო, მაგრამ ავტომობილმა ვერ შეძლო მატარებლის შევიწროვება, რადგანაც ეს უკანასკნელი სარგებლობს დიდი ტვირთამწეობით და შედარებით იაფია.

ბოლო გარღვევას გადაზიდვების სფეროში წარმოადგენს თვითმფრინავის გამოგონება. თუმცაღა თვითმფრინავმა ფართო გამოყენება ჰპოვა სამგზავრო გადაყვანებში და მისი ხვედრითი წილი სატვირთო გადაზიდვებში ძალიან მცირეა სხვა სახის ტრანსპორტთან შედარებით.

ტრანსპორტირება წარმოადგენს ერთ-ერთ ძირითად ლოჯისტიკურ ფუნქციას, რომელიც დაკავშირებულია გარკვეული ტექნოლოგიით მიწოდებათა ჯაჭვში სატრანსპორტო საშუალებით პროდუქტის გადატანასთან და შედეგადად ისეთი ლოჯისტიკური ოპერაციებისა და ფუნქციებისაგან, როგორცაა ექსპედიცია, ტვირთების გადამუშავება, შეფუთვა, ტვირთზე საკუთრების უფლების გადაცემა, რისკების დაზღვევა, საბაჟო პროცედურები და სხვა. სატრანსპორტო-გადამზიდავი ფირმები (ისევე როგორც ტვირთმზიდვის პროცესის სხვა მონაწილეები) ფუნქციონირებენ რა საბაზრო ეკონომიკის პირობებში, ორიენტირებულნი არიან ერთიანი ეკონომიკური შედეგის მიღწევაზე ლოჯისტიკურ ჯაჭვში. ამას ხელს უწყობს მრავალი ფაქტორი, რომელთა შორის აღსანიშნავია შემდეგი: ჩვენს ქვეყანაში ჩამოყალიბების პროცესში მყოფი სატრანსპორტო მომსახურების ბაზარი, კონკურენცია სატრანსპორტო ფირმებისა და ტრანსპორტის სხვადასხვა სახეობებს შორის, მომხმარებელთა მხრიდან მოთხოვნათა გამკაცრება ტარიფებისადმი და სატრანსპორტო მომსახურების ხარისხისადმი და სხვა. ამრიგად, ტრანსპორტის მეშვეობით საქონელ მიმოქცევის ლოჯისტიკური პროცესი (დანყებული ნედლეულის და მასალების მიმწოდებლებიდან, რომელიც მოიცავს სხვადასხვა ჯურის შუამავლებს, და დამთავრებული მზა პროდუქციის მომხმარებლებით) ტრანსფორმირდება ერთიან ტექნოლოგიურ ჯაჭვში, ხოლო ტრანსპორტი ხდება ერთიანი სატრანსპორტო ტექნოლოგიური პროცესის განუყოფელი ნაწილი. ამ ჯაჭვში ტრანსპორტირების ძირითად ფუნქციას ტვირთების გადაადგილება და მათი შენახვა წარმოადგენს.

ცივილიზებული საზოგადოების არსებობა ტრანსპორტის გარეშე შეუძლებელია. ტრანსპორტი ეკონომიკური საქმიანობის ნაწილია, რომელიც დაკავშირებულია ადამიანის მოთხოვნილების დაკმაყოფილებასთან საქონლის (ტვირთის) ან ადამიანთა გეოგრაფიული ადგილის შეცვლის გზით. საერთაშორისო სატრანსპორტო გადაზიდვები კვლავაც რჩება ქვეყანაში საინვესტიციო საქონლის შემოტანის ერთ-ერთ მთავარ წყაროდ, ასევე ასრულებენ ძირითად როლს მოსახლეობის სურსათით და სხვადასხვა სამომხმარებლო საქონლით მომარაგებაში. ტრანსპორტის ქსელის გაფართოება ხელს უწყობს ჩამორჩენილი რაიონების ეკონომიკურ აღმავლობას, სხვა რაიონების კულტურის



კერებთან დაკავშირებასა და დაახლოებას. საქართველო წარმოადგენს ევროპა-სამხრეთ კავკასია-ცენტრალური აზიის სატრანსპორტო სისტემის საკვანძო ქვეყანას. ხელსაყრელი გეოპოლიტიკური ადგილმდებარეობიდან გამომდინარე საქართველოს უჩნდება რეალური შანსი გააძალოს და გადაამუშაოს დამატებითი ტვირთების ნაკადი, რაც საგრძნობლად გაზრდის ქვეყნის შემოსავლებს, შექმნის მეტ სამუშაო ადგილს, ხელს შეუწყობს წარმოებისა და ვაჭრობის განვითარებას. რაც თავის მხრივ უმნიშვნელოვანეს როლს შეასრულებს ისეთი დარგების აღორძინებისათვის, როგორცაა სოფლის მეურნეობა, ვაჭრობა, ტურიზმი. გამართული სატრანსპორტო სისტემა განაპირობებს



მაღალი ხარისხის სერვისს, იაფ და ეფექტურ მიწოდების ქსელს.

თავი 1. დოკუმენტაცია



1.1 სატრანსპორტო დოკუმენტაცია

გადაზიდვის ხელშეკრულების ყველაზე გავრცელებულ ფორმას წარმოადგენს ზედნადები. 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 გამოიწერება 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, გადამზიდვის მიერ ტვირთის მიღების მტკიცებას - Prima Facie. გამგზავნი ვალდებულია ზედნადებს დაურთოს ყველა ის საბუთი, რომელიც აუცილებელია ტვირთის შიდასამდე საბაჟო და სხვა მსგავს მოქმედებათა შესასრულებლად ან გადასცეს ეს საბუთები გადამზიდველს და მიანოლოს ყველა საჭირო ინფორმაციას.

თუ გადასაზიდი ტვირთი ნაწილდება რამდენიმე ტრანსპორტზე, ან საქმე ეხება სხვადასხვა სახის ანდა ცალკეულ პარტიებად დაყოფილ ტვირთს, როგორც გამგზავნს, ასევე გადამზიდველს შეუძლიათ მოითხოვონ იმდენი ზედნადების შედგენა, რამდენი ტრანსპორტიც ან ტვირთის სახეობაა. ზედნადები უნდა შეიცავდეს შემდეგ მონაცემებს:

- 1) ზედნადების შედგენის თარიღსა და ადგილს;
- 2) გამგზავნის დასახელებას და მისამართს;
- 3) გადამზიდავის დასახელებას და მისამართს;
- 4) ტვირთის მიღების ადგილს, თარიღს და შიდასამდგომის ადგილს;
- 5) მიმღების დასახელებას და მისამართს;
- 6) ტვირთის მახასიათებლობის მიღებულ აღნიშვნებს, შეფუთვის სახეობას, ხოლო სახიფათო ტვირთების გადაზიდვისას მათ საყოველთაოდ აღიარებულ აღნიშვნებს;



7) სატვირთო ადგილების რაოდენობას, მათ სპეციალურ მარკირებას და ნუმერაციას;

8) ტვირთის ბრუტო წონის მონაცემებს ან სხვა საზომ ერთეულებში გამოხატული ტვირთის რაოდენობის აღნიშვნებს;

9) გადაზიდვის გადასახდელებს (გატანის, დამატებით გადასახდელებს, საბაჟო გადასახადები და მოსაკრებლები) და სხვა გადასახდელებს რომელთა გადახდევინება ხორციელდება ხელშეკრულების დადებიდან ტვირთის ადგილზე მიტანამდე;

10) ინსტრუქციებს საბაჟო და სხვა ფორმალობების შესასრულებლად;

საჭიროებისას ზედნადები უნდა შეიცავდეს დამატებით მონაცემებს:

1) მითითებას, რომ გადატვირთვა აკრძალულია;

2) გადასახდელებს, რომლებიც გამგზავნმა უნდა გადაიხადოს;

3) გადასახდელებს, რომლებიც უნდა იქნას გადახდილი ტვირთის ჩაბარებისას;

4) ტვირთის განცხადებულ ღირებულებას და თანხას, რომელიც მიწოდებისადმი სპეციალურ ინტერესს წარმოადგენს;

5) გამგზავნის ინსტრუქციებს გადამზიდვისათვის ტვირთის დაზღვევის შესახებ;

6) შეთანხმებულ ვადას, რომელშიც უნდა განხორციელდეს გადაზიდვა;

7) გადამზიდვისათვის გადაცემული 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 ტრანსპორტის სახეების მიხედვით:

1) საავტომობილო ტრანსპორტით გადაზიდვის დროს - სატრანსპორტო ზედნადები ან TIR-ნიგნაკი;

2) საზღვაო ტრანსპორტით გადაზიდვის დროს - კონოსამენტი;

3) საჰაერო ტრანსპორტით გადაზიდვის დროს - ავიაზედნადები;

4) სარკინიგზო ტრანსპორტით გადაზიდვის დროს - სარკინიგზო ზედნადები;

TIR ნიგნაკი

საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვების დოკუმენტით (TIR - Transports International Routers) საქონლის ტრანზიტის საბაჟო რეჟიმის შესაბამისად გადასაზიდად არ არის საჭირო რაიმე ზედმეტი დოკუმენტაციის წარდგენა, ვინაიდან TIR-კარნეტს/ნიგნაკს აქვს საბაჟო დეკლარაციის ძალა. TIR-კარნეტის მოქმედი კონვენცია მიღებულ იქნა 1975 წლის 14 ნოემბერს ჟენევაში, ხოლო საქართველო 1994 წლის 24 სექტემბრიდან მიუერთდა ამ



კონვენციას (რატიფიცირების 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 ხელმძღვანელ ქვეყნებში საავტომობილო ტრანსპორტით საქონლით გადაზიდვების დროს. ეს ეხება როგორც საქონლის დათვალიერებას, დოკუმენტების შემოწმებას, ასევე, საბაჟო გადასახდელების გადახდის საგარანტიო უზრუნველყოფას. TIR-კარნეტის სისტემა 4 ძირითადი სტრუქტურული ერთეულისაგან შედგება. კერძოდ:

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

TIR-კარნეტით საქონლის გადაზიდვა, როგორც წესი, ხორციელდება საავტომობილო ტრანსპორტით შუალედური გადატვირთვის გარეშე. წევრი ქვეყნის გამომგზავნი საბაჟოდან წევრი ქვეყნის დანიშნულების საბაჟომდე საქონლის ტრანსპორტირება შესაძლებელია არა მხოლოდ საავტომობილო, არამედ საზღვაო, სარკინიგზო, საჰაერო ტრანსპორტით. თუმცა TIR-კარნეტის აუცილებელი პირობა ის არის, რომ მთელი გზის გარკვეულ ნაწილზე საქონლის ტრანსპორტირება აუცილებლად საავტომობილო ტრანსპორტით უნდა ხდებოდეს.

საინტერესოა ის ფაქტი, რომ გაუთვალისწინებელი ფორსმაჟორული სიტუაციების დროს, როდესაც შეუძლებელია მულტიმოდალური გადაზიდვებისას საავტომობილო ტრანსპორტის გამოყენება, რომელიც, როგორც აღვნიშნეთ, ერთ-ერთი ძირითადი პირობაა TIR-კარნეტით საქონლის გადაზიდვის დროს, მხარეების საბაჟო ორგანოებმა მაინც უნდა მიიღონ TIR-ის შესაბამისი წიგნაკები და უნდა აღსრულდეს საგარანტიო უზრუნველყოფის ვალდებულებები.

TIR-კარნეტის კონვენციის მიხედვით, საავტომობილო ტრანსპორტით, მათ შორის კონტეინერებით გადაზიდვა ხორციელდება, თუ შესაბამისი სატრანსპორტო საშუალება აკმაყოფილებს დადგენილ მოთხოვნებს. დადგენილ მოთხოვნაში იგულისხმება სატრანსპორტო საშუალების კონსტრუქციისა და მონყობილობების შესაბამისობა TIR-ის სტანდარტებთან. ამასთან, ზოგიერთი სატრანსპორტო საშუალება ითვლება საქონლად და მის მიმართ გამოიყენება TIR-ის შესაბამისი წიგნაკი. ეს სატრანსპორტო საშუალებები საკუთარი სვლით გადაადგილდებიან. მაგ. ავტოცისტერნები, ამწეები, მოსავლის ამღები მანქანები, ბეტონმრეველები და სხვა. TIR-კარნეტით გადაადგილებული საქონელი თავისუფლდება საბაჟო გადასახდელებისაგან შუალედურ საბაჟოებში (საუბარია ტრანზიტულ მოძრაობაზე). ეს საქონელი თავისუფლდება აგრეთვე შესაბამისი დეპოზიტის (გარანტიის) დადებისაგან. ეს პირობები მოქმედებს იმ შემთხვევაშიც, როდესაც საბაჟო გადასახდელების გადასახდელი თანხა აღემატება საგარანტიო უზრუნველყოფის თანხას.

ასოციაცია «GIRCA» შედის საერთაშორისო საავტომობილო ტრანსპორტის კავშირის (IRU, შვეიცარია) შემადგენლობაში და ასრულებს საგარანტიო გაერთიანების ფუნქციებს საქართველოს ტერიტორიაზე.

CMR სატვირთო ზედდებული

CMR სატვირთო ზედდებული - ესაა სახელშეკრულებო შეთანხმება ტვირთ გამგზავნს, საავტომობილო გადაზიდვას და ტვირთმიმღებს შორის, რომელიც უზრუნველყოფს გადაზიდვის სტანდარტულ პირობებს საერთაშორისო ავტოსატრანსპორტო ოპერაციებისთვის, განსაკუთრებით - საჭირო დოკუმენტებისა და



გადამზიდვის პასუხისმგებლობის სფეროში, რათა გაამარტივოს ავტო გადაზიდვა და საერთაშორისო ვაჭრობა. CMR სატვირთო ზედდებულის გამოყენება გულისხმობს, რომ საერთაშორისო სატრანსპორტო ოპერაციაში ჩართული ქვეყნებიდან (გაგზავნის ქვეყანა და დანიშნულების ქვეყანა) ერთ-ერთი მაინც წარმოადგენს CMR კონვენციის მონაწილე ქვეყანას.

CMR კონვენცია არ ითვალისწინებს განსაკუთრებული ფორმატის სატვირთო ზედდებულს. საავტომობილო გადაზიდვის ჰარმონიზებისა და გამარტივების მიზნით 1976 წელს IRU-მ, საერთაშორისო სავაჭრო-სამრეწველო პალატასთან თანამშრომლობით, შეიმუშავა **CMR სატვირთო ზედდებულის ფორმა**, რომლითაც ამჟამად ხელშეკრულების ყველა თუ არა, ბევრი მხარე სარგებლობს CMR კონვენციის მონაწილე ქვეყნებში.

სარკინიგზო ზედნადები

სარკინიგზო ზედნადები - გადაზიდვის ხელშეკრულება, რომელიც წერილობით ფორმდება რკინიგზასა და ტვირთგამგზავნს (ტვირთმიმღებს) შორის, თან ახლავს ტვირთს მისი მსვლელობის მთელ გზაზე და შეიცავს საქართველოს სამოქალაქო კოდექსითა და ამ კანონით გათვალისწინებულ მონაცემებს ტვირთის გადაზიდვის შესახებ;

საჰაერო სატვირთო 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 674-ე 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 ICAO-ს ერთ-ერთ ენაზე. ავიასატვირთო ზედნადები უნდა შედგებოდეს სავალდებულო სამი დედანი ფურცლისაგან, რომელთაგან პირველზე აღინიშნება წარწერა – „გადამყვან-გადამზიდველისათვის,“ მეორეზე – „ტვირთმიმღებისათვის,“ მესამეზე – „ტვირთგამგზავნისათვის“. როგორც წესი, ავიასატვირთო ზედნადების დედან-ფურცლები მზადდება კოპირებადი ფურცლებისაგან.

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 გადაზიდვის დროს დგება საზღვაო ზედნადები, კონოსამენტი, სადაც განერილია ტვირთის საზღვაო გადაზიდვის შესახებ ხელშეკრულების პირობები.



TIR წიგნაკი



CARNET TIR *

6 volets



1. Valable pour prise en charge par le bureau de douane de départ jusqu'au _____ inclus
Valid for the acceptance of goods by the Customs office of departure up to and including _____

2. Délivré par _____
Issued by _____
(nom de l'association émettrice / name of issuing association)

3. Titulaire
Holder
(numéro d'identification, nom, adresse, pays / identification number, name, address, country)

4. Signature du délégué de l'association émettrice et cachet de cette association:
Signature of authorized official of the issuing association and stamp of that association:

5. Signature du secrétaire de l'organisation internationale:
Signature of the secretary of the international organization:

(A remplir avant l'utilisation par le titulaire du carnet / To be completed before use by the holder of the carnet)

6. Pays de départ
Country/Countries of departure (!)

7. Pays de destination
Country/Countries of destination (!)

8. No(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s) (!)
Registration No(s). of road vehicle(s) (!)

9. Certificat(s) d'agrément du (des) véhicule(s) routier(s) (No et date) (!)
Certificate(s) of approval of road vehicle(s) (No. and date) (!)

10. No(s) d'identification du (des) conteneur(s) (!)
Identification No(s). of container(s) (!)

11. Observations diverses
Remarks

12. Signature du titulaire du carnet:
Signature of the carnet holder:

(!) Biffer la mention inutile.
Strike out whichever does not apply.

* Voir annexe 1 de la Convention TIR, 1975, élaborée sous les auspices de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.
* See annex 1 of the TIR Convention, 1975, prepared under the auspices of the United Nations Economic Commission for Europe.




განათლების ხარისხის განვითარების
ეროვნული ცენტრი



(green)

VOUCHER N° 2 PAGE 2		1. TIR CARNET No _____	
2. Customs office(s) of departure 1. _____ 2. _____ 3. _____		3. Name of the international organization	
For official use		4. Holder of the carnet (name, address and country)	
		5. Country of departure	6. Country/Countries of destination
7. Registration No(s). of road vehicle(s)		8. Documents attached to the manifest	
GOODS MANIFEST			
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	10. Number and type of packages or articles; description of goods	11. Gross weight in kg	16. Seals or identification marks applied. (number, identification)
12. Total number of packages entered on the manifest Destination:	Number	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete	
1. Customs office		14. Place and date	
2. Customs office		15. Signature of holder or agent	
3. Customs office		17. Customs office at departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route)		24. Certificate of discharge (Customs office of exit en route or of destination)	
<input type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit	<input type="checkbox"/> 25. Seals or identification marks found to be intact	
21. Registered by the Customs office at _____ under No. _____		26. Number of packages discharged	
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.)		27. Reservations	
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp		28. Customs officer's signature and Customs office date stamp	

TIR CARNET NO
PAGE 2

COUNTERFOIL N° 2 PAGE 2		of TIR CARNET No _____	
1. Arrival certified by the Customs office at _____		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
2. <input type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact			
3. Discharged _____ packages or articles (as specified in the manifest)			
4. New seals affixed _____			
5. Reservations _____			

CMR



განათლების ხარისხის განვითარების ეროვნული ცენტრი



1 Отправитель (наименование, адрес, страна) Abender (Name, Anschrift, Land)			Международная товарно-транспортная накладная Internationaler Frachtbrief <div style="text-align: right; font-weight: bold;">CMR N° 2232873</div> <p style="font-size: small;">Данная перевозка, несуте ли на основе прочих договоров, осуществляется в соответствии с условиями Конвенции и договора международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)</p> <p style="font-size: x-small;">Diese Beförderung unterliegt bei einer entsprechenden Abmachung den Bestimmungen der Übereinkommens über den Beförderungvertrag im Internat. Straßengüterverkehr (CMR)</p>		
2 Получатель (наименование, адрес, страна) Empfänger (Name, Anschrift, Land)			16 Перевозчик (наименование, адрес, страна) Frachtführer (Name, Anschrift, Land)		
3 Место в пути и дата Auslieferungsort des Gutes Место/Ост Страна/Land			17 Последующий перевозчик (наименование, адрес, страна) Nachfolgende Frachtführer (Name, Anschrift, Land)		
4 Место и дата в пути и дата Ort und Tag der Übernahme des Gutes Место/Ост Страна/Land			18 Отправитель и перевозчик (наименование, адрес, страна) Von Absender und Bemerkungen des Frachtführers		
5 Прилагаемые документы Beifolgende Dokumente			6 Эмиссия и номера Kollektion und Nummern		
7 Количество мест Anzahl der Packstücke			8 Вид упаковки Art der Verpackung		
9 Наименование груза Bezeichnung des Gutes			10 Статус по статист. № Statistik-Nr.		
11 Вес брутто, кг Bruttogew. kg			12 Объем в литрах Inhalt in ltr		
13 Указание отправителем (Товарная и прочие отметки) Anweisungen des Absenders (Zoll- und sonstige amtliche Behörd.ang.)			19 Состав груза Zusammenf. d. Gutes Упаковка Einpackung Упаковка Verpackung Упаковка Verpackung Упаковка Verpackung Упаковка Verpackung Упаковка Verpackung		
Объявленная стоимость груза Angabe des Wertes des Gutes (При объявлении стоимости груза отправитель несет ответственность в пределах, определенных в ст. 25, п. 2 настоящей Конвенции после согласования дополнительной отметки ФРАКТУ) (Wahrs der Wert des Gutes den 2. Kap. IV, Art. 25, Abs. 2 (bestimmter Höchstbetrag der Haftung), so wird er nicht nach Vereinbarung des Abs. Frachtführers)					
14 Упаковка Verpackung					
15 В каком месте Frachtabholungsortangaben Где Woher Идентификация Identifizierung			20 Сроки соразования условий Besondere Vereinbarungen		
21 Составлена в Ausgegeben in Дата am 20					
22 Прибытие под погрузку Ankunft für Einladung Убытие Abfahrt		23 Путевой лист № _____ от _____ 20 Фамилия _____ Инициалы _____		24 Груз получен Gut empfangen Дата Datum am _____ 20 Прибытие под погрузку Ankunft für Einladung Убытие Abfahrt	
25 Регистрационный номер / Авт. Колоннеты Таган/№з Полиция/№з Автотранспорт					
26 Таган/№з Марка/тип Платформа/Автомобиль					
27 Тариф по т.а.в. Тарифное расстояние % за вес, тарифный коэфф. Прочие доплаты К оплате					
28 Тарифное расстояние, км Сетка Тарифный код, Y Тарифный код, Y Наименование Сетки Прочие доплаты К оплате					
29 Тарифное расстояние, км Сетка Тарифный код, Y Тарифный код, Y Наименование Сетки Прочие доплаты К оплате					

სარკინიგზო შედნადები



განათლების ხარისხის განვითარების ეროვნული ცენტრი



**საგზაო უწყისი - Дорожная ведомость -
(დანიშნულების გზისათვის) - (Для дороги назначения) -**

გზა	1. გამგზავნი, საფოსტო მისამართი - Отправитель, почтовый адрес -	25. გასვლის № - Отправка № -	2. ხელშეკრულება № - Договор № -
საქ.		A 583131	
საქ.		3. გამგზავნი სადგური - Станция отправления -	სსპ.რკინიგზა სსაგზ
საქ.		4. გამგზავნის განსაკუთრებული განცხადება - Особые заявления отправителя -	გზა № 563803
საქ.	5. მიმღები, საფოსტო მისამართი - Получатель, почтовый адрес -	26. საბაგოს აღნიშვნები - Отметки таможи -	
2		27. ვაგონი - Вагон. 28. ტვირთაწონა (ტ) - Подъемная сила (т). 29. ლერძები - Оси. 30. ტარის წონა - Вес тари. 31. ტვირთის წონა გადატვირთვის შემდეგ - Вес груза после перегрузки -	
	6. რკინიგზისათვის არასავალდებულო აღნიშვნები - Отметки необязательные для железной дороги -	27. _____ 28. _____ 29. _____ 30. _____ 31. _____	
	7. სასაზღვრო გადასასვლელი სადგურები - Пограничные станции перехода -		
	8. გზა და დანიშნულების სადგური - Дорога и станция перехода -		
აქირა სიჩქარის ჩილდრეუნი СМГС - Накладная малой скорости	9. ნიშნები, მარკები და ნომრები - Знаки, марки и номера -	10. შეფუთვის სახეობა - Род упаковки -	11. ტვირთის დასახელება - Наименование груза -
			12. ადგილების რაოდენობა - Число мест
			13. გამგზავნის მიერ განსაზღვრული წონა (კგ) - Вес (в кг) определен отправителем
			32. რკინიგზის მიერ განსაზღვრული წონა (კგ) - Вес (в кг) определен железной дорогой
	14. სულ ადგილები (სიტყვიერად) - Итого мест (прописью) -	15. სულ ტვირთის წონა (სიტყვიერად) - Итого вес (прописью) -	16. გამგზავნის ხელმოწერა - Подпись отправителя -
	17. საცვლელი ქეზები - Обменные поддоны - რაოდენობა - Количество -	18. სახეობა - Вид - კატეგორია - Категория -	19. მფლობელი და № Владелец и №
	20. გამგზავნის მიერ მიღებული გადასახადები შემდეგი სატრანსპორტო გზებისათვის - Отправителем приняты платежи за следующие транзитные дороги -	21. გასვლის სახეობა - Род отправки - (წრილმანია*) мелкая*) (სავაგონო*) повагонная*)	22. დატვირთვა - Погружено - (რკინიგზის მიერ*) железной дорогой*)
	23. გამგზავნის მიერ დაბოდილი საბუღალსო - Документы, приложенные отправителем -	24. ფასგამოსახლელი ტვირთის ღირებულება - Объявленная ценность груза -	
		45. პლომები - Пломбы - რაოდენობა - Количество	33. _____ 34. _____ 35. _____ 36. _____ 37. _____ 38. _____ 39. _____ 40. _____ 41. _____ 42. _____ 43. _____ 44. _____
		46. გამგზავნი სადგურის კალენდრული შტემპელი - Календарный штемпель станции отправления -	47. დანიშნულების სადგურის კალენდრული შტემპელი - Календарный штемпель станции назначения -
		48. წონის განსაზღვრის წესი - Способ определения веса -	49. აწონის სადგურის შტემპელი, ხელმოწერა - Штемпель станции взвешивания, подпись -

საგზაო შედგენილი "AIR WAIBILL"



განათლების ხარისხის განვითარების
პროვზული ცენტრი



406 - AMOUNT OF KNOWLEDGE - 0000 0000 406 - 0000 0000

SHIPPER'S NAME AND ADDRESS 1		SHIPPER'S ACCOUNT NUMBER		NOT NEGOTIABLE AIR WAYBILL (AIR CONSIGNMENT NOTE) 	
CONSIGNEE'S NAME AND ADDRESS 2		CONSIGNEE'S ACCOUNT NUMBER		Copies 1, 2, and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity. It is agreed the goods described herein are accepted in apparent good order and condition (except as noted) for carriage SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF (also available at www.aircargo.ups.com). ALL GOODS MAY BE CARRIED BY ANY OTHER MEANS INCLUDING ROAD OR ANY OTHER CARRIER UNLESS SPECIFIC CONTRARY INSTRUCTIONS ARE GIVEN HEREON BY THE SHIPPER, AND SHIPPER AGREES THAT THE SHIPMENT MAY BE CARRIED VIA INTERMEDIATE STOPPING PLACES WHICH THE CARRIER DEEMS APPROPRIATE. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY. Shipper may increase such limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge.	
ISSUING CARRIER'S AGENT NAME AND CITY		AGENT'S IATA CODE		ALSO NOTIFY NAME AND ADDRESS (OPTIONAL ACCOUNTING INFORMATION) 24	
AIRPORT OF DEPARTURE (ADDRESS OF FIRST CARRIER) AND REQUESTED ROUTING 3		ACCOUNT NO.		Received in good order and condition at 20 on 21 22 Place Date/Time	
ROUTING AND DESTINATION TO BY FIRST CARRIER TO BY		AIRPORT OF DEPARTURE (ADDRESS OF FIRST CARRIER) AND REQUESTED ROUTING 3		Signature of Consignee or his agent 23	
CURRENCY		DECLARED VALUE FOR CARRIAGE 5		DECLARED VALUE FOR CUSTOMS 6	
AIRPORT OF DESTINATION 4		FOR CARRIER USE ONLY FLIGHT/DATE FLIGHT/DATE		AMOUNT OF INSURANCE	
HANDLING INFORMATION 7		INSURANCE - If shipper requests insurance in accordance with conditions on reverse hereof, indicate amount to be insured in figures in box marked amount of insurance.			
The shipper certifies that these commodities, technology or software were exported from the United States in accordance with the Export Administration Regulations. Diversion contrary to U.S. law is prohibited.					
NO. OF PIECES RCP 8	GROSS WEIGHT kg lb 9	RATE CLASS COMMODITY ITEM NO. 10	CHARGEABLE WEIGHT 11	RATE / CHARGE 12	NATURE AND QUANTITY OF GOODS (INCL. DIMENSIONS OR VOLUME) 14
PREPAID		WEIGHT CHARGE		COLLECT	
A. VALUATION CHARGE		PICKUP CHARGES		OTHER CHARGES	
D. TAX		DEL. ZONE		B. DELIVERY CHARGES	
I. TOTAL OTHER CHARGES DUE AGENT		SHIPPER'S R.F.C. (AMOUNT TO BE ENTERED BY SHIPPER)		C.	
R. TOTAL OTHER CHARGES DUE CARRIER		Shipper certifies that the particulars on the face hereof are correct and that insofar as any part of the consignment contains dangerous goods, such part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to applicable Dangerous Goods Regulations.		15	
TOTAL PREPAID		TOTAL COLLECT		EXECUTED ON	
CURRENCY CONVERSION RATES		TOTAL COLLECT IN DESTINATION CURRENCY		16 17 18 19 (Date) (Time) at (Place)	
FOR CARRIER'S USE ONLY AT DESTINATION		CHARGES AT DESTINATION		SIGNATURE OF ISSUING CARRIER OR ITS AGENT	
TOTAL COLLECT CHARGES		TOTAL COLLECT CHARGES		NO. 3 ORIGINAL FOR SHIPPER 406 - 0000 0000	

02B7201 ASIA 1112 BRD

საზღვაო ზედნადები - კონოსამენტი



Ocean Bill of Lading

Exporter		Booking Number		Document Number	
		Export References			
Ultimate Consignee		Forwarding Agent			
Notify Party		Also Notify			
Pre-Carriage By		Place of Receipt		Domestic Routing	
Exporting Carrier		Port of Loading		Loading Pier/Terminal	
Port of Discharge		Place of Receipt on Carrier		Type of Move	
Marks and Numbers	No. of Pkgs	HM	Description	Weight	Measurements

Ship Ref No. There are pages, including attachments to this Ocean Bill of Lading

These commodities, technology or software were exported from the United States in accordance with the Export Administration Regulations. Diversion contrary to U.S. law prohibited.

Carrier has a policy against payment solicitation, or receipt of any rebate, directly or indirectly, which would be unlawful under the United States Shipping Act, 1984 as amended.

FREIGHT RATES, CHARGES, WEIGHTS AND/OR MEASUREMENTS

Received by Carrier for shipment by ocean vessel between port of loading and port of discharge, and for arrangement or procurement of pre-carriage from place of receipt and on-carriage to place of delivery, where stated above, the goods as specified above in apparent good order and condition unless otherwise stated. The goods to be delivered at the above mentioned port of discharge or place of delivery, whichever is applicable.

IN WITNESS WHEREOF original Bills of Lading have been signed, not otherwise stated above, one of which being accomplished the others shall be void.

DATED AT _____

BY _____

Agent

Mo. _____

Day _____

Year _____

B/L No. _____

საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვის ნებართვის გაცემისა და კონტროლის



პროცედურები

საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვის შეუფერხებლად განხორციელების უზრუნველყოფის მიზნით და საქართველოს საერთაშორისო ხელშეკრულებების შესაბამისად, უცხო ქვეყანაში რეგისტრირებულ სატვირთო ავტოსატრანსპორტო საშუალებას, რომელიც ცარიელი ან დატვირთული შემოდის საქართველოს ტერიტორიაზე, უნდა ჰქონდეს საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვის ნებართვა- (ECMT ნებართვა ან BSEC-ის ნებართვა), ან სსიპ - სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს ავტორიზაცია (ე.წ. „დაბვოლი“) საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვაზე.

რა არის კვოტა?

კვოტა არის - საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის შესახებ საქართველოსა და ხელშემკვრელ ქვეყნებს შორის შეთანხმების თანახმად ყოველწლიურად გაცვლილი ნებართვების რაოდენობა.

იქმნება შერეული კომისია საქართველოსა და პარტნიორი ქვეყნის წარმომადგენლობის შემადგენლობით, რომელიც განსაზღვრავს ნებართვების რაოდენობას, ფორმას, მათი გაცვლის დროსა და საშუალებებს;

1.სსიპ - სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს ავტორიზაცია (ე.წ. „დაბვოლი“)



სსიპ - სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს ავტორიზაცია საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვაზე (თურქეთი მრავალჯერადი)



**განათლების ხარისხის განვითარების
ეროვნული ცენტრი**



თურქეთის მრავალჯერადი შესვლის ავტორიზაცია - განკუთვნილია თურქეთში რეგისტრირებული ავტოსატრანსპორტო საშუალებით მრავალჯერადი ტვირთბიძვისათვის (ცარიელი შესვლის ჩათვლით) საქართველოს ტერიტორიაზე.

ა) არ ვრცელდება მესამე ქვეყანაში გადაზიდვაზე.

ბ) მისი მოქმედების ვადაა გაცემის თარიღიდან სრული კალენდარული წელი და მომდევნო წლის პირველი კალენდარული თვე (იანვარი).

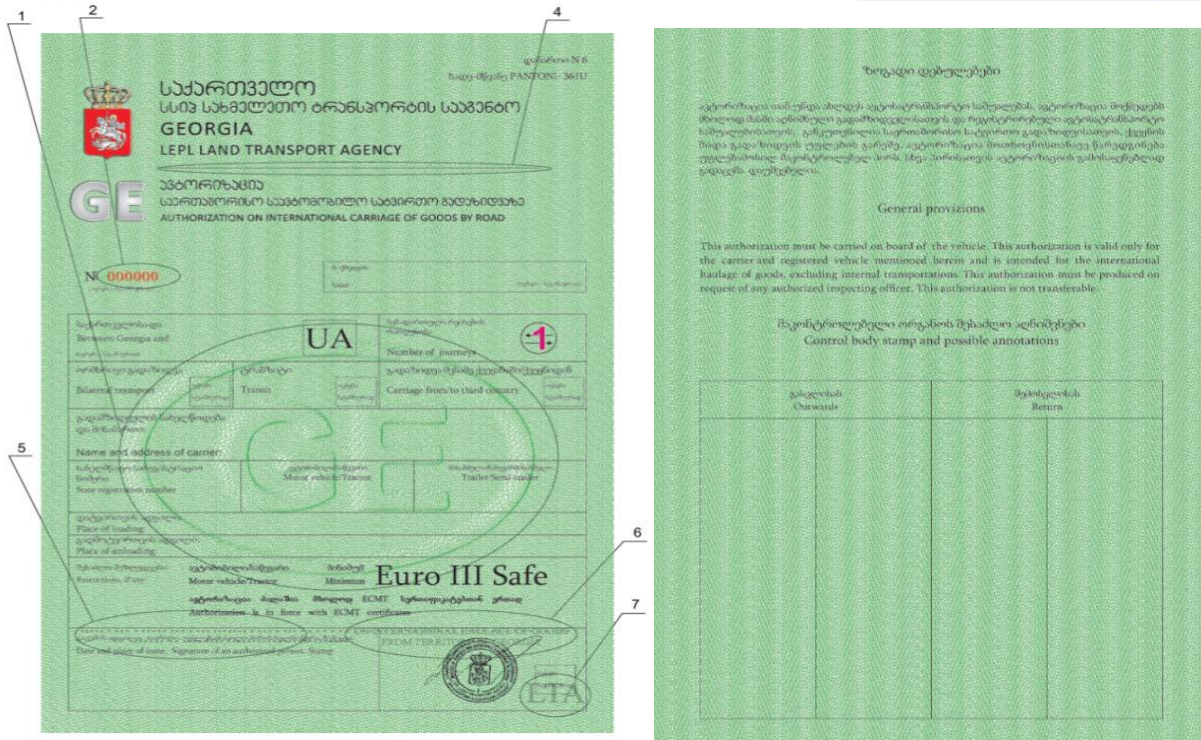
გ) ნებართვის გრაფის „მისაბმელი/ნახევარმისაბმელი“ გრაფის შევსება არ არის სავალდებულო, ვინაიდან სანეგარამ სხვადასხვა გადაზიდვების შესრულებისას შესაძლებელია შეიცვალოს მისაბმელი.

დ) მებაჟე ამონებებს მოქმედების ვადას (ამ შემთხვევაში, მასზე არანაირი აღნიშვნა არ კეთდება)

**სსიპ - სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს ავტორიზაცია
საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვაზე
(უკრაინა უნივერსალური)**



**განათლების ხარისხის განვითარების
ეროვნული ცენტრი**



ა) განკუთვნილია უკრაინაში რეგისტრირებული ავტოსატრანპორტო საშუალების მიერ საქართველოს ტერიტორიაზე ტვირთბიდვისათვის, მოქმედებს მხოლოდ Euro III, Euro IV, Euro V, და Euro VI კატეგორიის ავტომობილისათვის, ნებართვა ერთჯერადია. არის უნივერსალური, გამოიყენება როგორც ორმხრივი, ასევე ტრანზიტული და მესამე ქვეყანაში/დან ტვირთბიდვისათვის.

მოქმედების ვადა მითითებულია ზედა მარჯვენა გრაფაში. ის მოქმედებს მხოლოდ უსაფრთხოებისა და ტექნიკურ მოთხოვნებთან შესატყვისობის ECMT სერტიფიკატთან ერთად, კერძოდ:

1. სატვირთო ავტომობილის ტექნიკურ და უსაფრთხოების მოთხოვნებთან შესატყვისობის ECMT -ს სერტიფიკატი, რომელსაც გასცემს მწარმოებელი ან ადგილობრივი უფლებამოსილი ორგანო;
2. სატვირთო ავტომობილის და მისაბმელის (ნახევარმისაბმელის ჩათვლით) გზისთვის ვარგისობის ტესტის ECMT-ს სერტიფიკატი, გასცემს ადგილობრივი კომპეტენტური ორგანო;
3. მისაბმელის (ნახევარმისაბმელის ჩათვლით) ტექნიკური უსაფრთხოების მოთხოვნებთან შესატყვისობის ECMT-ს სერტიფიკატი, გასცემს მწარმოებელი ან ადგილობრივი უფლებამოსილი ორგანო.

**სსიპ - სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს ავტორიზაცია
საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვა
(უცხო ქვეყნები)**



**განათლების ხარისხის განვითარების
ეროვნული ცენტრი**



- იმ შემთხვევაში, როდესაც უცხოეთში რეგისტრირებული ავტოსატრანსპორტო საშუალება ახორციელებს საქართველოდან მესამე ქვეყნის დანიშნულებით ტვირტის გადაზიდვას და მას არ გააჩნია შესაბამისი საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვის ნებართვა, შესაძლებელია სსიპ - სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტომ გასცეს საქართველოს ტერიტორიიდან საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვის (საქართველოს საერთაშორისო ხელშეკრულებების საფუძველზე დადგენილი კვოტის ბევით) ნებართვა.

საქართველოს ტერიტორიიდან საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვის ნებართვა (კვოტის ბემოთ)

ნებართვას გასცემს სსიპ - სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო



**განათლების ხარისხის განვითარების
ეროვნული ცენტრი**



საქართველოს მცირე ვაჭრები

საქართველოს კომპეტენტური ორგანოს დასახელება ქართულ და ინგლისურ ენებზე

GE

საქართველოს ტერიტორიიდან საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვის

ნ ე ბ ა რ თ ვ ა

A U T O R I Z A T I O N
ON INTERNATIONAL HAULAGE OF GOODS
FROM TERRITORY OF GEORGIA

№ 000000

მოქმედების ვადა Valid from -დან -მდე to

საქართველოდან -ში

From Georgia to

გადაზიდვის საბუღალეს და მისამართი Name and address of carrier

სახელმწიფო სანიმუშო ნიშანი State register plates	ავტომობილი / სანქარო Motor vehicle / Tractor	მისამბელო / ნახევარმისამბელო Trailer / Semi-trailer
--	--	---

დატვირთვის ადგილი Place of loading

საერთო მითითებები

წესრიგით უნდა აღიქვას ავტოსატრანსპორტო საშუალებების წესრიგით მოქმედების მოლოდინი მასში აღნიშნული გადაზიდვის და ავტოსატრანსპორტო საშუალებების და განკუთვნილია საქართველოდან საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვის შესრულებისათვის ქვეყნის შიდა გადაზიდვის უფლების გარეშე, წესრიგით მითითებისათვის წარედგინება უფლებამოსილი მაკონტროლებელი პირის, სხვა პირისათვის ნებისთვის გამოსაცემად გადაცემის დასაშვალად.

იღუპება.

General condition

This authorization must be carried on the vehicle and be produced at the request of any authorized inspecting officer. It authorizes only for international carriage of goods from Georgia. It is not valid for national transport. It is not transferable.

გაფიცვის თარიღი Date of issue	უფლებამოსილი პირის ხელმოწერა Signature of the authority	ზეგელი Stamp
-------------------------------	---	--------------

დამკვეთი: დასაშვალადელი: ხელის მოწვევის №

• უცხო ქვეყნის გადამზიდველს აძლევს უფლებას, განახორციელოს საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვა საქართველოს ტერიტორიაზე დატვირთვის უფლებით.

საბაჟო პროცედურები

ა) ზოგადი დეკლარირებისას მებაჟის მიერ მონმდება:

სატვირთოს შემოსვლა:

• სსიპ - სახმელეთო ტრანსპორტის

სააგენტოს ავტორიზაციისა და შესაბამისი სერტიფიკატების არსებობა, მათი შევსების სიზუსტე და ურთიერთმესაბამისობა, ასევე მებაჟე ამონმებს მოქმედების ვადას .

• სსიპ - სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს ავტორიზაციის შესაბამის გრაფაში დაფიქსირებული მონაცემები საქართველოში შემოსვლის შესახებ, რომელსაც მებაჟე ადასტურებს პირადნომრიანი ბეჭდით.

• სატვირთოს გასვლა - მებაჟე ამონმებს შემოსვლის თარიღს და ქვეყანაში სატვირთოს ყოფნის ვადას და უკანა მხარეს შესაბამის გრაფაში უთითებს გასვლის თარიღს, რასაც ამონმებს ხელმონწერით და პირადნომრიანი ბეჭდით.

ბ) დოკუმენტების არარსებობისას ან არასრული დოკუმენტების წარმოდგენისას „საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ“ საქართველოს კანონის 57 მუხლის თანახმად, დოკუმენტები სათანადო რეაგირებისათვის გადაეცემა საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საპატრულო პოლიციას, რომელიც საჭიროების შემთხვევაში, გამოიყენებს საჯარიმო სანქციებს (შესაძლებელია ნებართვის ჩამორთმევა).

ECMT ნებართვა

ECMT - ტრანსპორტის მინისტრთა ევროპის კონფერენცია - სახელმწიფოთაშორისო ორგანიზაცია, დაარსებული 1953 წელს, რომლის წევრიც არის საქართველო 2000 წლის 1 ივნისიდან.



ნებართვის გამოყენების პირობები:

- ნებართვა შეიძლება გამოყენებულ იქნეს მხოლოდ ერთი ავტოსატრანსპორტო საშუალების მიერ;
- აღნიშნული ნებართვა არ შეიძლება გამოყენებულ იქნეს შიდა გადაზიდვებში;
- ნებართვის გადაცემა მესამე მხარისათვის აკრძალულია;
- იმ შემთხვევაში, როდესაც გადაზიდვა ხორციელდება ავტოსატრანსპორტო საშუალების შესახსრებული კომბინაციის გამოყენებით და მისაბმელი ან ნახევარმისაბმელი რეგისტრირებულია ECMT სხვა წევრი ქვეყნის ტერიტორიაზე, ნებართვა გაიცემა იმ ქვეყნის კომპეტენტურ ორგანოს მიერ, რომელშიც არის რეგისტრირებული საწვავარი



ECMT ნებართვის საფუძველზე

საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვის განხორციელებისას, ნებართვასთან ერთად მძღოლმა უნდა იქონიოს:

- აღრიცხვის ნიგნაკი;
- ECMT სერტიფიკატი (სატვირთო ავტომობილისა და მისაბმელის ECMT-ს ტექნიკურ უსაფრთხოების მოთხოვნებთან შესატყვისობის და გზისთვის ვარჯისობის ტესტის სერტიფიკატი);
- ავტოსატრანსპორტო საშუალების საკუთრების ან/და ქირავნობის ან ლიზინგის ხელშეკრულების საფუძველზე სარგებლობის დამადასტურებელი დოკუმენტი;
- შესაბამისი კვალიფიკაციის მართვის მოწმობა;
- ავტომობილის სარეგისტრაციო მოწმობა

მოქმედების ვადის მიხედვითარსებობს ორი სახის ECMT ნებართვა:

- ერთწლიანი (მწვანე ფერის);
- მოკლევადიანი (30 დღიანი, ყვითელი ფერის).

ნებართვა სავალდებულოა შეიცავდეს შემდეგ მონაცემებს:

- მეპატრონის გვარი ან სატრანსპორტო კომპანიის დასახელება და მისამართი;
- ნებართვის გამცემი ორგანოს ხელმოწერა და ბეჭედი;
- ნებართვის გაცემის თარიღი და მოქმედების ვადა.

მეორე აუცილებელი დოკუმენტი, რომელიც უნდა გააჩნდეს ECMT ნებართვის მფლობელს ეს არის **-ECMT სერტიფიკატი**

ECMT სერტიფიკატის ბლანკები იბეჭდება:



განათლების ხარისხის განვითარების
ეროვნული ცენტრი



დანართი 4
Certificate №: 1105

ECMT Certificate of Compliance of a trailer¹ with the Technical Requirements

Vehicle Type and Make: SCHMITZ SMI
Vehicle Identification Number (VIN): WSSMS6080000472196

The²,

- Competent validation Services in the country of registration³;
- Vehicle Manufacturer, or the authorised Representative of the Manufacturer in the country of registration; or
- A combination of the competent validation Services in the country of registration and the vehicle Manufacturer, or the authorised Representative of the Manufacturer in the country of registration, when all the equipment is not fitted by the vehicle Manufacturer.

The³ Land Transport Agency
№ 16, Vashli Palata 6, Tbilisi, Georgia

hereby confirms that the said vehicle is in compliance with the provisions of respective UNECE Regulations and/or EC Directives, as listed below, and confirms that the particulars entered overleaf are correct.

The trailer is fitted with the following devices:

- Rear protective devices according to UNECE Regulation R.58.01 or as subsequently amended; or to Directive 70/221/EEC, as amended by Directive 2000/8/EC or as subsequently amended.
- Lateral protection according to UNECE Regulation R.73.00 or as subsequently amended; or to Directive 89/297/EEC or as subsequently amended.
- Lighting and light signaling devices according to UNECE Regulation R.48.01 or as subsequently amended; or to Directive 76/756/EEC, as amended by Directive 97/28/EC, or as subsequently amended.
- Rear marking plates (retro-reflective) for heavy and long vehicles according to UNECE Regulation R.78.01 or as subsequently amended.
- Marking, including anti-blocking systems, according to UNECE Regulation R.13.09 or as subsequently amended; or to Directive 71/320/EEC, as amended by Directive 98/12/EC, or as subsequently amended.

TBILISI 26.04.2013

Place Date Signature(s) and stamp(s)

1. Semi-trailers included.
2. Delete inappropriate mentions.
3. For the countries where the Representatives of the manufacturers are not authorized.
4. In this case, the first signatory fills in the column on the left, the second fills in the column on the right.

- ა) ივსება 4-დან ერთ-ერთ ენაზე - რეგისტრაციის ქვეყნის ენა, ფრანგული, ინგლისური, გერმანული, თანდართული თარგმანით სხვა მინიმუმ 2 ენაზე, სერტიფიკატის ბლანკებზე.
- ბ) სერტიფიკატები უნდა იყოს დანომრილი ისე რომ შეადგინოს თანმიმდევრული სერია.
- გ) ღია ყვითელ A4 ფორმატის ქაღალდზე

სატვირთო ავტომობილის და მისაბმელის გზისთვის ვარგისობის ECMT -ს ტესტის სერტიფიკატი სტანდარტულ თეთრ A4 ფორმატის ქაღალდზე

ECMT სერტიფიკატი - ადასტურებს სატვირთო ავტომობილის ან/და მისაბმელის (ნახევარმისაბმელის) ტექნიკური და უსაფრთხოების მდგომარეობის შესატყვისობას გაეროს ევროპის ეკონომიკური კომისიის (UNECE -ს) შესაბამისი წესებისა და/ან ევროსაბჭოს (EC) 96/96/EC დირექტივის დებულებებით განსაზღვრულ მოთხოვნებთან. ივსება სტანდარტულ თეთრ A4 ფორმატის ქაღალდზე 4-დან ერთ-ერთ ენაზე - რეგისტრაციის ქვეყნის ენა, ფრანგული, ინგლისური, გერმანული, თანდართული თარგმანით სხვა მინიმუმ 2 ენაზე, სერტიფიკატის ბლანკებზე.

მესამე აუცილებელი დოკუმენტი, რომელიც უნდა გააჩნდეს ECMT ნებართვის მფლობელს: ალრიცხვის წიგნაკი - მოკლევადიანი ნებართვის შემთხვევაში 5 ფურცლიანი; გრძელვადიანი ნებართვის შემთხვევაში 52 ფურცლიანი.

დანართი 3
სერტიფიკატი №: 4226

სატვირთო ავტომობილის და მისაბმელის¹ გზისთვის ვარგისობის ტესტის ECMT-ს სერტიფიკატი

რეგისტრაციის ნომერი: FWF 330
შესატყვისობის სერტიფიკატის ნომერი: MB 2011 Nr. 0270
ავტოსატრანსპორტო საშუალების ტიპი და მარკა: MERCEDES BENZ ACTROS 1844 LS 4X2 3600
სააფრთხივე საშუალების ნომერი (VIN): WDB 934032 1L 200513
მრავლის ტიპი / ნომერი: 541976 00 505512

სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო
საქართველო, თბილისი, ვაჟა-ფშაველას გამზალი № 16

დაწესებულია ამ ორგანო, რომელიც შექმნილია შარდისტრატეგიულ მდგრადი, გაეროს ევროპის ეკონომიკური კომისიის 1997 წლის შეთანხმების, ამ გაეროს ევროპის ეკონომიკური კომისიის R.E.1(TRANS/SC.1/294/Rev.5) შედგენილი რეზოლუციის, მასში 2001 (TRANS/WP.1/2001/25) რეზოლუციით შეტანილი შესწორების ან შეზღვევაში შეტანილი ცვლილებების გათვალისწინებით, ამ 96/96/EC დირექტივის, მასში 2003/27/EC დირექტივით შეტანილი შესწორების ან შეზღვევაში შეტანილი ცვლილებების გათვალისწინებით შესრულებას მანძილზე.

წინამდებარე ადასტურებს, რომ აღნიშნული ავტოსატრანსპორტო საშუალება შეესაბამება შემოი აღნიშნული დოკუმენტებით დადგენილ მოთხოვნებს, შემდეგი მოწყობილობებისა და სისტემების სააღდებულო შემოწმების ჩაბმული:

- სახმელეთო სისტემა (მათ შორის ანტიბლოკირების სისტემა, რომელიც მისაბმელთან შეაღებება ან პარტეი)
- საჭე და საჭის მოწყობილობა³
- ზილვალობა
- მამუქები, შუკმარეკლები და ელექტრო მოწყობილობა
- ლერძები, თვლები, საბურავები და დეკლები (საბურავების პროტექტორის მინიმალური სიღრმის ჩათვლით)
- მანი და მისის ნაწილები (უკანა და გვერდითი დამკვი მოწყობილობების ჩათვლით)
- სხვა მოწყობილობები, მათ შორის:
 - გამაფრთხილებელი ხაშკოები³
 - ტაქტორაფი (არსებობს და ლუქების დაუზიანებლობა)
 - სარტყლის შემზღვეველი მოწყობილობა³
- შთანქმის კოეფიციენტი^{3,4}

თბილისი თარიღი 26.04.2013

აფილი თარიღი

შტრიშინა: გზისთვის ვარგისობის შემდეგი ტესტი უნდა ჩატარდეს 26.04.2014 - მდე

1. ნახევარმისაბმელის ჩათვლით.
2. მისაბმელის (ნახევარმისაბმელის) ჩათვლით.
3. სახმელეთო (ნახევარმისაბმელზე) არ უკლებლივ.
4. გაეროს ევროპის ეკონომიკური კომისიის R24.03 წესის ან სხვა შესაბამისი ცვლილების, ან 72/306/EEC დირექტივის ან სხვა შესაბამისი ცვლილების შესაბამისად.
5. ტესტირების ჩატარების თარიღიდან 12 თვის შემდეგ შეიძლება იყოს პალაზაზე.



• აღრიცხვის წიგნაკი შევსებული უნდა იქნეს ნებართვის მფლობელის სახელზე და მისი გადაცემა სხვა პირზე კრძალულია;

• აღრიცხვის წიგნაკს ენიჭენა ნებართვის ნომერი, ხოლო საჭიროების შემთხვევაში ქვენომერი (თუ პირველი წიგნაკი მთლიანად შევსებულია და გაიცემა ახალი აღრიცხვის წიგნაკი;

Autorizația CEMT nr. 02434

a) Data plecării b) Data sosirii	a) Local de încălzire b) Local de descărcare	a) Tipul de încălzire b) Tipul de descărcare	Nr. Tara de immatriculare	Cantitatea (tona) (tona) (incluzând acizii)	a) Kilometeraj la plecare b) Kilometeraj la sosire	Observații
1	2	3	4	5	6	7
24.07.12	Ruse	BC	CMD-324	20289.50	421224	
24.07.12	LC1010	BC			421540	
24.07.12	Haurabdo	TR	CMD-324	20289.50	421540	
26.07.12	Sarpi	TR			421593	
26.07.12	Sarpi	GE	CMD-324	20289.50		
27.07.12	Tbilisi	GE				
28.07.12	Tbilisi	GE	CMD-324	—	423125	
28.07.12	Borjomi	GE			423345	
	Borjomi	GE	CMD-324			
	Karbeli	GE				
	Verkhni Laris	RUS				
	Verkhni Laris	RUS	CMD-324			

№ 21

ECMT - ტრანსპორტის მინისტრთა ევროპის კონფერენცია

ავტოსატრანსპორტო საშუალების ტექნიკურ და უსაფრთხოების მოთხოვნებთან შესაბამისობის თანახმად ნებართვაზე მწვანე ფერის შტამში ფიქსირდება ნებართვაზე.



- ევრო III უსაფრთხო
- ევრო IV უსაფრთხო
- ევრო V უსაფრთხო
- ევრო VI უსაფრთხო



საბაჟო პროცედურები

- ა) ზოგადი დეკლარირებისას მებაჟის მიერ მოწმდება: ნებართვისა და შესაბამისი ECMT-ს სერტიფიკატების არსებობა, მათი შევსების სიზუსტე და ურთიერთშესაბამისობა; აღრიცხვის წიგნაკში დაფიქსირებული მონაცემები; გადამზიდველის მხრიდან მოთხოვნის შემთხვევაში, მებაჟე პირადნომრიანი ბეჭდით ადასტურებს აღრიცხვის წიგნაკის შესაბამის გრაფაში შეტანილ ინფორმაციას საზღვრის გადაკვეთის თაობაზე.
- ბ) დოკუმენტების არარსებობისას ან არასრული დოკუმენტების წარმოდგენისას „საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ“ საქართველოს კანონის 57 მუხლის თანახმად, დოკუმენტები სათანადო რეაგირებისათვის გადაეცემა საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საპატრულო პოლიციას, რომელიც საჭიროების შემთხვევაში, გამოიყენებს საჯარიმო სანქციებს (შესაძლებელია ნებართვის ჩამორთმევა).



შავი ზღვის ეკონომიკური თანამშრომლობის ორგანიზაცია (BSEC)

3. BSEC-ის ნებართვა

BSEC-ის ნებართვა 1992 წლის 25 ივნისს შავი ზღვის აუზის 11 ქვეყნის სახელმწიფო და მთავრობათა მეთაურებმა საფუძველი ჩაუყარეს შავი ზღვის ეკონომიკურ თანამშრომლობას (BSEC). 2009 წელს ალბანეთმა, სომხეთმა, საქართველომ, მოლდოვამ, რუმინეთმა, სერბეთმა და თურქეთმა გამოთქვა ინტერესი და მზადყოფნა მონაწილეობა მიეღო პროექტში „BSEC-ის ნებართვა“.

BSEC-ის ნებართვა არის მრავალმხრივი ნებართვა, რომელიც გაიცემა წევრ სახელმწიფოში რეგისტრირებულ ავტოსატრანსპორტო საშუალებაზე საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვის მიზნით.

ნებართვა აძლევს უფლებას გადამზიდველს განახორციელოს ორმხრივი (საქართველოს ტერიტორიაზე გადმოტვირთვა/დატვირთვა ან დატვირთვა) საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვა ან ტრანზიტული (საქართველოს ტერიტორიაზე გადმოტვირთვის ან/და დატვირთვის უფლების გარეშე).

BSEC-ის ნებართვის მოქმედების ვადა განისაზღვრება ერთი კალენდარული წლით (1 იანვრიდან 31 დეკემბრის ჩათვლით).

BSEC-ის ნებართვა უნდა ინახებოდეს ავტოსატრანსპორტო საშუალების ბორტზე და მოთხოვნისთანავე წარედგინოს შესაბამისი კომპეტენტური მაკონტროლებელი ორგანოს წარმომადგენელს.

ყოველწლიურად, შავი ზღვის ეკონომიკური თანამშრომლობის ორგანიზაციის მუდმივმოქმედი სამდივნოს მიერ **1400 BSEC-ის** ნებართვა ნაწილდება მონაწილე წევრ სახელმწიფოებს შორის (200 ასლი თითოეულ სახელმწიფოს). საქართველოში BSEC -ის ნებართვის გამცემი ორგანოა:

სსიპ - სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო



სახმელეთო
ტრანსპორტის
სააგენტო



ნებართვა იბეჭდება ორ ენაზე ინგლისურად და რუსულად



Country / Страна	Outward / Выезд		Return / Возврат	
ALBANIA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ARMENIA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
GEORGIA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
MOLDOVA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ROMANIA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
SERBIA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
TURKEY	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Information: The BSEC Form is valid for the duration of the stay in the country of the BSEC member. The BSEC Form is to be used only as a certificate of security passing for the return of the country of origin. It is not valid for the return of the country of origin. It is not valid for the return of the country of origin. It is not valid for the return of the country of origin.

Information: The BSEC Form is valid for the duration of the stay in the country of the BSEC member. The BSEC Form is to be used only as a certificate of security passing for the return of the country of origin. It is not valid for the return of the country of origin. It is not valid for the return of the country of origin. It is not valid for the return of the country of origin.

Information: The BSEC Form is valid for the duration of the stay in the country of the BSEC member. The BSEC Form is to be used only as a certificate of security passing for the return of the country of origin. It is not valid for the return of the country of origin. It is not valid for the return of the country of origin. It is not valid for the return of the country of origin.

Information: The BSEC Form is valid for the duration of the stay in the country of the BSEC member. The BSEC Form is to be used only as a certificate of security passing for the return of the country of origin. It is not valid for the return of the country of origin. It is not valid for the return of the country of origin. It is not valid for the return of the country of origin.

Information: The BSEC Form is valid for the duration of the stay in the country of the BSEC member. The BSEC Form is to be used only as a certificate of security passing for the return of the country of origin. It is not valid for the return of the country of origin. It is not valid for the return of the country of origin. It is not valid for the return of the country of origin.

საბაჟო პროცედურები

ა) ზოგადი დეკლარირებისას მებაჟის მიერ მონმდება:

BSEC-ის ნებართვისა და შესაბამისი სერტიფიკატების არსებობა, მათი შევსების სიზუსტე და ურთიერთშესაბამისობა;

BSEC -ის ნებართვის შესაბამის გრაფაში დაფიქსირებული მონაცემები საზღვრის გადაკვეთის შესახებ, რომელსაც მებაჟე ადასტურებს პირადნომრიანი ბეჭდით.

ბ) დოკუმენტების არარსებობისას ან არასრული დოკუმენტების წარმოდგენისას „საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ“ საქართველოს კანონის 57-მუხლის თანახმად, დოკუმენტები სათანადო რეაგირებისათვის გადაეცემა საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საპატრულო პოლიციას, რომელიც საჭიროების შემთხვევაში, გამოიყენებს საჯარიმო სანქციებს (შესაძლებელია ნებართვის ჩამორთმევა).

აღრიცხვიდან მოხსნილი სატრანსპორტო საშუალებები:

ა) სანებართვო რეჟიმი ვრცელდება მხოლოდ საქართველოს პარტნიორ ქვეყნებში რეგისტრირებულ სატვირთო სატრანსპორტო საშუალებებზე;

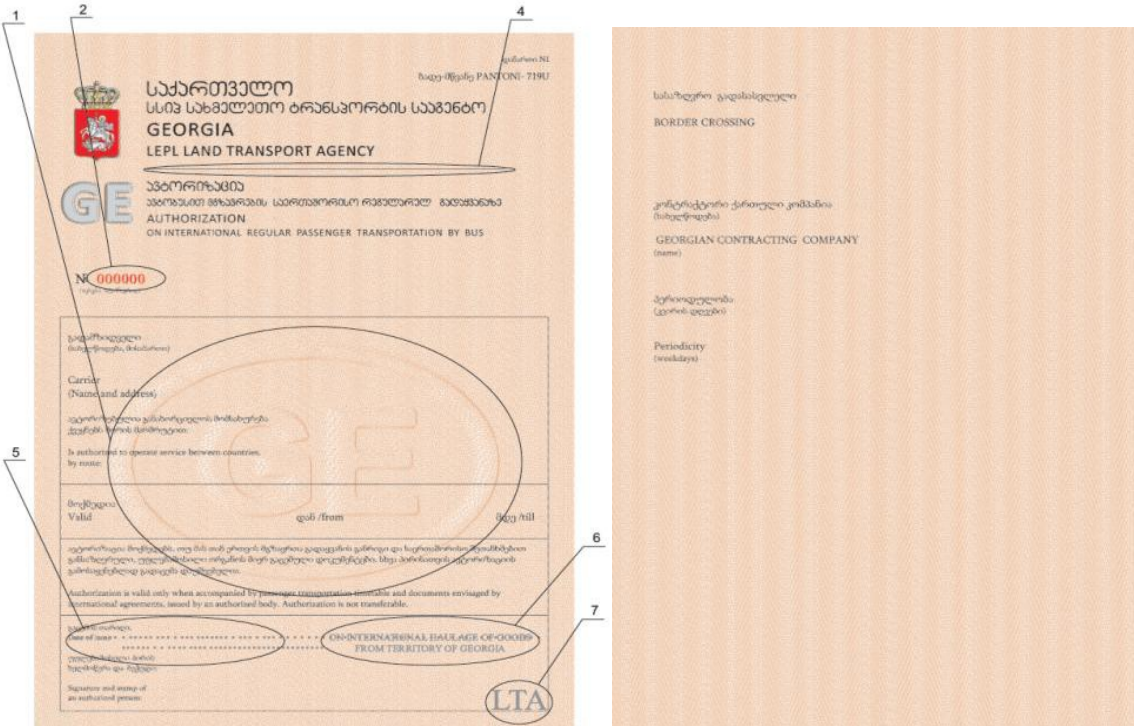
ბ) აღრიცხვიდან მოხსნილი სატვირთო ავტოსატრანსპორტო საშუალებებს, რომლებიც მიემართებიან დანიშნულების ქვეყნებისკენ, საქართველოს ტერიტორიაზე შემოსვლისას არ მოეთხოვებათ ნებართვის წარდგენა.



გ) ამგვარი ა/ს საშუალებების მიერ კომერციული სახის ტვირთბიდვის განხორციელებისას ირღვევა საქართველოს საერთაშორისო ხელშეკრულებებით, შეთანხმებებითა და კონვენციებით დადგენილი საავტომობილო ტრანსპორტით მგზავრთა გადაყვანისა და ტვირთის გადაზიდვის წესები საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 1271 მუხლის შესაბამისად. ამ შემთხვევაში დოკუმენტები სათანადო რეაგირებისათვის გადაეცემა საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საპატრულო პოლიციას.

ავტობუსით მგზავრების საერთაშორისო რეგულარული გადაყვანა

ერთი მონაწილე მხარე ახორციელებს რეგულარულ რეისებს ან ტრანზიტულ მომსახურებას მეორე მონაწილე მხარის ტერიტორიაზე ყოველწლიური ნებართვის საფუძველზე, რომელიც გაცემულია მეორე მონაწილე მხარის კომპეტენტური ორგანოს მიერ.



საერთაშორისო სამგზავრო გადაყვანა რეგულირდება:

- ა) მრავალმხრივი კონვენციებითა და შეთანხმებებით;
- ბ) „საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის შესახებ“ სამთავრობათაშორისო შეთანხმებებით;
- გ) ტექნიკური რეგლამენტის „ავტოსატრანსპორტო საშუალებებით მგზავრის გადაყვანისა და ბარგის გადაზიდვის წესის“ დამტკიცების თაობაზე საქართველოს მთავრობის 2014 წლის 3 იანვრის №4 დადგენილება
- დ) იმ ქვეყნის ეროვნული კანონმდებლობის შესაბამისად, რომლის ტერიტორიაზეც ხორციელდება გადაყვანა.

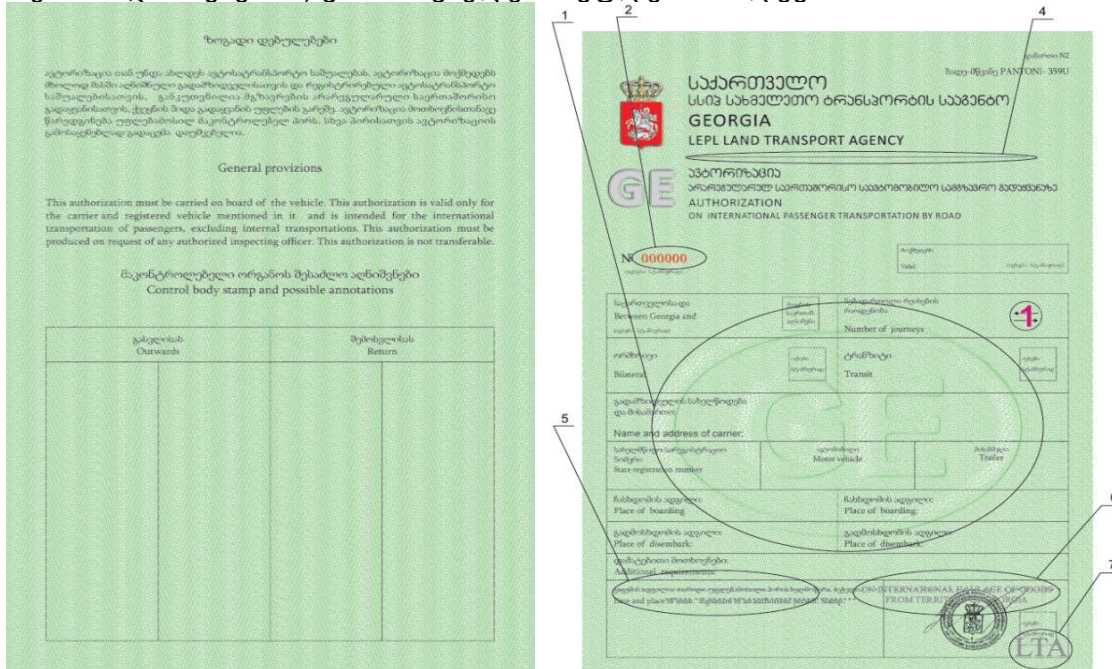
გადამზიდველი, უნდა პასუხობდეს:



ა) ევროსაბჭოს 1996 წლის 29 აპრილის №96/26/EC დირექტივითა და
ბ) ტრანსპორტის მინისტრთა ევროპის კონფერენციის 1995 წლის 7-8 ივნისის №95/2 რეზოლუციით ECMT/CM(95)3FINAL „ავტობუსებით მგზავრთა საერთაშორისო გადაყვანების შესახებ“ განსაზღვრულ მოთხოვნებს.

ავტობუსით მგზავრების საერთაშორისო არარეგულარული გადაყვანა

მგზავრების გადაყვანა დახურული კარით“ ან „მაქოსებური რეისით“ არ საჭიროებს ნებართვას, თუ ხორციელდება მხარეების მიერ შეთანხმებული პირობების დაცვით. ყოველი არარეგულარული გადაყვანა ხორციელდება სპეც. ნებართვით, რომელიც ერთი რეისის (დაბრუნებით) განხორციელების უფლებას იძლევა.



საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვის ნებართვა არ ესაჭიროება შემდეგი სახის გადაზიდვებს (თუ ორმხრივი შეთანხმებით სხვა რამ არ არის გათვალისწინებული)

- ტვირთების გადაზიდვა ძრავიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებებით, რომელთა ტვირთთან ერთად დასაშვებია მაქსიმალური წონა, მისაბმელების ჩათვლით არ აღემატება 3,5 ტონას;
- ფრენის მარშრუტის შეცვლის შემთხვევაში, აეროპორტიდან ან აეროპორტის დანიშნულებით ტვირთების არარეგულარული გადაზიდვა;
- დაზიანებული ან მწყობრიდან გამოსული ავტოსატრანსპორტო საშუალების გადაზიდვა და სარემონტო ავტომობილების გადაადგილება;
- სხვა ქვეყანაში მწყობრიდან გამოსული ავტომობილების ჩასანაცვლებლად ცარიელი ავტომობილების გადაადგილება და მწყობრიდან გამოსული ავტომობილების რემონტის შემდგომი უკუგადაადგილება;
- შინაური ცხოველების გადაზიდვა, სპეციალური ან შინაური ცხოველების გადასაზიდად აღჭურვილი სატრანსპორტო საშუალებებით, რომლებიც ნევრი ქვეყნების შესაბამისი ორგანოების მიერ აღიარებულია ამ მიზნებისათვის;

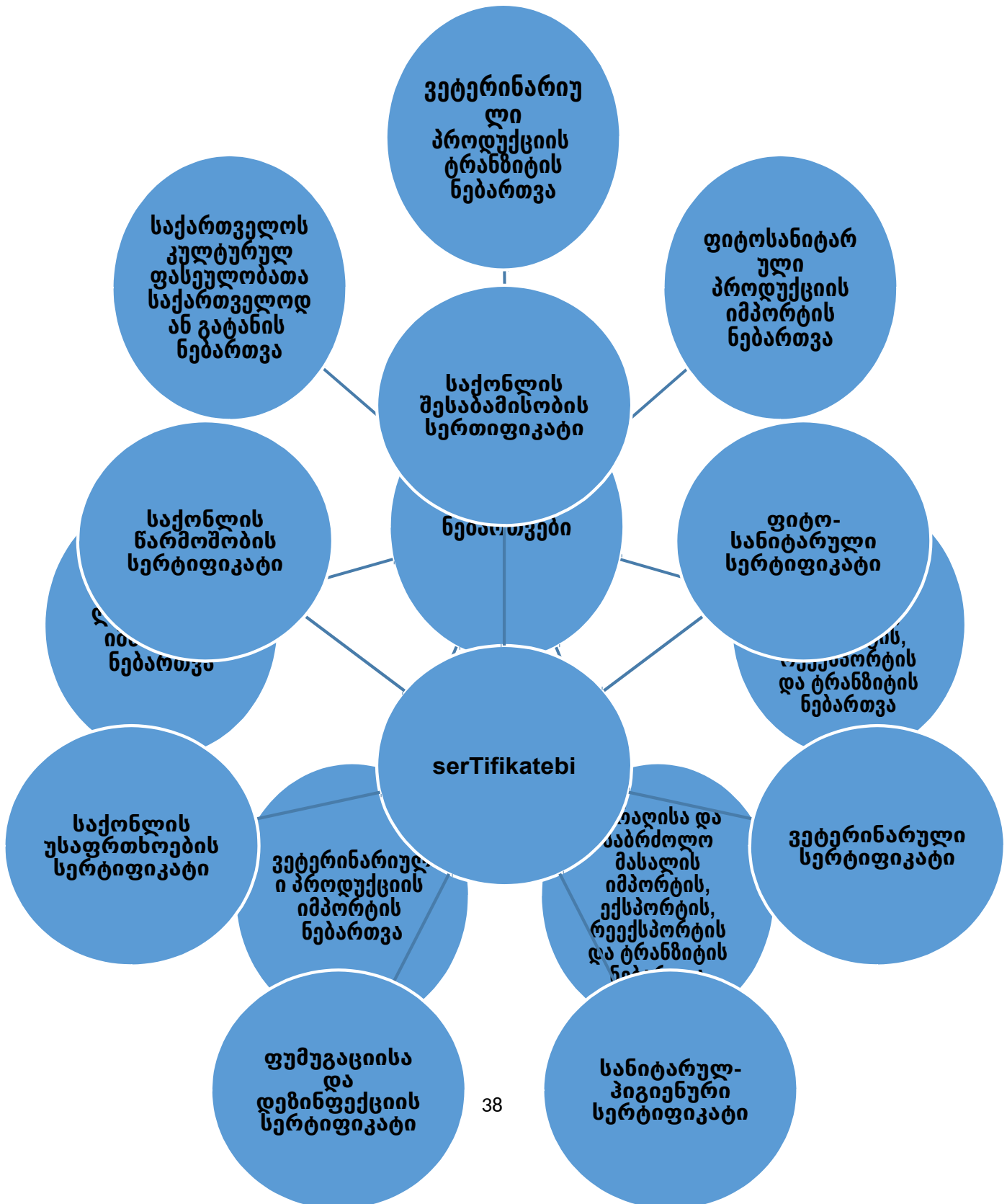


- საზღვაო და საჰაერო ტრანსპორტისათვის სათადარიგო ნაწილებისა და სურსათის გადაზიდვა;
- ექსტრემალურ შემთხვევებში, სამედიცინო ტვირთისა და მოწყობილობების გადაზიდვა, კერძოდ სტიქიური უბედურებებისა და ჰუმანიტარული მიზნებისთვის;
- გამოფენებისა და ბაზრობებისათვის განკუთვნილი ნაკეთობებისა და ხელოვნების ნიმუშების არაკომერციული მიზნებით გადაზიდვა;
- არაკომერციული მიზნებით ნივთების, რეკვიზიტებისა და ცხოველების ორმხრივი გადაზიდვა თეატრალური, მუსიკალური, სპორტული ან საცირკო წარმოდგენებისათვის, ბაზრობებისა და ზეიმისათვის, ასევე რადიოგადაცემის ჩასანერად ან ფილმებისა და ტელეგადაცემების სანარმოებლად;
- საქონლის გადაზიდვა საკუთარი ხარჯებით;
- მიცვალებულისა და ნეშთის გადაზიდვა;
- კომუნალური მომსახურების სახით ფოსტის გადაზიდვა
- ახლად შექმნილი ცარიელი სატრანსპორტო საშუალებების გადაადგილება საბოლოო დანიშნულების ადგილამდე.

შენიშვნა: გადასახლებულთა საერთაშორისო გადაზიდვები არ არის გათვალისწინებული კვოტებით, მაგრამ მათ ესაჭიროებათ სპეც. ნებართვა



საქონლის თანმხლები სხვა დოკუმენტები





1.2 კომერციული დოკუმენტები

ინვოისი ეს არის ფინანსური დოკუმენტი, რომელსაც წარუდგენს "შემსრულებელი" მხარე "დამკვეთს" განეული მომსახურების ან მოწოდებული საქონლის შესახებ. ინვოისში მითითებულია განეული მომსახურების ან საქონლის ერთეულის ფასი, რაოდენობა და თანხა, მითითებულია "შემსრულებლის" საბანკო რეკვიზიტები, დასმულია ბეჭედი და



განათლების ხარისხის განვითარების
ეროვნული ცენტრი



ხელმოწერილია. ინვოისის საფუძველზე ხდება ანგარიშსწორება, ანუ "დამკვეთის" მიერ თანხის გადახდა "შემსრულებლისათვის".

Your company Name

[Your Company Slogan]

[Street Address]
[City, ST ZIP Code]
Phone [509.555.0190] Fax [509.555.0191]

INVOICE

INVOICE #[100]
DATE: OCTOBER 9, 2011

TO:
[Name]
[Company Name]
[Street Address]
[City, ST ZIP Code]
[Phone]

SHIP TO:
[Name]
[Company Name]
[Street Address]
[City, ST ZIP Code]
[Phone]

COMMENTS OR SPECIAL INSTRUCTIONS:

SALESPERSON	P.O. NUMBER	REQUISITIONER	SHIPPED VIA	F.O.B. POINT	TERMS

QUANTITY	DESCRIPTION	UNIT PRICE	TOTAL
SUBTOTAL			
SALES TAX			
SHIPPING & HANDLING			
TOTAL DUE			

Make all checks payable to [Your Company Name]
Payment is due within 30 days.
If you have any questions concerning this invoice, contact [Name, phone number, e-mail]

Thank you for your business!



გადაზიდვის დავალება

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. „მოთხოვნა ტვირთის გადაზიდვაზე“ უნდა იყოს დამონმებული კლიენტის მიერ უფლებამოსილი **პირის ხელმოწერით და სანარმოს ბეჭდით** (არსებობის შემთხვევაში). მოთხოვნის სრულყოფილად 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.

ს/ს „საქართველოს რკინიგზა“ უფლებამოსილია, უარი განაცხადოს არასრულყოფილად შევსებულ „მოთხოვნა ტვირთის გადაზიდვის“ მიღებაზე.

კლიენტის მიერ შევსებული და დამონმებული „მოთხოვნა ტვირთის გადაზიდვაზე“ წარედგინება მომსახურების ცენტრს. ასევე შესაძლებელია, კლიენტმა ინტერნეტის მეშვეობით შეავსოს და წარმოადგინოს „მოთხოვნა ტვირთის გადაზიდვაზე“. (www.cargo.railway.ge)ნარმოდგენილი „ მოთხოვნატვირთისგადაზიდვაზე “ მონმდებდასრულფასოვნებისშემთხვევაშიმიიღებამომსახურებისცენტრისოპერატორისმიერ.ოპერატორიხდენსმიღებული „მოთხოვნა ტვირთის გადაზიდვაზე“ შეტანას ერთიან ელექტრონულ სისტემაში. საქართველოს რკინიგზის გამგზავნი სადგურების მონაწილეობის შემთხვევაში, სატვირთო გადაზიდვების დეპარტამენტი განიხილავს სისტემაში შეტანილ „მოთხოვნა ტვირთის გადაზიდვაზე“ და საკმარისი სავაგონო რესურსის არსებობის შემთხვევაში ადასტურებს სისტემაში. სატვირთო გადაზიდვების დეპარტამენტის დასტური ძალაშია სამუშაო დღის ბოლომდე. სატვირთო გადაზიდვების დასტურის შემთხვევაში, მომსახურების ცენტრის ოპერატორი ამობეჭდავს მომსახურების წინასწარი ღირებულების დოკუმენტს (ინვოისს) 2 ეგზემპლარად და კლიენტის ანგარიშზე საკმარისი გამოყენებადი ნაშთის არსებობის შემთხვევაში ახდენ საღნიშნული დამუშავებული მოთხოვნის გააქტიურებას. იმ შემთხვევაში, თუ კლიენტს არ გააჩნია საკმარის ითანხა გამოყენებადი ნაშთის სახით მოთხოვნილი მომსახურების წინასწარი ღირებულების დასაფარავად, მას გადაეცემა ინვოისი და მოთხოვნის გააქტიურება მოხდება შესაბამისი თანხის სამუშაო დღის ბოლომდე გადახდის შემთხვევაში.სატვირთო გადაზიდვების ფილიალის შესაბამის დეპარტამენტთან განხილვის შემდგომ მოთხოვნილი მომსახურების განხორციელების შესაძლებლობის არ არსებობის შემთხვევაში (აღნიშნულ გადაზიდვაზე კომერციული აკრძალვის, საკმარისი რესურსის უქონლობის და სხვა შემთხვევაში) მომსახურების ცენტრის



ოპერატორი უთითებს უარის მიღებას ერთიან ელექტრონულ სისტემაში, საიდანაც ამობეჭდავს შესაბამის უარის წერილს 2 ეგზემპლარად. ერთი გადაეცემა კლიენტს, მეორე რჩება მომსახურების ცენტრში.

მოთხოვნის გააქტიურების შემთხვევაში, ხდება შესაბამისი თანხის დაბლოკვა კლიენტის გამოყენებადი ნაშთიდან. მოთხოვნის გააქტიურების შემთხვევაში, ერთიან ელექტრონულ სისტემაში ხდება **გადაზიდვის დავალების** ფორმირება 2 ეგზემპლარად. ერთი ინვოისთან ერთად რჩება მომსახურების ცენტრში, მეორე ინვოისთან ერთად 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.



განათლების ხარისხის განვითარების
ეროვნული ცენტრი



სს "საქართველოს რკინიგზა"

გადაზიდვის დავალება N 452579

განაცხადი N 452579

გადაზიდვის კოდი/დასახელება	129217	დემიოლოგების-ის ფ-ლი(აზერბაიჯანის რკ-გზა)		სხვა
გადაზ. დავალების მოქმედების ვადა	20.04.2015	-დან	31.05.2015	-ჩი
გადაზიდვის სახეობა	ექსპორტი			
ტვირთვაგზავნი	129217	დემიოლოგების-ის ფ-ლი(აზერბაიჯანის რკ-გზა)	24>	დემიოლოგების-ის ფ-ლი(აზერბაიჯანის რკ-გზა)
მისასვლელი ლიანდაგი	0	საერთო სარგებლობის ლიანდაგი		
ტვირთიმოდები	1	იხილეთ შენიშვნა	24>	იხილეთ შენიშვნა
მისასვლელი ლიანდაგი	0			
ტვირთის წარმომშობი ქვეყანა	საქართველო			
გამგზავნი სადგური	56380	ცხრა-შა		
დანიშნულების სადგური	55310	სალიანი		
შემოსვლის სასაზღვრო პუნქტი	0			
გასვლის სასაზღვრო პუნქტი	55863	ზეიუკ_კიასიკი		
გადაზიდვის მანძილი (კმ)	73			
გზაწილის სახეობა	სავაგონო			
ტვირთის კოდი, დასახელება /უგბარტიობა	73021022	Рельсы новые стандартного профиля для железнодорожного транспорта с массой погонного метра		
ტვირთის წონა (ტ)	65			
ვაგონის სახეობა/ ცალკე ლოკომოტივით	ბაქანი			
ვაგონების რ_ბა/დერძების რ_ბა	2	0		
ვაგონის დატვირთვა	32			
კონტეინერის სახეობა				
კონტეინერების რაოდენობა	0			
ვაგონის/კონტეინერის მესაკუთრე	რკინიგზის			
გამცილებლის რაოდენობა	0			
გადამისამართების სადგური	0			
ძველი უწყისის ნომერი	0			
გამგზავნი სადგურის მომსახურების თანხა (ლ)	0,00	დღგ	0,00	სულ 0,00
დანიშნულების სადგურის მომსახურების თანხა (ლ)	0,00	დღგ	0,00	სულ 0,00
გადაზიდვის ღირებულება (ლ)	368,90	დღგ	0,00	სულ 368,90
სადგურის მომსახურების თანხა (ლ)	0,00	დღგ	0,00	სულ 0,00
ინფრასტრუქტურის თანხა (ლ)	0,00	დღგ	0,00	სულ 0,00
დამატებული მომსახურების საფასური	0,00	დღგ	0,00	სულ 0,00

ოპერატორი: ტიტე ბოლქვაძე

რკინიგზის თანხმობა

Tariel Lursmanashvili

ხელმოწერის ადგილი: _____

22.04.2015

17:55:57



განათლების ხარისხის განვითარების
ეროვნული ცენტრი



სს "საქართველოს რკინიგზა"

გადაზიდვის დავალება N 452579

განაცხადი N 452579

სულ გადასახდელი თანხა (ლ)	368,90	დღგ	0,00	სულ	368,90
გადაზიდვის ღირებულება	\$ 161,70	დღგ	0,00	სულ	161,70
სადგურის მომსახურების თანხა	\$ 0,00	დღგ	0,00	სულ	0,00
ინფრასტრუქტურის თანხა	\$ 0,00	დღგ	0,00	სულ	0,00
სულ გადასახდელი თანხა	\$ 161,70	დღგ	0,00	სულ	161,70
გამგზავნი სადგურის მომსახურების გადასახდელი	129217	დემიროლსერვის-ის ფ-ლი(აზერბაიჯანის რკ-გზა)			
დანიშნულების სადგურის მომსახურების გადასახდელი	0				
გამგზავნი სადგურის მომსახურების თანხა (ლ)	259,35	დღგ	0,00	სულ	259,35
დანიშნულების სადგურის მომსახურების თანხა (ლ)	0,00	დღგ	0,00	სულ	0,00
აქტივობის თარიღი	20.04.2015				
შენიშვნა					

ტვირთიმძღვრის დასახელება: მკს "დემიროლსერვისი" ბაქო, აზერბაიჯანი
დატვირთვა სმგს-ის მე-14 დანართის მე-3 თავის მე-3 ნაწილის მიხედვით
რელსი P65 25 მეტრანი

ოპერატორი: ტიტე ბოლქვაძე

რკინიგზის თანხმობა

Tariel Lursmanashvili

ხელმოწერის ადგილი: _____

22.04.2015

17:55:57



1.3 წარმომადგენლობითი უფლებამოსილება



წარმომადგენლობით უფლებამოსილებას საფუძვლად უდევს სამართლებრივი ურთიერთობა უფლებამოსილების მიმცემსა და მის მიმღებს შორის, უმეტესწილად ესაა დავალების ხელშეკრულება - მინდობილობა, ერთობლივი საქმიანობის ხელშეკრულება - ამხანაგობა და სხვ.

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 ქმედუნარობის 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.

დანართი 2.1

ი ბ ე ქ დ ე ბ ა თ ქ ვ ე ნ ს ბ ლ ა ნ კ მ ე



N _____

_____ 206.

გ ე ნ ე რ ა ლ უ რ ი მ ი ნ დ ო ბ ი ლ ო ბ ა

ედლევა, **შპს „_____“**-ს (საიდენტიფიკაციო კოდი: _____) მასზედ, რომ იგი უფლებამოსილია **შპს „_____“**-ს (საიდენტიფიკაციო კოდი: _____) სახელით მიიღოს კონტეინერები, აწარმოოს მასთან დაკავშირებული ყველა სახის საბაჟო და ფინანსური ოპერაცია დღგ-ს ჩათვლით, ასევე სატრანსპორტო საბუთების გაფორმება და ტრანსპორტირება დანიშნულების ადგილამდე.

მინდობილობა გაცემულია გადანდობის უფლებით.

მინდობილობა ძალაშია _____ წლის _____ მდე.

დირექტორი: / _____ /

1.4 დათვალიერების სახეები

დათვალიერების სახეებია

- ა) მგზავრის დათვალიერება;
- ბ) მგზავრის პირადი ნივთების (ბარგის/ხელბარგის) დათვალიერება;
- გ) საქონლის ან/და სატრანსპორტო საშუალების დათვალიერება;



დათვალიერებაზე დამსწრე პირები

- ა) საგადასახლო ორგანოს უფლებამოსილი თანამშრომელი
- ბ) დეკლარანტი – თავისი სურვილით ან საგადასახადო ორგანოს მოთხოვნით;
- გ) საქონლის და/ან სატრანსპორტო საშუალების მიმართ სხვა უფლებამოსილი პირები ან მათი წარმომადგენლები საგადასახადო ორგანოს მოთხოვნით;
- დ) საბაჟო სანყოფის ან თავისუფალი ვაჭრობის პუნქტის პასუხისმგებელი პირი, როცა საქონელი ინახება აღნიშნულ სანყოფში 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 გადაწყვეტილებით, შესაბამისი წერილობითი მომართვის საფუძველზე;
- ზ) მონვეული ექსპერტები, სპეციალისტები.

საგადასახადო ორგანოს თანამშრომლის უფლება-მოვალეობანი დათვალიერებისას:

- ა) მოსთხოვოს დეკლარანტს საქონლის და სატრანსპორტო საშუალების წარდგენა დათვალიერების ადგილზე და დახმარების აღმოჩენა (საქონლის ტრანსპორტირების, აწონვის, საქონლის რაოდენობის განსაზღვრის, გადმოტვირთვა-დატვირთვის, გადატვირთვის, შეფუთვების გახსნისა ან ხელმეორედ შეფუთვის უზრუნველყოფა, ასევე შენობების, საცავების და სხვა ადგილების გახსნა, სადაც შესაძლებელია იმყოფებოდეს საბაჟო კონტროლს დაქვემდებარებული საქონელი ან/და სატრანსპორტო საშუალებები);
- ბ) მიიღოს ინფორმაცია დათვალიერებაში მონაწილე პირთაგან;
- გ) ამ ბრძანებით დადგენილი წესით, საგადასახადო ორგანოს ხელმძღვანელის თანხმობით გაზარდოს დათვალიერების მოცულობა და/ან გამოიყენოს დათვალიერების უფრო დეტალური ფორმა;
- დ) კანონმდებლობის შესაბამისად მოიწვიოს ექსპერტები და სპეციალისტები;
- ე) აიღოს საქონლის სიხვი და/ან ნიმუში.
- ვ) არ მიაყენოს არამართლზომიერი ბიანი საქონელსა და სატრანსპორტო საშუალებებს;
- ზ) დაიცვას დეკლარანტისა და დათვალიერებაში მონაწილე სხვა პირთა უფლებები;
- თ) განახორციელოს დათვალიერება გონივრულ ვადაში, დასათვალიერებელი ობიექტის, საქონლის სახეობის, რაოდენობის, დათვალიერების მოცულობისა და სხვა პირობების გათვალისწინებით;

ა) მგზავრის დათვალიერება

თუ არსებობს საფუძვლიანი ეჭვი, რომ საზღვრის გადამკვეთი მგზავრი სხეულში ან სხეულზე - მაღავს საბაჟო კონტროლს დაქვემდებარებულ ნივთს, საბაჟო გამშვები პუნქტის უფლებამოსილი პირის გადაწყვეტილებით ხდება მგზავრის დათვალიერება. საბაჟო კონტროლისგან მგზავრის გათავისუფლება ხორციელდება საქართველოს საგადასახადო კოდექსის 219-ე მუხლის გათვალისწინებით. თუ არსებობს საფუძვლიანი



ეჭვი იმის თაობაზე, რომ საქართველოს საგადასახადო კოდექსის 219-ე მუხლით გათვალისწინებული პირი ან/და მისი პირადი ბარგი/ხელბარგი შეიცავს საგნებს, რომელთა შემოტანა-გატანა აკრძალულია, ან რეგულირდება საქართველოს საკარანტილო წესებით, დათვალიერება ხორციელდება დიპლომატიური იმუნიტეტის მქონე ან სხვა უფლებამოსილი წარმომადგენლის თანდასწრებით.

მგზავრის შემოწმება ხორციელდება:

ა) ფიზიკური დათვალიერებით;

ბ) მგზავრის გაგზავნით სამედიცინო დაწესებულებაში სხეულის შიდა ორგანოების დათვალიერების მიზნით (თუ არის ეჭვი, რომ მგზავრი სხეულის შიდა ორგანოებში მალავს საქონელს), რაც ხორციელდება საგადასახადო ორგანოს უფლებამოსილი თანამშრომლის 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 მოწმობა, აცნობოს გადაწყვეტილება, 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 დგება მგზავრის დათვალიერების ოქმი და სამართალდარღვევის ოქმში კეთდება შესაბამისი ჩანაწერი. მგზავრის დათვალიერების ჩატარების მონაწილე ნებისმიერი პირის მიერ ოქმში შეტანილი ყველა შენიშვნა, დამატება ან შესწორება დადასტურებული უნდა იყოს მათივე ხელმოწერით. თუ არსებობენ მოწმეები, რომლებსაც შესაძლებელია გააჩნდეთ ინფორმაცია საქმესთან დაკავშირებით დასადგენ გარემოებათა შესახებ, ოქმს შეიძლება ხელი მოაწერონ ამ პირებმაც.

მგზავრის დათვალიერების ოქმი დგება 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 დაწვრილებითი აღწერის შემდეგ, საჭიროებისა და შესაძლებლობის შემთხვევაში, უნდა შეიფუთოს და დაილუქოს.

დანართი 2.2

მგზავრის დათვალიერების ოქმი N

თარიღი: „-----“ ----- 20____წელი

ოქმის შედგენის ადგილი

1. დათვალიერებაზე გადაწყვეტილების მიმღები პირი

—



(თანამდებობა, სახელი და გვარი)
2. დათვალიერების ჩამტარებელი პირი

—
(თანამდებობა, სახელი და გვარი)

3. დათვალიერება
ჩაუტარდა _____

(სახელი, გვარი, მისამართი, სამგზავრო დოკუმენტის რეკვიზიტები)
4. ფიზიკურ პირს ეცნობა მისი დათვალიერების ჩატარების შესახებ გადანყვეტილება, განემარტა მისი უფლებები და მოვალეობები და მიეცა წინადადება დამალული საქონლის, ასეთის არსებობის შემთხვევაში, ნებაყოფლობით გადაცემის თაობაზე.
5. საუბარი მიმდინარეობდა _____ ენაზე. თარჯიმნობას ეწეოდა _____

(სახელი, გვარი და მისამართი,) რომელიც სრულყოფილად ფლობს ორივე ენას.
6. დათვალიერების პროცედურას ესწრებოდნენ:

(სახელი, გვარი და მისამართი)

7. დათვალიერების პროცედურა მიმდინარეობდა —სთ —წთ-დან, —სთ —წთ-მდე.

8. დათვალიერების მიზნით ჩატარდა შემდეგი ღონისძიებები: _____

9. დათვალიერების ჩატარების პირობები:

10. აღმოჩენილი ნივთმტკიცებულებები: _____

(საგნების სახეობა, რაოდენობა, ინდივიდუალური და გვარეობითი ნიშნები და სხვა მახასიათებლები)

11. დათვალიერების შემდეგ აღმოჩენილი ნივთმტკიცებულებები დალუქულ იქნა № _____ ლუქით და განთავსდა/გაიგზავნა _____

12. წინამდებარე ოქმის სისწორეს ვადასტურებთ ხელის მოწერით:
დათვალიერების ჩამტარებელი პირი _____



დათვალიერებაზე დამსწრე პირი/პირები: _____

მონვეულის პეციალისტი (არსებობის შემთხვევაში) _____

მონმეები (არსებობის შემთხვევაში) _____

13. ჩამიტარდა დათვალიერების პროცედურა, რის შემდეგაც გავეცანი წინამდებარე ოქმს და

მივიღე ოქმის მეორე ეგზემპლარი, რასაც ვადასტურებ ხელმოწერით _____

შენიშვნა: _____

ბ) მგზავრის პირადი ნივთების (ბარგის/ხელბარგის) დათვალიერება

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

ა) თუ ბარგისა და ხელბარგის მესაკუთრის დადგენა შეუძლებელია;

ბ) საჭაერო გზით შემოტანილი ბარგის მიზანმიმართული დათვალიერებისას, როდესაც სკანირების შედეგების ამსახველი სურათის ან სამართალდამცავი ორგანოებიდან ან სხვა წყაროებიდან მონოდებული 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 შეიფუტოს, 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 დაწვრილებით აღწერის შემდეგ, შესაძლებლობის შემთხვევაში, უნდა შეიფუტოს და დაილუქოს.

დანართი 2.3



მგზავრის ბარგის/ხელბარგის დათვალიერების
ოქმი N

თარიღი: „-----“ -----” 20____წელი _____
ოქმის შედგენის ადგილი (საბაჟო გამშვები
პუნქტი)

-----მიერ
დათვალიერდა
(დათვალიერების განმახორციელებელი თანამშრომლის თანამდებობა, სახელი, გვარი)

----- კუთვნილი
ბარგი/ხელბარგი
(მგზავრის სახელი, გვარი, მოქალაქეობა, პირადი ან სამგზავრო დოკუმენტის N)
დათვალიერებას ესწრებოდნენ

მგზავრი-----
დამსწრე/დამსწრეები -----

დათვალიერების შედეგად გამოვლინდა:

ოქმის მონაცემებს ვადასტურებთ:
დათვალიერების განმახორციელებელი თანამშრომელი -----
მგზავრი -----
დამსწრე/დამსწრეები -----
აღმოჩენილი ნივთმტკიცებულებები დალუქულ იქნა N-----ლუქით და გადაეცა-----

(საგამოძიებო ორგანოს დასახელება)
საგამოძიებო ორგანოს თანამშრომელი-----

საგამოძიებო ორგანოს თანამშრომლის ხელმოწერა -----
შენიშვნა-----



გ) საქონლის ან/და სატრანსპორტო საშუალების 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.

დანართი 2.4

**სატრანსპორტო საშუალების დათვალიერების
ოქმი N**

თარიღი: „-----“ -----” 20 წელი _____
(ოქმის

შედგენის ადგილი)

1. შემოსავლების სამსახურის ს. გ. პ _____
(

სახელწოდება)

(მოხელის თანამდებობა, სახელი და გვარი)

მიერ ჩაუტარდა დათვალიერება სატრანსპორტო საშუალებას _____

2. შემოწმების პროცედურას ესწრებოდნენ:

სატრანსპორტო საშუალების მფლობელი _____

მონმეები (მათი არსებობის შემთხვევაში) _____

3. შემოწმების შედეგად გამოვლინდა:



4. წინამდებარე ოქმში დაფიქსირებულ მონაცემებს ხელმოწერით ვადასტურებთ დათვალიერების მონაწილე პირები:

დათვალიერების განმახორციელებელი მოხელე

სატრანსპორტო საშუალების მფლობელი

(დეკლარანტი)

მონმეები მათი არსებობის შემთხვევაში

შენიშვნა:

საბაჟო ლუქების გამოყენებით ტვირთის გადაზიდვაზე ავტოსატრანსპორტო საშუალების დაშვების სერტიფიკატი

დოკუმენტი, რომელიც ადასტურებს ავტოსატრანსპორტო საშუალების სატვირთო განყოფილებ(ებ)ის კონსტრუქციისა და მოწყობილობის შესაბამისობას “საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვის წიგნაკის გამოყენებით ტვირთების საერთაშორისო გადაზიდვის შესახებ” 1975 წლის 14 ნოემბრის საბაჟო კონვენციით (ტირ კონვენცია) განსაზღვრულ ტექნიკურ პირობებთან და წარმოადგენს საბაჟო ლუქების გამოყენებით ტვირთის გადაზიდვაზე ავტოსატრანსპორტო საშუალების დაშვების საფუძველს.

მოთხოვნები ავტოსატრანსპორტო საშუალების მიმართ საბაჟო ლუქების გამოყენებით ტვირთის საერთაშორისო გადაზიდვაზე დაშვებისათვის

საბაჟო ლუქების გამოყენებით ტვირთის საერთაშორისო გადაზიდვაზე დაიშვება ის ავტოსატრანსპორტო საშუალება, რომლის სატვირთო განყოფილება(ები) კონსტრუირებული და მოწყობილია ისეთნაირად, რომ:

ა) შეუძლებელი იყოს დალუქული სატვირთო განყოფილებ(ებ)იდან ტვირთის ამოღება, ასევე მათში ტვირთის დატვირთვა საბაჟო ლუქების ან/და კონსტრუქციის დაზიანების შესამჩნევი კვალის დატოვების გარეშე;



ბ) შეუძლებელი იყოს საიდუმლო სათავსოების არსებობა ტვირთის დამალვისათვის;

გ) შესაძლებელი იყოს საბაჟო ლუქების მარტივად და საიმედოდ დაღება;

დ) ადვილი მისადგომი იყოს საბაჟო დათვალიერებისათვის ტვირთისათვის განკუთვნილი ყველა

ადგილი.

სერტიფიკატის ბლანკი იბეჭდება ტიპოგრაფიული წესით ორად დაკეცილ A3 ფორმატის თეთრ ქაღალდზე, ქართულ და ინგლისურ ენებზე. სერტიფიკატს გააჩნია ნომერი, რომელიც შედგება 7 არაბული ციფრისაგან, რომელთაგან პირველი სამი აღნიშნავს “საბაჟო ლუქების გამოყენებით ტვირთის გადაზიდვაზე ავტოსატრანსპორტო საშუალებების დაშვების სერტიფიკატების უწყებრივ რეესტრში” რეგისტრაციის ნომერს, ხოლო დანარჩენი ოთხი სერტიფიკატის გაცემის წელს.

დანართი 2.5

საბაჟო ლუქების გამოყენებით ტვირთის გადაზიდვაზე

ავტოსატრანსპორტო საშუალების

დაშვების სერტიფიკატი

APPROVAL CERTIFICATE

of a road vehicle for the transport of goods

under Customs seal

სერტიფიკატი N 000/0000_____

Certificate No

1975 წლის 14 ნოემბრის ტირ კონვენცია

TIR Convention of 14 November 1975



გაცემულია:

Issued by :

(გამცემი ორგანო)(Competent Authority)

იდენტიფიკაცია IDENTIFICATION	სერტიფიკატი N Certificate No
1. რეგისტრაციის N _____	Registration No
2. ავტოსატრანსპორტო საშუალების ტიპი _____	Type of vehicle
3. შასის N _____	Chassis No
4. მარკა (დამამზადებელი) _____	Trade mark (or name of manufacturer)
5. სხვა მონაცემები _____	Other particulars
6. დანართების რაოდენობა _____	Number of annexes
&. დაშვება * APPROVAL*	დალამბია Valid until
ინდივიდუალური დაშვება	



individual approval

დაშვება კონსტრუქციის ტიპის მიხედვით

approval by design type

ნებართვის N (საჭიროების შემთხვევაში)

Authorization No (if applicable)

ბეჭედი

Stamp

გაცემის ადგილი

Place

თარიღი

Date

ხელმოწერა

Signature

*. მფლობელი (დამამზადებელი, მესაკუთრე ან ექსპლუატანტი) (მხოლოდ არარეგისტრირებული ავტოსატრანსპორტო საშუალებისათვის)

HOLDER (manufacturer, owner or operator) (for unregistered vehicles only)

დასახელება (სახელი, გვარი) და მისამართი

Name

and

address



9. მოქმედების ვადის გაგრძელება RENEWALS			
ძალაშია Valid until			
მოქმედების ვადის გაგრძელების ადგილი Place			
თარიღი Date			
ხელმოწერა Signature			
ბეჭედი Stamp			

- mark applicable alternative with an «X»- აღნიშნეთ «X»-ით შესაბამის უჯრაში

შენიშვნები (ივსება კომპეტენტური ორგანოს მიერ)
REMARKS (reserved for the use of Competent Authorities)

სერტიფიკატი N
Certificate No

10. გამოვლენილი უნესივრობები Defects noted		11. უნესივრობების აღმოფხვრა Rectification of defects	
ორგანო Authority	ბეჭედი Stamp	ორგანო Authority	ბეჭედი Stamp
ხელმოწერა		ხელმოწერა	



Signature		Signature	
10. გამოვლენილი უნესივრობები Defects noted		11 უნესივრობების აღმოფხვრა Rectification of defects	
ორგანო Authority	ბეჭედი Stamp	ორგანო Authority	ბეჭედი Stamp
ხელმოწერა Signature		ხელმოწერა Signature	
10. გამოვლენილი უნესივრობები Defects noted		11. უნესივრობების აღმოფხვრა Rectification of defects	
ორგანო Authority	ბეჭედი Stamp	ორგანო Authority	ბეჭედი Stamp
ხელმოწერა Signature		ხელმოწერა Signature	



12. სხვა შენიშვნები

Other remarks

მნიშვნელოვანი მითითებები

IMPORTANT NOTICE

1. თუ სერტიფიკატის გამცემი ორგანო საჭიროდ თვლის, სერტიფიკატს დანართის სახით თან უნდა დაერთოს მის მიერ დამოწმებული ფოტოსურათები ან ნახაზები. დანართების რაოდენობა მიეთითება ორგანოს მიერ სერტიფიკატის მე-6 პუნქტში.

When the authority which has granted the approval considers it necessary, photographs or diagrams authenticated by the authority shall be attached to the approval certificate. The number of those documents shall then be inserted by the competent authority, under item No.6 of the certificate.

2. სერტიფიკატის ორიგინალი (და არა მისი ფოტო ან ქსეროასლი) უნდა ინახებოდეს ავტოსატრანსპორტო საშუალებაში.

The certificate shall be kept on the road vehicle. This must be the original of the certificate, not, however, a photocopy.

3. ავტოსატრანსპორტო საშუალება ყოველ ორ წელიწადში ერთხელ წარდგენილი უნდა იქნეს შესამოწმებლად და, საჭიროების შემთხვევაში, სერტიფიკატის მოქმედების ვადის გასაგრძელებლად ავტოსატრანსპორტო საშუალების რეგისტრაციის ქვეყნის კომპეტენტურ ორგანოებთან ან, თუ რეგისტრირებული არ არის, იმ ქვეყნის კომპეტენტურ ორგანოებთან, სადაც ცხოვრობს მისი მესაკუთრე ან ექსპლუატანტი.

Road vehicles shall be produced every two years, for the purposes of inspection and of renewal of approval where appropriate, to the competent authorities of the country in which the vehicle is registered or, in the case of unregistered vehicles, of the country in which the owner or user is resident.

4. თუ ავტოსატრანსპორტო საშუალება არ შეესაბამება დაშვების პროცედურებით გათვალისწინებულ ტექნიკურ პირობებს, ტირ კარნეტის გამოყენებით ტვირთის გადაზიდვის განხორციელებამდე, იგი მოყვანილ უნდა იქნას ისეთ მდგომარეობამდე, რომლის საფუძველზეც გაცემული იყო სერტიფიკატი, რომ ამგვარად კვლავ პასუხობდეს აღნიშნულ ტექნიკურ მოთხოვნებს.

If a road vehicle no longer complies with the technical conditions prescribed for its approval, it shall, before it can be used for the transport of goods under cover of TIR Carnets, be restored to the condition which had justified its approval so as to comply again with the said technical conditions.



5. ავტოსატრანსპორტო საშუალების ძირითადი მახასიათებლების შეცვლის შემთხვევაში სერტიფიკატი ძალას კარგავს და ტირ კარნეტის გამოყენებით ტვირთის გადაზიდვის განხორციელებამდე საჭიროა ახალი სერტიფიკატის მიღება კომპეტენტური ორგანოს მიერ.

If the essential characteristics of a road vehicle are changed, the vehicle shall cease to be covered by the approval and shall be re-approved by the competent authority before it can be used for the transport of goods under cover of TIR Carnets.

სერტიფიკატის გამოყენება, დუბლიკატის გაცემა, მოქმედების ვადა, გაუქმება.

სერტიფიკატი გამოყენებული უნდა იქნეს იმ ავტოსატრანსპორტო საშუალებისათვის, რომელზედაც ის გაიცა. იგი უნდა ინახებოდეს ავტოსატრანსპორტო საშუალებაში და მოთხოვნისთანავე წარედგინოს შესაბამისი მაკონტროლებელი ორგანოს წარმომადგენელს. სერტიფიკატის დაკარგვის ან ისეთი დაზიანების შემთხვევაში, როდესაც მისი გამოყენება შეუძლებელია, მისმა მფლობელმა ამის შესახებ დაუყოვნებლივ უნდა აცნობოს ცენტრს. სერტიფიკატი გაიცემა ორი წლის ვადით. მოქმედების ვადის გაგრძელება ან ხელმეორედ აღება ხორციელდება ამ წესით დადგენილი სასერტიფიკაციო პროცედურების დაცვით.

თუ ავტოსატრანსპორტო საშუალება დაზიანდა და გამოვლინდა ისეთი უნესივრობა რომლის გამოც ეს ავტოსატრანსპორტო საშუალება ვერ აკმაყოფილებს გათვალისწინებულ მოთხოვნებს, იგი საბაჟო ლუქებით ტვირთის საერთაშორისო გადაზიდვისათვის დაიშვება გამოვლენილი უნესივრობის აღმოფხვრისა და ამ წესით დადგენილ მოთხოვნებთან შესაბამისობაში მოყვანის შემდეგ. უნესივრობის არსებობისა და მისი აღმოფხვრის თაობაზე ჩანაწერებს სერტიფიკატის მე-10 და მე-11 პუნქტებში ახორციელებენ და უნესივრობის არსებობის შემთხვევაში მის აღმოფხვრამდე ავტოსატრანსპორტო საშუალების საბაჟო ლუქების გამოყენებით გადაზიდვის განხორციელების მიზანშეწონილობის შესახებ გადაწყვეტილებას იღებენ ტირ კონვენციის მონაწილე ქვეყნების საბაჟო ორგანოები, ამ კონვენციის მე - 3 დანართის მე-19-21 პუნქტების შესაბამისად.

- სერტიფიკატი ძალადაკარგულად ითვლება და უქმდება თუ:
- ა) გაუვიდა მოქმედების ვადა;
 - ბ) შეიცვალა ავტოსატრანსპორტო საშუალების ძირითადი მახასიათებლები;
 - გ) კანონმდებლობით გათვალისწინებულ სხვა შემთხვევაში.

კითხვები თვითშემოწმებისთვის:



1. რა არის სატრანსპორტო ზედნადები?
2. რა ძირითად მონაცემებს შეიცავს სატრანსპორტო ზედნადები?
3. ჩამოთვალეთ სატრანსპორტო დოკუმენტები ტრანსპორტის სახეების მიხედვით
4. რას წარმოადგენს TIR წიგნაკი?
5. რა მოთხოვნები არსებობს ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მიმართ საბაჟო ლუქების გამოყენებით ტვირთის საერთაშორისო გადაზიდვაზე დაშვებისათვის?
6. რომელი კომერციული დოკუმენტები გამოიყენება გადაზიდვების დროს?
7. რა სახის ტრანსპორტით გადაზიდვის დროს ივსება გადაზიდვის დავალება?
8. რომელი ორგანო გასცემს საქართველოში გადაზიდვის ნებართვას?
9. ჩამოთვალეთ დათვალიერების სახეები
10. რომელი სატრანსპორტო დოკუმენტი გამოიყენება საზღვაო გადაზიდვის დროს?
11. რას გულისხმობს წარმომადგენლობითი უფლებამოსილება?



დავალება:

შეადგინეთ სატრანსპორტო ზედნადები სხვადასხვა სახის ტრანსპორტისთვის. მოცემული პირობების მიხედვით შეადგინეთ კომერციული ინვოისი. მოცემული პირობების მიხედვით შეავსეთ „გადაზიდვის დავალება“.



თავი 2. მგზავრთა გადაყვანა

2.1 სამგზავრო ტრანსპორტის სახეები და მათი გამოყენების სფეროები

საავტომობილო სამგზავრო ტრანსპორტი წარმოადგენს ერთიანი სატრანსპორტო სისტემის შემადგენელ ნაწილს. სატრანსპორტო სისტემაში იგულისხმება მიმოსვლის გზების, მოძრავი შემადგენლობის, ტექნიკური საშუალებების და მექანიზმების, მართვის და კავშირის საშუალებების, ტრანსპორტის აღჭურვილობის ერთობლიობა. სატრანსპორტო სისტემა ასევე თავის თავში შეიცავს გაერთიანებულ ტექნოლოგიურ, ტექნიკურ და საინფორმაციო უზრუნველყოფას.

თავის მხრივ სატრანსპორტო სისტემა აერთიანებს სარკინიგზო, საზღვაო, სამდინარო, საჰაერო, საავტომობილო, ნავთობგამსადენებს და სამრეწველო სახის ტრანსპორტს.

მიმოსვლის გზები არის საავტომობილო, სარკინიგზო და სამდინარო გზები. სხვადასხვა კონსტრუქციის სპეციალური მაგისტრალები, რომლებიც აღჭურვილნი არიან მოძრავი შემადგენლობის გადაადგილებისათვის საჭირო მონყობილობებით.

მოძრავი შემადგენლობის განსაზღვრების ქვეშ იგულისხმება ლოკომოტივები, ვაგონები, ხომალდები, თვითმფრინავები, ვერტალიოტები, დირიჟაბლები, ავტომობილები, ნახევრადმისაბმელები, მისაბმელები, სატრანსპორტო ტრაქტორები. სრული ტექნოლოგიური პროცესების შესასრულებლად სატრანსპორტო მოძრავ შემადგენლობასთან ერთად საჭირო არის ტექნიკური საშუალებები და მექანიზმები, როგორცაა დამტვირთავ-განმტვირთავი მანქანები, კონვეიერები, დამხმარე დამახარისხებელი მანქანები და სხვა. ხოლო სამგზავრო გადაყვანების განუყოფელი ნაწილია რკინიგზის სადგურები, ავტოვაგზლები, აეროპორტები, სატრანსპორტო საშუალებების შემკეთებელი საწარმოები და სხვა.



ტრანსპორტის თითოეული სახე წარმოადგენს ცალკე დარგს და შეიძლება განვიხილოთ, როგორც რთული დინამიკური სისტემა, რომელიც ემსახურება მგზავრთა გადაყვანას. ამიტომ სხვადასხვა სახის ტრანსპორტის ურთიერთქმედება უნდა განვიხილოთ როგორც ქვესისტემებს შორის კავშირი ერთიან სატრანსპორტო სისტემაში. ამასთან ერთად ტრანსპორტის თითოეული სახე მგზავრთა გადაყვანას აწარმოებს მხოლოდ მისთვის მომგებიან სეგმენტში, ხოლო კომპლექსური ერთიანი სატრანსპორტო სისტემა უზრუნველყოფს საზოგადოების მოთხოვნის სრულად დაკმაყოფილებას. საზოგადოების მოთხოვნის დაკმაყოფილება სატრანსპორტო მომსახურების კუთხით არ არის ერთგვაროვანი და დამოკიდებულია მთელ რიგ ფაქტორებზე, რომელთა შორის მნიშვნელოვანია შემდეგი ფაქტორები:

- კონკრეტული სახეობის ტრანსპორტის ხასიათი და მატერიალურ-ტექნიკური ბაზის განვითარების დონე.

- სატრანსპორტო საშუალებების განლაგება და მათი განშტოებების სიხშირე დასახლებულ პუნქტებში.

- სატრანსპორტო პროცესების ორგანიზაცია, რეგულარულობა, გადაყვანების დრო და საიმედოობა.

სხვადასხვა სახის ტრანსპორტით გადაყვანების შედარებისას ძირითად მაჩვენებელს წარმოადგენს საექსპლუატაციო ხარჯების სიდიდე (გადაყვანების თვითღირებულება); კაპიტალური დანახარჯები; მოძრაობის დრო; გადაყვანების საიმედოობა და უწყვეტობა; ბარგის შენახვის გარანტია; სატრანსპორტო საშუალებების ეფექტური გამოყენება; ხაზზე შესაბამისი საჭირო ინფრასტრუქტურა მგზავრთა მომსახურებისათვის.

სამგზავრო ტრანსპორტის სახეობის ეფექტურობის ობიექტურად შეფასებისათვის სასურველია განვიხილოთ გადაყვანების კონკრეტული პირობები ამა თუ იმ რეგიონში, კერძოდ რომელიმე სახის სამგზავრო ტრანსპორტის გამოყენება განპირობებულია როგორც გეოგრაფიული, ასევე დასახლებული პუნქტების დემოგრაფიული მდგომარეობით.

სარკინიგზო სამგზავრო ტრანსპორტი წარმოადგენს ტრანსპორტის ძირითად სახეს მგზავრთა გადაყვანისათვის საშუალო სიშორეზე და საგარეუბნო მიმოსვლისას. განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია ასეთი სახის ტრანსპორტი მსხვილ დასახლებულ რეგიონებსა და მეგაპოლისებში. გამოყენების მნიშვნელობას ხაზს უსვამს ის გარემოებაც, რომ სარკინიგზო ტრანსპორტის გამოყენება შესაძლებელია კლიმატური პირობების, ამინდისა და დღე-ღამის მიუხედავად, რაც საშუალებას იძლევა განვახორციელოთ მგზავრთა გადაყვანა შეუფერხებლად და რეგულარულად. დიდი არის მგზავრთა გამტარუნარიანობა და გადაადგილების სიჩქარე. ამასთან ერთად მნიშვნელოვანია მგზავრთა გადაყვანის თვითღირებულება. საზღვაო სამგზავრო ტრანსპორტი ძირითადად გამოიყენება გადაყვანებისათვის საზღვაო პორტებს შორის და ტურისტების მომსახურებისათვის.

საჰაერო ტრანსპორტი წარმოადგენს ტრანსპორტის ძირითად სახეს მგზავრთა გადაყვანისათვის შორ მანძილზე. მგზავრთა გადაადგილების საშუალო სიშორე შეადგენს დაახლოებით 1500 კმ-ს. დიდ სამუშაოს ასრულებს ვერტალიოტები, რომელთაც მგზავრები გადაჰყავთ სხვა ტრანსპორტისათვის მიუდგომელ მცირედასახლებულ რაიონებში.



საავტომობილო ტრანსპორტი წარმოადგენს ტრანსპორტის ყველაზე მასიურ სახეობას, რომელიც გამოიყენება მგზავრთა გადაყვანისათვის მოკლე და საშუალო მანძილზე. საავტომობილო ტრანსპორტის დარგი არის მრავალფეროვანი ტექნიკისა და ტექნოლოგიების ერთ-ერთი რთული სისტემა სპეციფიკური შინაარსით და ორგანიზაციით.

სამგზავრო გადაყვანების მნიშვნელოვანი ნაწილი არის საქალაქო სამგზავრო ტრანსპორტი, რომლის განვითარებას მნიშვნელოვნად შეუწყობს ხელი ქალაქების მოსახლეობის ზრდამ. ქალაქების განვითარებასთან ერთად განვითარდა საქალაქო ტრანსპორტი და ჩამოყალიბდა ცალკე დარგი- საქალაქო სამგზავრო ტრანსპორტი. ის თავის თავში აერთიანებს ტრანსპორტის რამდენიმე სახეს: საავტობუსო, ტრამვაი, ტროლეიბუსი, მეტროპოლიტენი და მსუბუქი ტაქსები.



მეტროპოლიტენი

არის ყველაზე მძლავრი სატრანსპორტო სახე, რომელსაც საათში შეუძლია გადაიყვანოს 40-50 ათასი მგზავრი. ასეთი სახის ტრანსპორტის გამოყენება მიზანშეწონილია ისეთ ქალაქებში, სადაც მოსახლეობის რაოდენობა 1 მილიონზე მეტია.



ტრამვაი წარმოადგენს მინისზედა რელსზე მოძრავ სატრანსპორტო საშუალებას. ტრამვაის მგზავრთგამტარიანობა შეადგენს დაახლოებით 12-15 ათას მგზავრს საათში. მგზავრთა გამტარობის თვალსაზრისით ის მეორე ადგილზეა მეტროპოლიტენის შემდეგ. ტრამვაი წარმოადგენს ერთ-ერთ ეკონომიურ და ეკოლოგიურ სატრანსპორტო საშუალებას. მათი გამოყენება მიზანშეწონილია ისეთ ქალაქებში სადაც მოსახლეობა 1 მილიონამდეა.



Photo Thierry DUQUEINE 15.09.2005, Vilnius : Trolleybus Solaris Trollino 15

ტროლეიბუსი არის ურელსო ელექტრომომარაგებით მოძრავი ტრანსპორტის სახე. მისი მგზავრთგამტარობა შეადგენს 8-9 ათასი მგზავრი საათში. ტროლეიბუსი ექსპლუატაციის პროცესში ეკონომიური და საიმედოა. თუმცა ელექტრული ქსელის აუცილებლობის გამო შეზღუდულია მისი მანევრულობა. მათი გამოყენება მიზანშეწონილია ქალაქებში რომლის მოსახლეობა შეადგენს 250 ათას მცხოვრებზე მეტს.

ავტობუსი არის ურელსო სატრანსპორტო საშუალება დამოუკიდებელი ენერგომომარაგებით (აღჭურვილი არიან სხვადასხვა ტიპის ძრავებით). საავტობუსო ტრანსპორტის მგზავრთგამტარობა შეადგენს 9-10 ათასი მგზავრი საათში. ასეთი სახის ტრანსპორტის უპირატესობაა დიდი მანევრულობა, სამარშრუტო ქსელის მარტივად გადაწყობა მგზავრთნაკადების სიდიდის შესაბამისად და ახალი მარშრუტების სწრაფად ორგანიზება მოთხოვნების შესაბამისად. ავტობუსი არის ერთადერთი სატრანსპორტო საშუალება მცირე ქალაქებისათვის. საავტობუსო ტრანსპორტის მთავარი უარყოფითი მხარეა გაზრდილი საექსპლუატაციო ხარჯები სანვავზე და ტექნიკურ მომსახურებაზე, გარემოს დაბინძურების მაღალი დონე და შეზღუდული მგზავრთტევადობა. მიუხედავად ზემოთაღნიშნულისა, საავტობუსო ტრანსპორტის უპირატესობებმა სხვა სახის ტრანსპორტთან შედარებით, მიიღო ფართო გავრცელება და საქართველოს პირობებში ის ასრულებს მთავარ ფუნქციას მგზავრთა გადაყვანის კუთხით, როგორც საქალაქო, ასევე საქალაქთაშორისო მიმოსვლისათვის.



მსუბუქი ტაქსების დანიშნულებაა მგზავრთა ინდივიდუალური და მცირე ჯგუფებად გადაყვანა. მათ ახასიათებთ კომფორტულობა და გადაყვანის მაღალი სიჩქარე. ტაქსების გამოყენებას საავტობუსო ტრანსპორტთან შედარებით ახასიათებთ არარეგულარულობა. მიუხედავად ამისა ტაქსების გამოყენების ინტენსივობა საკმაოდ მაღალია. საერთო მგზავრთნაკადებიდან ტაქსებით გადაყვანაზე დაახლოებით 6-9% მოდის. განსაკუთრებით მათი გამოყენების კოეფიციენტი იზრდება სადღესასწაულო დღეებში და ღამის გვიან საათებში.



2.2 საავტომობილო სამგზავრო გადაყვანების კლასიფიკაცია

საავტომობილო სამგზავრო გადაყვანების კლასიფიკაცია შეიძლება მოხდეს სხვადასხვა ნიშნის მიხედვით.

ა) სამგზავრო მოძრავი შემადგენლობის ტიპის მიხედვით გადაყვანები იყოფა შემდეგ სახეებად:

- მგზავრთა გადაყვანა დიდი მგზავრთტევადობის სატრანსპორტო საშუალებით. (საავტობუსო)
- მგზავრთა გადაყვანა მსუბუქი ავტომობილებით.

ბ) განეული მომსახურების ხასიათის მიხედვით სამგზავრო გადაყვანები იყოფა:

- მგზავრთა გადაყვანები საერთო დანიშნულების ტრანსპორტით (კომერციული გადაყვანა)
- მგზავრთა გადაყვანა რომელიმე უწყების ქვემდებარე ტრანსპორტით ,რომელიც ეკუთვნის იურიდიულ ან ინდივიდუალურ მენარმეს. გადაყვანა ხორციელდება საფასურის გარეშე.
- მგზავრთა გადაყვანა ტრანსპორტით ,რომელიც ეკუთვნის ინდივიდუალურ პირებს და გადაყვანა ხორციელდება პირადი მიზნით.
- მგზავრთა გადაყვანა სატრანსპორტო საშუალებით, რომელიც აღებულია გაქირავების პირობებით.

გ) მოძრაობის რეგულირების მიხედვით სამგზავრო გადაყვანები იყოფა:

- ერთჯერადი (არარეგულარული).
- რეგულარული. გადაყვანები ხორციელდება განსაზღვრული პერიოდულობით დადგენილი მარშრუტის მიხედვით. გადაყვანები ხორციელდება მკაცრად განსაზღვრული განრიგის მიხედვით.

დ) ტრანსპორტის მიმოსვლის ტერიტორიის მიხედვით სამგზავრო გადაყვანები იყოფა:

- საქალაქო, როგორც წესი გადაყვანები ხორციელდება დიდი მგზავრთტევადობის სატრანსპორტო საშუალებით კონკრეტულ მარშრუტებზე.
- საგარეუბნო გადაყვანების დროს უზრუნველყოფილი არის რეგულარული კავშირი ქალაქგარეთ დასახლებულ პუნქტებსა და ქალაქს შორის. საქალაქო გადაყვანებისაგან განსხვავებით ამ შემთხვევისათვის მგზავრთა ნაკადი მცირეა. საგარეუბნო გადაყვანებისას გამოიყენება ავტობუსები, ხოლო გამონაკლისის შემთხვევაში რეგულარული სატაქსო გადაყვანები.



- საქალაქთაშორისო მგზავრთა გადაყვანა ხორციელდება საავტომობილო მაგისტრალების საშუალებით ქალაქის საზღვრებიდან 50-კმ-ზე მეტი მანძილით დაშორებულ დასახლებულ პუნქტებში. ასეთი ტიპის გადაყვანებისათვის გამოიყენება ჩქაროსნული კომფორტული ავტობუსები.
- საერთაშორისო მარშრუტებზე მგზავრთა გადაყვანა ხორციელდება სახელმწიფო საზღვრების გადაკვეთით როგორც რეგულარული ისე არარეგულარული მიმოსვლით.

ე) გადაყვანის ტიპის მიხედვით სამგზავრო გადაყვანები შეიძლება იყოს:

- პირდაპირი გადაყვანა. მგზავრთა გადაყვანა ხორციელდება გამგზავრების პუნქტიდან დანიშნულების პუნქტამდე ერთი ავტომობილით.
- პირდაპირი შერეული გადაყვანა. ამ შემთხვევაში გადაყვანა ხორციელდება ტრანსპორტის რამდენიმე სახეობით ერთი სატრანსპორტო დოკუმენტით, რომელიც გაფორმებულია მთელ გზაზე.

გემთ მოყვანილი კლასიფიკაცია არ წარმოადგენს სრულყოფილ ჩამონათვალს და არ გამორიცხავს სხვა მაკლასიფიცირებელი ნიშნების არსებობას.

ავტობუსებით მგზავრთა გადაყვანამ დიდი გავრცელება ჰპოვა ქალაქებში და ფართოდ გამოიყენება საგარეუბნო, საქალაქთაშორისო და საერთაშორისო მიმოსვლისას, მცირედ დასახლებულ სოფლებში, რაიონებსა და ქალაქებში ავტობუსი წარმოადგენს სამგზავრო ტრანსპორტის ძირითად სახეს.

საქალაქო და საგარეუბნო საავტობუსო მარშრუტებს რეგულარული კავშირი აქვთ აეროპორტებთან, სარკინიგზო და სამდინარო ვაგზლებთან, საზღვაო პორტებთან. საავტომობილო ტრანსპორტი დამოუკიდებლად ემსახურება ისეთ რეგიონებსაც, სადაც არ არის სარკინიგზო და საჰაერო კავშირები. შეიძლება გარკვეული მიახლოებით აღინიშნოს, რომ საქალაქო საავტობუსო ტრანსპორტით გადაიყვანება მგზავრთა 67%, საგარეუბნო -28 %.

უკანასკნელ პერიოდში თავისი კომფორტულობის და მოძრაობის მაღალი სიჩქარეების გამო ფართოდ გავრცელება ჰპოვა მგზავრთა გადაყვანებმა მსუბუქი ავტომობილებით. ასეთი სახის გადაყვანებისას შესაძლებელია განხორციელდეს გადაყვანა „კარიდან კარამდე.“

2.3 მგზავრთნაკადები და მათი შესწავლის მეთოდები

მოსახლეობის სატრანსპორტო ძვრადობა დასახლებული პუნქტების საზღვრებში უზრუნველყოფს მგზავრთა ნაკადების ფორმირებას. ფორმირებულ მგზავრთნაკადებს აქვთ სხვადასხვა სიმძლავრე და მიმართულება.

მგზავრთნაკადი არის მგზავრების მოძრაობა სატრანსპორტო ქსელის განსაზღვრულ ნაწილში.

მგზავრთა გადაყვანების რაციონალური ორგანიზაცია და მოძრავი შემადგენლობის ეფექტური გამოყენება შეუძლებელია სატრანსპორტო ქსელში მგზავრთნაკადების სისტემური შესწავლის გარეშე. მგზავრთნაკადების შესწავლა საშუალებას გვაძლევს

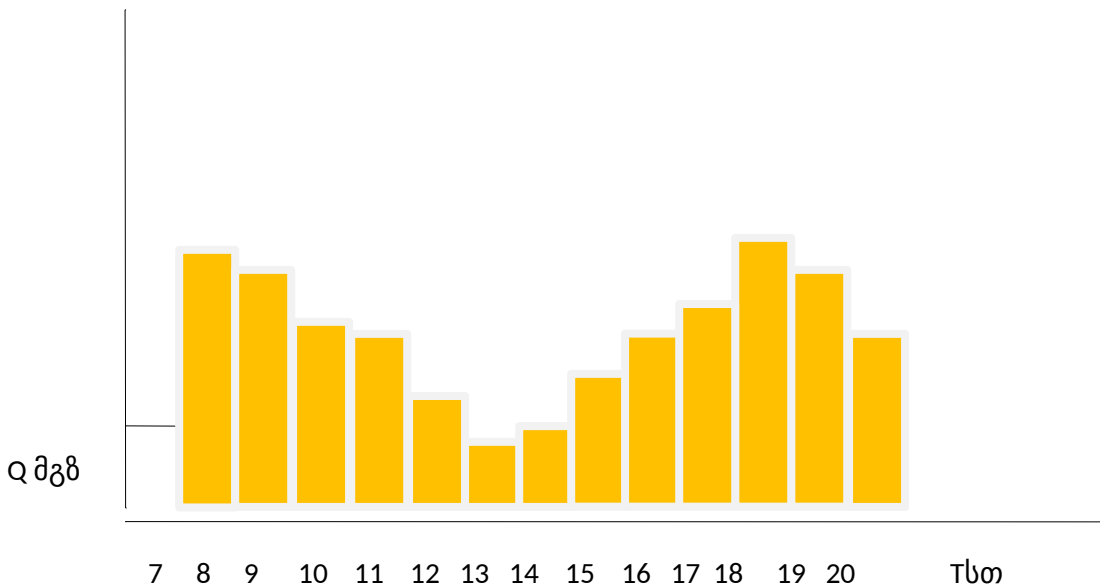


შევსწავლოთ მათი განაწილება დროში მთელი მარშრუტის გასწვრივ. გვაქვს რა მონაცემები მგზავრთნაკადების სიდიდის შესახებ შესაძლებელია შევარჩიოთ გზა, ტრანსპორტის სახეობა და მოძრავი შემადგენლობის ტიპი. ამასთან ერთად განვსაზღვროთ საჭირო რაოდენობის სატრანსპორტო საშუალებები.

მგზავრთნაკადები ხასიათდება სიმძლავრით, გადაყვანის მოცულობით და დაძაბულობით.

- სიმძლავრე არის მგზავრთა რაოდენობა, რომელიც გაივლის განსაზღვრულ დროში მარშრუტის კონკრეტულ კვეთში ან მთელ დასახლებული პუნქტის სატრანსპორტო ქსელში ერთი მიმართულებით.
- დაძაბულობა არის გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობა თითოეულ უბანზე ან მთელ მარშრუტზე ერთეულ დროში ავტობუსების პირდაპირი და უკუ მიმართულებით მოძრაობისას.
- გადაყვანების მოცულობა არის გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობა, სამარშრუტო ქსელში ერთეულ დროში პირდაპირი და უკუ მიმართულებით.

მგზავრთნაკადები გამოისახება გრაფიკებით, ეპიურებით ან ფიქსირდება ცხრილებში. როგორც წესი მგზავრთნაკადების სიდიდე არ არის ერთი და იგივე დღე-ღამის სხვადასხვა დროს, კვირის, თვის და სეზონის მიხედვით. მგზავრთნაკადის სიდიდე განსხვავებულია ასევე ერთი მარშრუტის სხვადასხვა უბანზე.



ნახ1. მგზავრთნაკადის განაწილება საათების მიხედვით

მგზავრთნაკადების ცვლილება სხვადასხვა არის სხვადასხვა მარშრუტებისათვის. მაგალითად ქალაქებში შეინიშნება ნაკადების ცვლილება საათების მიხედვით, ხოლო საგარეუბნო საავტობუსო მარშრუტებზე კვირების, დღეების და წლის დროების მიხედვით.

მგზავრთნაკადების კვლევისათვის ძირითადად გამოიყენება შემდეგი მეთოდები:



- ანკეტური მეთოდი (ივსება წინასწარ დამუშავებული სპეციალური ბარათი) - საშუალებას გვაძლევს დავადგინოთ მოსახლეობის პოტენციური ძვრადობა. ანკეტური მეთოდით მიღებული შედეგების საიმედოობა დამოკიდებული არის ანკეტაში შეტანილი კითხვების ხასიათზე, სიმარტივეზე და სიცხადეზე. ამიტომ ანკეტის ფორმირება უნდა მოხდეს დასმული მიზნის შესაბამისად. კარგ შედეგს იძლევა ანკეტური გამოკითხვის მეთოდი სამუშაო ან მგზავრთა თავშეყრის ადგილზე.
- ტალონური მეთოდი (ხორციელდება სპეციალურად გამზადებული სხვადასხვა ფერის ტალონების დარიგებით) - საშუალებას გვაძლევს მივიღოთ ინფორმაცია მგზავრთნაკადის სიმძლავრის შესახებ მარშრუტის მთელ სიგრძეზე დღეღამის განმავლობაში, მგზავრობის საშუალო მანძილის შესახებ და ა.შ. კვლევის პროცესში აღმრიცხველები მარშრუტის ყოველ გაჩერებაზე სალონში შემსვლელ ყოველ მგზავრს ურიგებენ ტალონებს, რომელზედაც აღნიშნულია გაჩერების ნომერი, სადაც ავტობუსში ავიდა მგზავრი. ყველა მიმართულებისათვის არის თავისი ტალონები, როგორც წესი, სხვადასხვა ფერის. მგზავრები ავტობუსიდან ჩამოსვლის დროს აბარებენ ტალონებს, ხოლო აღმრიცხველები აღნიშნავენ გაჩერების ნომერს, რომელზედაც მგზავრი ჩავიდა. თუ მგზავრი ახდენს გადასხდომას სხვა მარშრუტზე, ის აკეთებს აღნიშვნას ტალონზე (მოახევეს ყუას). საბოლოო გაჩერებაზე კვლევის მონაწილეები კონტროლიორს აბარებენ გამოყენებულ ტალონებს, რომელიც შეიკრიბება კონკრეტულ რეისზე და ღებულობენ ახალ ტალონებს. შედეგების საიმედოობას დიდად განაპირობებს თუ როგორ არის მომზადებული კვლევაში მონაწილე პერსონალი.
- ვიზუალური ან თვალით დათვლის მეთოდი (მგზავრთნაკადები ფასდება ვიზუალურად საბალო სისტემით 1-დან 6 ბალი) -საშუალებას გვაძლევს შევაფასოთ მგზავრთნაკადის სიმძლავრე მარშრუტის გადასარბენებზე დღეღამის დროის ცალკეულ პერიოდში. კვლევაში შეიძლება გამოყენებული იქნან აღრიცხვის მუშაკები, მძღოლი ან კონდუქტორი.

1 ბალი -დაბალი -შეესაბამება დასაჯდომი ადგილების 1/3 შევსებას.

2 ბალი - დაკავებულია დასაჯდომი ადგილების 2/3.

3 ბალი - დაკავებულია ყველა დასაჯდომი ადგილი.

4 ბალი - დაკავებულია ყველა დასაჯდომი ადგილი და ფეხზე დგომისათვის განკუთვნილი ადგილების ნახევარი.

5 ბალი - შეესაბამება ზღვრულ დასაშვებ შევსებას.

6 ბალი -შევსების მაღალი ხარისხი, ავტობუსი გადავსილია.

- გამოკითხვის მეთოდი (მიმდინარეობს სალონში მგზავრების გამოკითხვა) - გამოიყენება ავტობუსის სალონში მყოფი მგზავრები. მათ დაუსვამენ კითხვებს ჩამოსვლის პუნქტის, გადასხდომის პუნქტის, მოძრაობის მიზეზის შესახებ. მიღებული ინფორმაცია ფიქსირდება. აღნიშნული მეთოდი მიეკუთვნება კვლევის ნატურალურ მეთოდს და განსხვავდება ანკეტური გამოკითხვისაგან იმით, რომ გამოკითხვა მიმდინარეობს სამგზავრო ტრანსპორტით მოსარგებლეთა შორის. აღნიშნული



მეთოდი საშუალებას იძლევა მოვახდინოთ მარშრუტზე მოძრავი შემადგენლობის მოძრაობის დროის კორექტირება.

- საანგარიშო –სტატისტიკური მეთოდი(დაფუძნებულია გაყიდული ბილეთების რაოდენობაზე) ემყარება იმ მონაცემებს რომელსაც იძლევა გაყიდული ბილეთების რაოდენობა. გარდა იმ პირებისა, ვინც იყიდა ბილეთები, უნდა გავითვალისწინოთ მგზავრთა რაოდენობა, რომლებიც მგზავრობენ შეღავათებით, ან აქვთ სამგზავრო ხანრგძლივი ბილეთები. მიღებული შედეგებით შეიძლება განვსაზღვროთ გადაყვანის მოცულობა ცალკეულ მარშრუტებზე, დავადგინოთ მგზავრთნაკადების განაწილება დღე ღამეში საათების მიხედვით, კვირების მიხედვით და ა. შ. აღნიშნული მეთოდი არ გვაძლევს საშუალებას შევაფასოთ მოძრავი შემადგენლობის მაქსიმალური დატვირთულობა მარშრუტზე.
- ცხრილური მეთოდი (ხორციელდება აღმრიცხველების მიერ, რომლებიც დგანან ავტობუსის შესასვლელ კარებებთან და ავსებენ წინასწარ მომზადებულ ცხრილებს)– კვლევა წარმოებს აღმრიცხველების მიერ, რომლებიც დგანან ავტობუსის შიგნით ყველა კარებთან, მონაწილეებს ურიგდებათ ცხრილები, რომლებშიც შეტანილი არის ინფორმაცია სატრანსპორტო საშუალების შესახებ, რეისის ნომერი, გამგზავრების დრო, მარშრუტის გაჩერების პუნქტები თითოეული მიმართულებისათვის. თითოეულ გაჩერებაზე აღმრიცხველებს ცხრილში შეაქვთ ავტობუსში ჩამსხდარი და გადმოსული მგზავრების რაოდენობა. თითოეული აღმრიცხველი მგზავრებს ითვლის ცალ–ცალკე, ხოლო შედეგები დაითვლება ერთად. ასეთი კვლევები შეიძლება ჩატარდეს სისტემატურად ან ერთჯერადად.

არსებობს მგზავრთა ნაკადების შესწავლის ავტომატიზირებული მეთოდები. ამ შემთხვევაში კვლევაში ინფორმაციის შემკრები პირების ჩართვა საჭირო არ არის. მგზავრთნაკადების კვლევის ავტომატიზირებული მეთოდებია: კონტაქტური, არაკონტაქტური, ირიბი, კომბინირებული.

კონტაქტური მეთოდი საშუალებას გვაძლევს მივიღოთ ინფორმაცია მგზავრთნაკადების შესახებ მგზავრის მიერ ტექნიკურ საშუალებაზე უშუალო ზემოქმედების შემდეგ. ერთ–ერთ საშუალებად შეიძლება გამოყენებული იქნას მონყობილობა ეკრანით და კლავიატურით. მგზავრებს შეჰყავთ ინფორმაცია გადაადგილების საჭიროების შესახებ ავტომატურ მონყობილობის კლავიშებზე ხელის დაჭერით. მონყობილობა შეიძლება განთავსდეს მგზავრთა თავშეყრის ადგილებზე ან გაჩერებაზე. მიღებული ინფორმაცია შეიძლება გამოყენებული იქნას სამარშრუტო ქსელის ოპტიმიზაციისათვის, მოძრაობის გრაფიკის შეცვლისათვის და სხვა. არაკონტაქტური მეთოდებით კვლევის დროს გამოიყენება ფოტოელექტრული მონყობილობები. ფოტოელექტრული აღრიცხვის დროს გამოიყენებენ ფოტოგარდამქმნელებს, რომლებსაც განათავსებენ ავტობუსის კარებების ღიობებში ან სატრანსპორტო საშუალებების გარე მხარეს. ჩასხდომის ან ჩამოსვლის დროს მგზავრები გადაკვეთენ სინათლის სხივების კონას, რომელიც გამოდის ფოტოგადამწოდებიდან და ფიქსირდება მგზავრის მოძრაობა. მონყობილობაში ხდება ამსვლელი და ჩამომსვლელი მგზავრების დათვლა. ციფრული ბლოკი ახდენს მგზავრთნაკადის დაჯამებას თითოეულ გაჩერებაზე. აღნიშნული მეთოდის უარყოფითი მხარეა ავტომატური მონყობილობის და ფოტოელექტრული გადამწოდების განყოფილება პიკის საათებში.



ირიბი მეთოდი ითვალისწინებს სპეციალური მონყობილობის გამოყენებას, რომელიც საშუალებას გვაძლევს ერთდროულად ავწონოთ ყველა მგზავრი და საბოლოოდ გავყოთ მგზავრის საშუალო წონაზე (70კგ). მგზავრთა საერთო მასა განისაზღვრება ტენზომეტრული გარდამქმნელების საშუალებით, რომელიც განთავსებულია რესორების ბალიშებზე, შედეგები წარმოდგება მგზავრთნაკადების ეპიურების სახით მარშრუტის თითოეული უბნისათვის.

კომბინირებული მეთოდი ნაკადების შესწავლისათვის თავის თავში აერთიანებს რამდენიმე მეთოდს ერთდროულად. მაგალითად ირიბი და არაკონტაქტური. ამ შემთხვევაში მაღლდება შეკრებილი ინფორმაციის სისრულე და სიზუსტე.

მგზავრთნაკადების შესწავლის ავტომატიზირებული მეთოდები საშუალებას გვაძლევს მივიღოთ ახალი და უწყვეტი ინფორმაცია მგზავრთა გადაყვანის მოცულობის შესახებ მცირე დანახარჯებით, რადგან საჭირო აღარ არის დიდი რაოდენობის ადამიანური რესურსების ჩართვა კვლევებში და მიღებული ინფორმაციის დამატებით დამუშავება.

2.4 მოძრავი შემადგენლობის შერჩევა მარშრუტზე

ქალაქებში მგზავრთა გადაყვანა ხორციელდება სხავადასხვა ტევადობის ავტობუსებით. ცნობილია რა მგზავრთნაკადების შესწავლის შედეგები თითოეულ მარშრუტზე, იწყება ავტობუსების ტიპის შერჩევა და საზღვრავენ ავტობუსების საჭირო რაოდენობას დღე -ღამის ცალკეული პერიოდისათვის.

მარშრუტზე მოძრაობისათვის შერჩეული საავტობუსო ტრანსპორტი უნდა აკმაყოფილებდეს საექსპლუატაციო მოთხოვნებს, პირველ რიგში საერთო ტევადობის მიხედვით. სატრანსპორტო საშუალება აღჭურვილი უნდა იყოს საჭირო რაოდენობის სავარძლებით, კარები უნდა იყოს საჭირო სიფართის. სატრანსპორტო საშუალებას უნდა ჰქონდეს კარგი დინამიკური თვისებები და გამავლობა.

მგზავრთნაკადების სისტემატურად შესწავლის მასალები, გამოვლენილი კანონზომიერებები ნაკადების განაწილების შესახებ მიმართულებების, კვირის დღეების, სეზონის მიხედვით საშუალებას გვაძლევს დავადგინოთ ძირითადი მოთხოვნები ავტობუსის ტევადობის შერჩევისათვის. ასევე განვსაზღვროთ ავტობუსში ადგილების განაწილება. ჩასხდომა-ჩამოსვლისათვის დახარჯული დროის განსაზღვრა საშუალებას იძლევა განისაზღვროს ავტობუსში კარებების რაოდენობა, ასასვლელი კიბეების სიმაღლე.

ავტობუსების კლასიფიცირება ხდება ორი ძირითადი ნიშნის მიხედვით: დანიშნულების და ტევადობის მიხედვით. დანიშნულების მიხედვით ავტობუსები იყოფა შემდეგ ჯგუფებად:

- საქალაქო ავტობუსები - განკუთვნილია მგზავრთა მასიური გადაყვანისათვის საქალაქო პირობებში (კარგი საგზაო საფარი). დასაშვებია გარკვეული რაოდენობის ფეხზე მდგომი მგზავრების გადაყვანაც.
- საგარეუბნო ავტობუსები- ძირითადად მოძრაობენ ქალაქის მიმდებარედ განლაგებულ დასახლებულ პუნქტებში. მგზავრობის მაძილი 3-4 ჯერ აღემატება მგზავრობის მანძილს საქალაქო პირობებში. ამიტომ საგარეუბნო ავტობუსებს სალონში უნდა ჰქონდეს დასაჯდომი ადგილების გაზრდილი რაოდენობა.



- ავტობუსები სოფლის დასახლებისათვის – ძირითადად მოძრაობენ რაიონის ცენტრებიდან სასოფლო დასახლებამდე. ამ შემთხვევაში საჭიროა გამოყენებული იქნას გაზრდილი გამავლობის ავტობუსები, რომელთაც გააჩნიათ სპეციალური კონსტრუქციის ძარა.
- საქალაქთაშორისო ავტობუსები გამოიყენებიან ქვეყნის სხვადასხვა მხარეებს და ქალაქებს შორის მგზავრთა გადაყვანისათვის. მარშრუტის სიგრძე აღწევს 100 კმ.-ს და მეტს.

სამგზავრო საავტომობილო ტრანსპორტის მოძრავი შემადგენლობა მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს არა მარტო მგზავრთა მომსახურების პირობებზე, არამედ გადაყვანების რაციონალურ ორგანიზაციაზე, მძლოლთა დასვენების პირობებზე და სანარმოთა ეკონომიკური საქმიანობის შედეგებზე. განსაზღვრული მარშრუტისათვის საჭირო ტევადობის სამარშრუტო ავტობუსების შერჩევისათვის საჭიროა გავითვალისწინოთ:

1. მგზავრთნაკადების სიმძლავრე ერთი მიმართულებით ყველაზე დატვირთულ უბანზე „პიკის“ საათში.
2. მგზავრთნაკადების განაწილების უთანაბრობა დღე ღამის საათების მიხედვით მარშრუტის უბნებზე.
3. ავტობუსებს შორის ინტერვალი დღე ღამის საათების მიხედვით.
4. ავტობუსების საგზაო მოძრაობის პირობები და ქუჩების გამტარობის უნარი.
5. მგზავრების მაქსიმალური რაოდენობა, რომელიც შეიძლება გადაყვანილ იქნას ავტობუსებით ერთი საათის განმავლობაში ერთი მიმართულებით.
6. საავტობუსო გადაყვანების თვითღირებულება.

ავტობუსის ტევადობა რეკომენდირებულია შევირჩიოთ ყველაზე დატვირთული უბნის მიხედვით. ქვემოთ მოყვანილი არის ცხრილი, სადაც მოცემულია მგზავრთნაკადების სიდიდე „პიკის“ საათში და ავტობუსის რეკომენდირებული ტევადობები.

N	მგზავრთნაკადი „პიკის“ საათში ერთი მიმართულებით	ავტობუსის რაოდენობა (აღვილების დგომისათვის)	ტევადობა ჯდომისა და ფეხზე
1	350 მგზავრამდე	30-35 ადგილი	
2	350-700 მგზავრამდე	50-60 ადგილი	
3	701-1000 მგზავრამდე	80-85 ადგილი	
4	1000 მგზავრზე მეტი	100-120 ადგილი	

ხშირ შემთხვევაში რაციონალურად ითვლება საქალაქო გადაყვანებში სხვადასხვა მგზავრთტევადობის ავტობუსების გამოყენება. საავტობუსო პარკები, რომელთა შემადგენლობაში არის სხვადასხვა მგზავრთტევადობის მოძრავი შემადგენლობა მუშაობენ შედარებით ეფექტურად, რადგან შესაბამისი მანევრულობის წყალობით დღე-ღამის სხვადასხვა მონაკვეთში იყენებენ საავტობუსო მოძრავ შემადგენლობას განსხვავებული მგზავრთტევადობით.

2.5 მარშრუტზე მოძრავი საავტობუსო მოძრავი შემადგენლობის



რაოდენობის განსაზღვრა

მარშრუტზე მოძრავი ავტობუსების რაოდენობა განისაზღვრება მგზავრთნაკადების სიდიდის, ავტობუსების ტევადობის, მგზავრობის მოხერხებულობის (მოძრაობის ოპტიმალური ინტერვალი), გადაყვანის ღირებულების მიხედვით.

ავტობუსის მწარმოებლობა განისაზღვრება გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობით.

ავტობუსის შევსების კოეფიციენტის საორიენტაციო მონაცემები სხვადასხვა სახის ავტობუსებისათვის შეიძლება გამოვსახოთ შემდეგი სახით:

- საქალაქო ავტობუსები - არა უმეტეს 0,28 ; პიკის საათებში 0,73-0,78
- საგარეუბნო ავტობუსები - არა უმეტეს 0,56
- საქალაქთაშორისო ავტობუსები - 0,8-0,9

საჭირო რაოდენობის ავტობუსების განსაზღვრისათვის მნიშვნელოვანია მგზავრთა შეცვლის კოეფიციენტის განსაზღვრა. აღნიშნული კოეფიციენტი არის მარშრუტის სიგრძის თანაფარდობა მგზავრობის საშუალო სიძორესთან.

$$n_{შეც} = \frac{L_{გარ.}}{L_{მგ.}}$$

სადაც $L_{გარ.}$ - არის მარშრუტის სიგრძე

$L_{მგ.}$ - მგზავრის მგზავრობის საშუალო მანძილი

ქალაქების მოსახლეობის მიხედვით მგზავრთა შეცვლის კოეფიციენტის საორიენტაციო მნიშვნელობებია:

ქალაქები 1 მლნ. -ზე მეტი მცხოვრებით	1,4
500 ათასიდან 1 მლნ.- მდე	1,3
250 ათასიდან 500 ათასამდე	1,2
250 ათასამდე	1,1

მგზავრობის საშუალო სიგრძე იცვლება და დამოკიდებულია ბევრ ფაქტორებზე. კერძოდ: ქალაქის დაგეგმარების ხასიათზე, საავტობუსო ქსელის განფენილობასა და კონფიგურაციაზე, ქსელში მარშრუტების განაწილებაზე და ა.შ. მგზავრთნაკადების შესწავლის დროს შესაძლებელია განვსაზღვროთ მგზავრობის საშუალო სიგრძე, როგორც გადაყვანების სახეების, ასევე ცალკეული მარშრუტების მიხედვით.

მგზავრობის საშუალო სიგრძის საორიენტაციო მონაცემები სხვადასხვა სიდიდის ქალაქებისათვის შეიძლება გამოისახოს შემდეგი სახით:

1 მლნ. -ზე მეტი მცხოვრებით	-7 კმ
500 ათასიდან 1 მლნ.- მდე	-5 კმ
250 ათასიდან 500 ათასამდე	-4 კმ
250 ათასამდე მცხოვრებით	-3,3 კმ



ავტობუსის ნომინალური ტევადობა საქალაქო მარშრუტებისათვის განისაზღვრება შემდეგი სახით: ავტობუსში დასაჯდომი ადგილების რაოდენობას დაემატება ავტობუსის იატაკის თავისუფალი ფართობის ყოველ 1მ²-ზე არაუმეტეს 3 მგზავრისა.

2.6 პარკის ტექნიკურად მზადყოფნის კოეფიციენტის დადგენა

სატრანსპორტო მუშაობის შესრულება გულისხმობს მგზავრის გადაყვანას ან ტვირთის გადაადგილებას განსაზღვრულ მანძილზე. გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობის ნამრავლი გადაყვანის მანძილზე წარმოადგენს სატრანსპორტო მუშაობის რაოდენობრივ გამოსახულებას და იზომება სამგზავრო ტრანსპორტისთვის მგზავრკილომეტრებით, მაგრამ სატრანსპორტო პროცესის შესრულებისათვის გარდა სახელდობრ მგზავრის გადაყვანისა, საჭიროა შესრულდეს დამხმარე ოპერაციები, როგორცაა მგზავრების ჩასხდომა და გადმოსვლა, მოძრავი შემადგენლობის მიწოდება მგზავრების ჩასასხდომად. სატრანსპორტო პროცესში შემავალი ყველა ამ დამხმარე ოპერაციის შესასრულებლად იხარჯება დრო, რომელიც გადაყვანის პირობებისაგან დამოკიდებულებით შეიძლება იყოს სხვადასხვა, ამიტომ სატრანსპორტო მუშაობის გაზომვა მხოლოდ მგზავრთკილომეტრებით არ იძლევა ფაქტიურად შესრულებული მუშაობის სრულ სურათს.

იმისათვის რომ სრულად შევაფასოდ შესრულებული სატრანსპორტო მუშაობა, საჭიროა გარკვეული საზომების სისტემების არსებობა, რომლის საშუალებით შესაძლებელი იქნება რაოდენობრივად და ხარისხობრივად იქნას გაზომილი მოძრავი შემადგენლობის ყველა ელემენტი.

არსებობს საზომების ხუთი ჯგუფი:

- მოძრავი შემადგენლობის რაოდენობრივი გამოყენების საზომები
- მოძრავი შემადგენლობის გარბენის საზომები
- მოძრავი შემადგენლობის დროის საზომები
- მოძრავი შემადგენლობის სიჩქარის საზომები
- ტვირთამწეობის და მგზავრთტევადობის გამოყენების საზომები.

საზომების რიცხობრივ მნიშვნელობებს მაჩვენებლები ეწოდება.

სატრანსპორტო პროცესის სრული ციკლი შეიცავს შემდეგ ელემენტებს:

- ა) მოძრავი შემადგენლობის მიწოდება მგზავრების ჩასასხდომად
- ბ) მგზავრების ჩასხდომა
- გ) მგზავრების გადაყვანა
- დ) მგზავრების ჩამოსვლა

თუ სატრანსპორტო პროცესი შეიცავს რამდენიმე სრულ ან არასრულ სატრანსპორტო ციკლს, როდესაც სამგზავრო ტრანსპორტი მოძრაობს სანყისი პუნქტიდან საბოლოო პუნქტამდე შუალედური გაჩერებებით ჩასხდომა გადმოსვლისათვის, მას რეისი ეწოდება.



სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის მიმართულებას, რომლის დროსაც სრულდება სატრანსპორტო პროცესი, მოძრაობის მარშრუტი ეწოდება.

საავტობუსო პარკი შეიძლება შედგებოდეს სხვადასხვა მგზავრთვეადობის ავტობუსებისაგან. ამიტომ საჭირო არის სატრანსპორტო მუშაობის ელემენტები გაიზომოს ცალკეული ტიპების, მარკებისა და მოდელებისათვის ცალ-ცალკე.

მოძრავ შემადგენლობას, რომელიც ირიცხება ავტოსატრანსპორტო საწარმოს ინვენტარულ სიაში და აყვანილია საბუღალტრო აღრიცხვაზე, როგორც საწარმოს ძირითადი საშუალებების ფონდი, მათი ტექნიკური მდგომარეობისაგან დამოუკიდებლად, ეწოდება ინვენტარული ანუ სიითი მოძრავი შემადგენლობა. აღნიშნული მოძრავი შემადგენლობა შეიძლება იყოს მუშა მდგომარეობაში, იმყოფებოდეს რემონტის მოლოდინში ან არ გავიდეს ხაზზე სამუშაოდ და გაცდეს სამუშაო დღე. მაშინ ინვენტარული ავტომობილების რაოდენობა შეიძლება ჩავენერთ ასე:

$$A_{\text{ინვ.}} = A_{\text{მუშა}} + A_{\text{რემ.}} + A_{\text{გაცდ.}} \quad (1)$$

მოძრავი შემადგენლობის ცალკეული ერთეული, რომელიც ირიცხება ინვენტარულ სიაში, რაიმე განსაზღვრული $D_{\text{ინვ.}}$ დღეების განმავლობაში შეიძლება იყოს ექსპლუატაციისათვის ვარგისი, ან იმყოფებოდეს რემონტში ან გაცდეს სხვა მიზეზებით მაშინ

$$D_{\text{ინვ.}} = D_{\text{მუშა.}} + D_{\text{რემ.}} + D_{\text{გაცდ.}} \quad (2)$$

თუ განვიხილავთ სამგზავრო მოძრავი შემადგენლობის არა ერთეულს არამედ მთელ საავტომობილო პარკს დროის ნებისმიერი პერიოდისათვის, საჭიროა შემოვიღოთ ცნება „ავტომობილის დღე“. იგი არის თითოეული დღისათვის სამუშაოზე გასული, რემონტისა და სხვა მიზეზებით გაცდენილი მოძრავი შემადგენლობის რაოდენობების ჯამი. მაშინ ინვენტარული ავტომობილ დღეები შეიძლება ჩავენერთ ასეთი სახით:

$$A D_{\text{ინვ.}} = A D_{\text{მუშა.}} + A D_{\text{რემ.}} + A D_{\text{გაცდ.}} \quad (3)$$

სასარგებლო ეფექტს იძლევა მხოლოდ მუშა ავტომობილები. ამიტომ პარკის ეფექტურად გამოყენებისათვის საჭიროა მინიმუმამდე შევამციროთ რემონტის მიზეზით გაცდენები და გაცდენები სხვა მიზეზით.

ინვენტარული ავტომობილ -დღეების გამოყენების შესაფასებლად არსებობს საზომი, რომელსაც პარკის გამოყენების კოეფიციენტი ეწოდება.

პარკის გამოყენების კოეფიციენტი არის მუშა ავტომობილ-დღეების შეფარდება ინვენტარულ ავტომობილ-დღეებთან განსაზღვრულ პერიოდში. ანუ

$$\alpha = A D_{\text{მუშა.}} / A D_{\text{ინვ.}} = A D_{\text{მუშა.}} / (A D_{\text{მუშა.}} + A D_{\text{რემ.}} + A D_{\text{გაცდ.}}) \quad (4)$$

იგივე კოეფიციენტი მთელი პარკისათვის ერთი დღის განმავლობაში

$$\alpha = A_{\text{მუშა.}} / A_{\text{ინვ.}} = A_{\text{მუშა.}} / (A_{\text{ინვ.}} + A_{\text{რემ.}} + A_{\text{გაცდ.}}) \quad (5)$$

ხოლო მოძრავი შემადგენლობისათვის დროის ერთეულში



$$\alpha = D_{\text{მუშა.}} / D_{\text{ინვ.}} = D_{\text{მუშა.}} / (D_{\text{მუშა.}} + D_{\text{რემ.}} + D_{\text{გაცდ.}}) \quad (6)$$

მოდრავი შემადგენლობის ექსპლუატაციისათვის ვარგისიანობის შესაფასებლად არსებობს საზომი რომელსაც პარკის ტექნიკურად მზადყოფნის კოეფიციენტი ეწოდება.

პარკის ტექნიკურად მზადყოფნის კოეფიციენტი α_0 არის ექსპლუატაციისათვის ტექნიკურად ვარგისი ავტომობილ-დღეების შეფარდება ინვენტარულ ავტომობილ-დღეებთან დროის განსაზღვრულ პერიოდში. ანუ

$$\alpha_0 = AD_{\text{ვარგ.}} / A D_{\text{ინვ.}} = (AD_{\text{ინვ.}} - AD_{\text{რემ.}}) / A D_{\text{ინვ.}} = (AD_{\text{მუშა.}} + AD_{\text{გაცდ.}}) / (AD_{\text{მუშა.}} + AD_{\text{რემ.}} + AD_{\text{გაცდ.}})$$

იგივე კოეფიციენტი მთელი პარკისათვის ერთი დღის განმავლობაში შეიძლება გამოისახოს ასე:

$$\alpha_0 = A_{\text{ვარგ.}} / A_{\text{ინვ.}} = (A_{\text{ინვ.}} - A_{\text{რემ.}}) / A_{\text{ინვ.}} = (A_{\text{მუშა.}} + A_{\text{გაცდ.}}) / (A_{\text{მუშა.}} + A_{\text{რემ.}} + A_{\text{გაცდ.}}) \quad (8)$$

ხოლო მოძრავი შემადგენლობის ერთეულისათვის დროის ნებისმიერ პერიოდში

$$\alpha_0 = D_{\text{ვარგ.}} / D_{\text{ინვ.}} = (D_{\text{ინვ.}} - D_{\text{რემ.}}) / D_{\text{ინვ.}} = (D_{\text{მუშა.}} + D_{\text{გაცდ.}}) / (D_{\text{მუშა.}} + D_{\text{რემ.}} + D_{\text{გაცდ.}}) \quad (9)$$

ბემოთ აღნიშნულიდან შეიძლება გამოვიტანოთ დასკვნა რომ პარკის გამოყენების კოეფიციენტი შეიძლება პარკის ტექნიკურად მზადყოფნის კოეფიციენტის ტოლი ან მასზე ნაკლები იყოს.

$$\alpha \leq \alpha_0$$

ეს ორი კოეფიციენტი ერთმანეთის ტოლი შეიძლება იყოს მაშინ, თუ სხვადასხვა ორგანიზაციულ ტექნიკური მიზეზების გამო მოძრავი შემადგენლობა არ გაცდება ანუ როდესაც $AD_{\text{გაცდ.}} = 0$

პარკის ტექნიკურად მზადყოფნის კოეფიციენტზე გავლენას ახდენს მოძრავი შემადგენლობის ტექნიკური მდგომარეობა, საგზაო პირობები, ტექნიკური მომსახურების და რემონტის ხარისხი, მათი შესრულების ორგანიზაციული ფორმები, ხაზზე მათი ექსპლუატაციის ინტენსიურობა. საგზაო პირობებზე მნიშვნელოვნად არის დამოკიდებული რემონტებს შორის გარბენის სიდიდე. რაც უფრო კარგი არის ავტომობილების ტექნიკური მომსახურების და რემონტის ხარისხი, მით ნაკლებია მათი რემონტის სიხშირე და მით მეტია მათი ექსპლუატაციისათვის ვარგისი დღეების რაოდენობა. ავტომობილის ხაზზე ექსპლუატაციის ინტენსიურობის გაზრდით იზრდება მათი სადღეღამისო გარბენი, რაც ახშირებს რემონტის საჭიროებას. ე.ი. ამცირებს პარკის ტექნიკურად მზადყოფნის კოეფიციენტს, მაგრამ ავტომობილების ხაზზე ექსპლუატაციის ინტენსიურობის გაზრდით უმჯობესდება ავტომობილების გამოყენების ეფექტიანობა.

2.7 სამგზავრო გადაყვანების მონიტორინგის სისტემები

სამგზავრო ტრანსპორტის სადისპეტჩერო მართვა

სადისპეტჩერო მართვა გამოიყენება სამგზავრო გადაყვანების ტექნოლოგიური პროცესის შესრულებისას. ფაქტიურად ის არის ერთადერთი საშუალება როგორც



ცალკეულ მარშრუტებზე, ასევე ერთიან სატრანსპორტო ქსელში გადაყვანებში მონაწილე ტრანსპორტის კოორდინაციის და ოპერატიული მართვის თვალსაზრისით. დიდ ქალაქებში სადაც გადაყვანა ხდება ერთიანი სატრანსპორტო სქემის შესაბამისად, იქმნება ცენტრალური სადისპეტჩერო სამსახური. ასეთი სამსახურის არსებობა აუმჯობესებს არა

მარტო მოსახლეობის მომსახურების ხარისხს, არამედ ზრდის სამგზავრო ტრანსპორტის გამოყენების ეფექტურობასაც.

სადისპეტჩერო სამსახური ღებულობს ოპერატიულ ინფორმაციას სამარშრუტო ხაზებიდან და ახდენს მოძრავი შემადგენლობის გადაწვინებას არსებული ვითარებიდან გამომდინარე. სადისპეტჩერო სამსახური გამართული მუშაობის უზრუნველსაყოფად იყენებს სადისპეტჩერო პუნქტებს, საკონტროლო საათებს, სატელეფონო ხაზებს, მოკლეთაღიან რადიოსადგურებს და სხვა ტექნიკურ საშუალებებს.

ბევრ ქალაქში ხდება გაჩერებამ თვალის დევნებამონიტორების საშუალებით. პრაქტიკაში გამოიყენება რადიოფიცირებული გაჩერებები, სადაც მგზავრს მიეწოდება ინფორმაცია ტრანსპორტის მოძრაობის, მოსალოდნელი შეფერხების, ინტერვალის გაზრდის შესახებ და სხვა. საქალაქთაშორისო გადაყვანების დროს სადისპეტჩერო მართვა ხორციელდება მარშრუტებზე მოძრავი სამგზავრო ტრანსპორტისათვის. იმის გათვალისწინებით, რომ ტაქსის მუშაობა არ უკავშირდება მარშრუტს, მას გარკვეულწილად განსხვავებული სადისპეტჩერო მართვა გააჩნია, რომელიც სტრუქტურულად სხვადასხვაგვარად ხორციელდება.

დისპეტჩერული ხელმძღვანელობა იყოფა ორ დონედ: შიგასაპარკო და სახაზო. თითოეულ მათგანს სხვადასხვა ფუნქციები გააჩნია.

პარკში მომუშავე დისპეტჩერის ფუნქციებში შედის:

- ავტობუსების მომზადება ხაზზე გასაშვებად;
- საგზაო და სადისპეტჩერო დოკუმენტაციის მომზადება;
- ავტობუსის ხაზზე გაშვება დანიშნულების დროს;
- პარკში ადრე დაბრუნებული მოძრავი შემადგენლობის კონტროლი;
- ღონისძიებების გატარება პარკში ადრე დაბრუნებული მოძრავი შემადგენლობის ხაზზე დასაბრუნებლად;
- ავტობუსების პარკში დროულად დაბრუნების კონტროლი და მათი განთავსება შესაბამის ადგილზე;
- ინფორმაციის მიღება ცენტრალური სადისპეტჩერო სამსახურიდან მარშრუტზე ავტობუსების მუშაობის შესახებ
- დისპეტჩერული ანგარიშის შედგენა და შესრულებული სამუშაოს ანალიზი;

ხაზზე მომუშავე დისპეტჩერის ფუნქციებში შედის:



- ხაზზე მომუშავე ყოველი სატრანსპორტო საშუალების მიერ სამარშრუტო განრიგის დაცვის კონტროლი;
- ავტობუსების მოძრაობის რეგულირება სხვადასხვა მეთოდებით;
- დარღვეული მოძრაობის აღდგენა;
- სარეზერვო მოძრავი შემადგენლობის რაციონალური გამოყენება;
- საავტობუსო ტრანსპორტის კოორდინირებული მუშაობის უზრუნველყოფა სხვა სახის ტრანსპორტთან;
- მარშრუტზე მომუშავე მოძრავი შემადგენლობისათვის ტექნიკური დახმარების აღმოჩენა;
- საგზაო და სადისპეტჩერო დოკუმენტაციის წარმოება და შესრულებული მოძრაობის ანალიზი.

ავტომატიზირებული მონიტორინგის სისტემები

ძირითადი ფუნქციები

საქალაქო ტრანსპორტის ოპერატიული მონიტორინგის სისტემა (**სტომსი**) წარმოადგენს ერთიდან რამოდენიმე ასეულამდე სატრანსპორტო საშუალებების დისტანციური მონიტორინგის GPS სისტემას. ეს არის ტრანსპორტის სრულფასოვანი კონტროლი ძირითადი პარამეტრების მიხედვით. ტრანსპორტზე კონტროლის სისტემა საშუალებას გვაძლევს ოპერატიულად გავაანალიზოთ სატრანსპორტო ქსელის მუშაობა და უზრუნველყოთ გადაზიდვების უსაფრთხოება. ტრანსპორტის კონტროლის სისტემები უზრუნველყოფენ ნებისმიერი ავტობუსის მართვას და მისი ფუნქციებიდან გამომავალი მონაცემების ოპტიმიზაციას.

საქალაქო ტრანსპორტის ოპერატიული მონიტორინგის სისტემა **სტომსი-ის** საშუალებით ხორციელდება:

- გასაკონტროლებელი ობიექტების მიმდინარე მდგომარეობის თვალთვალი, მართვა და ანალიზი;
- ტრანსპორტის კონტროლი – მუშაობის რეჟიმების დაცვა;
- სატრანსპორტო საშუალებებისა და სპეციალური ტექნიკის გამოყენების ეფექტურობის გაზრდა;
- ტრანსპორტის სარემონტო ხარჯების შემცირება;
- არაკეთილსინდისიერი მოსამსახურეების გამოვლენა;
- სატვირთო გადაზიდვების უსაფრთხოებისა და სვლაგებების დაგეგმვის ეფექტურობის გაზრდა;
- მონაცემთა ბაზაში სრული ინფორმაციის დაგროვება და სისტემატიზაცია.

საქალაქო ტრანსპორტის ოპერატიული მონიტორინგის სისტემა **სტომსი** ახორციელებს კონტროლს ტრანსპორტზე შემდეგი პარამეტრების მიხედვით:

- მიმდინარე ადგილმდებარეობა;
- მოცემული საკონტროლო წერტილების მიხედვით განვლილი მარშრუტი;
- მოძრაობის სიჩქარე;
- სვლაგებზე სანჯავის ხარჯი;



- დატვირთულობა, მექანიზმების მდგომარეობა (სპეცტექნიკისათვის), კარების გაღება და ა.შ.
- მოძრაობის დრო;
- დგომის დრო და ადგილი;
- “საგანგაშო ღილაკის” ჩართვა
- მართვა შემსრულებელი მონყობილობებით.

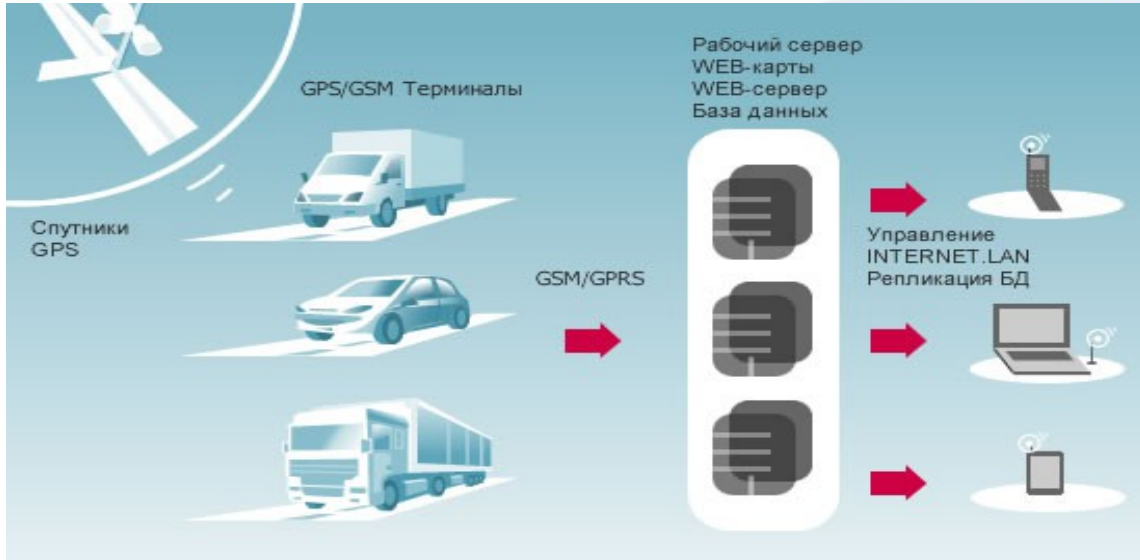
ტრანსპორტის მოძრაობის კონტროლის სისტემა ასევე საშუალებას იძლევა:

- გამოსახოს ასაღწერი ობიექტების მარშრუტები დროის ნებისმიერ პერიოდში;
- გამოსახოს რუქაზე სატრანსპორტო საშუალებების მდებარეობა დროის მიმდინარე მომენტში (on-Line ტრანსპორტის კონტროლი);
- შეინახოს ყველა ინფორმაცია ტრანსპორტის მოძრაობის კონტროლის სისტემის ლოკალურ მონაცემთა ბაზაში, რომელიც საშუალებას იძლევა არ ჰქონდეს მუდმივი ჩართვა ინტერნეტში;
- შეინახოს ყველა ინფორმაცია ერთი თვის განმავლობაში, GSM ქსელის ზონიდან ტრანსპორტის გასვლის დროს;
- შეადგინოს სამგზავრო ფურცლები ჩვეული ფორმით და შეინახოს ისინი მონაცემთა ბაზაში.
- შეადგინოს ანგარიშები ობიექტების დათვალიერების შესახებ და ავტომატურად შეადაროს ისინი სამგზავრო ფურცლებს;
- შეადგინოს ცხრილური და გრაფიკული ანგარიშები სანჯავის ხარჯის, გარბენის, სიჩქარის, მოძრაობის დროის და სხვა მონაცემთა მიხედვით, ნებისმიერი პერიოდისათვის ყოველი სატრანსპორტო საშუალების ან მძღოლის მიხედვით

მუშაობის პრინციპები

კონტროლირებად სატრანსპორტო საშუალებაზე ხდება საბორტო მონყობილობების კომპლექტის (GGPS/GSM ტერმინალი ან GPS ტრეკერი) დაყენება.

GPS ტრეკერი განსაზღვრავს ტრანსპორტის აგილმდებარეობას, სიჩქარეს, მოძრაობის მიმართულებას, აგრეთვე ჩართული გადამწოდების მდგომარეობას (სანჯავის დონე, ძრავის ბრუნვის რიცხვი, მისი ტემპერატურა და სხვ.), სხვადასხვა მექანიზმების მდგომარეობას. ყველა ანგარიში ობიექტის მდგომარეობისა და გადამწოდების (GPS ტრეკერი) მაჩვენებლების შესახებ პერიოდულად დაარქივდება ენერგოდამოუკიდებელ მეხსიერებაში, სერვერთან არსებული კავშირის მიუხედავად. ეს ავტომობილზე სრული კონტროლის განხორციელების საშუალებას იძლევა.



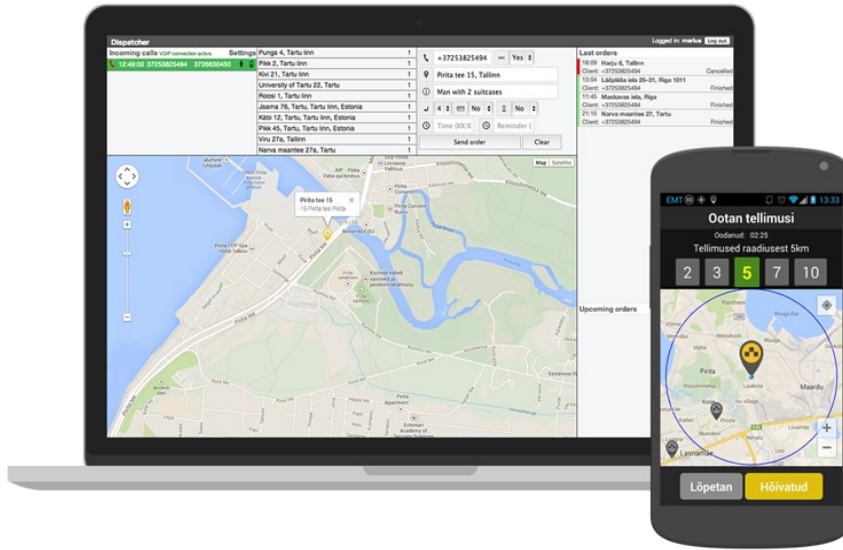
სერვერთან მობილური **GPS/GSM** ტერმინალების (GPS ტრეკერი) კავშირი GPRS ტექნოლოგიის მიხედვით ხორციელდება, რაც სისტემის ექსპლუატაციის მინიმალურ ღირებულებას უზრუნველყოფს და სერვერზე ანგარიშის მინოდების საუკეთესო სიჩქარის გარანტიას იძლევა, ეს კი ავტოპარკის ავტომობილების დროულ კონტროლს უზრუნველყოფს.

ოპერატიული მონიტორინგის ცენტრს (**ომსი**) წარმოადგენს კომპიუტერები, რომლებიც ჩართულია Internet ქსელში. მათში, ისევე როგორც სერვერზე, ფუნქციონირებს მონაცემთა ბაზა (**მბ**), სადაც კონტროლირებადი ავტომობილების მონაცემები ინახება (თითოეულ ავტომობილზე კონტროლი ინდივიდუალურად ხორციელდება). პერიოდულად ხდება მონაცემების განახლება (სერვერის მონაცემთა ბაზიდან **ომსი**-ზე ახალი ინფორმაციის გადაცემა). მონიტორინგის სისტემის ამგვარი მონყობა ოპერატორს საშუალებას აძლევს ჩაერთოს ინტერნეტში პერიოდულად და ამასთან არ არსებობს მოთხოვნები ჩართვის სიჩქარესთან დაკავშირებით. ოპერატორი ადგენს მარშრუტებს რუქაზე, სანჯავის ხარჯის, გარბენის, მოცდენის შესახებ ანგარიშებს და ა.შ.; სარგებლობს რა ლოკალური მონაცემების ბაზით, ახდენს სტატისტიკურ ანალიზს და იღებს გადაწყვეტილებებს.

სტომსი შეიძლება რეალიზებული იქნეს ავტონომიურად გადამზიდვის ან მონიტორინგის სამსახურის ოპერატორის მხარეს ინტერნეტის დაცული არხის მეშვეობით.

საბორტო მონყობილობები

მრავალფუნქციური სააბონენტო GPS/GSM ტერმინალი MT -500 (GPS ტრაკერი) მოძრავ ობიექტებზე განსალაგებლად არის განკუთვნილი. ავტოტრანსპორტის კონტროლის სისტემის შემადგენლობაში მუშაობისას ტერმინალი (GPS ტრაკერი) GPRS-ის არხებით **ტელემატიკურ** სერვერზე გადასცემს ინფორმაციას ობიექტის ადგილმდებარეობის და გადაადგილების მიმართულების შესახებ, აგრეთვე მონაცემებს მისი ძირითადი



სისტემების
(ჩართული
გადამწოდების)
მდგომარეობის
შესახებ.

GPS თრაკერის
კომპაკტური ბლოკი
აერთიანებს: GPS
მიმღებს, GSM-
მოდულს,
მაკონტროლებელ
აკუმულატორს და
მეხსიერებას. GPS და
GSM ანტენები
გამოსატანია.

ისარგებლოს 2 კვების წყაროთი: ავტომობილის ძირითადი აკუმულატორი და შიდა სარეზერვო აკუმულატორი.

არსებობს GPS თრაკერის ბლოკის როგორც ავტომობილების საშტატო გადამწოდებთან, ისე სპეციალიზირებულ შიდა მონწყობილობებთან მიერთების შესაძლებლობა.

GPS GSM ტერმინალის MT-500 ტექნიკური დახასიათებები

ზოგადი დახასიათებები:

კვების სამუშაო დიაპაზონი 10 ... 36 B, საშუალო მოხმარება 20 მა/სთ;

ტემპერატურების სამუშაო დიაპაზონი -25 ... +60 (მხოლოდ დაგროვილი მონაცემები);

IP20 დაცვის ხარისხი, გაბარიტები 68x88x33 მმ, არსებობს **სამაგრები** GSM მოდემი 900/1800 მკპ მონტაჟისათვის. GPRS-ით მონაცემების გადაცემა, ბრძანებების გადაცემა SMS-ით, დისკრეტული **გამოსასვლელის** რიცხვი: 2 (12/24 B, 1.5 A);

თანამედროვე 20 არხიანი GPS მიმღები მაღალი მგრძნობელობით -159 dBm (Sirf Star III)-მდე;

პოზიციის პირველადი განსაზღვრის დრო (ცივი სტარტი): < 35 წმ;

ითავსებს Online და Offline თრაკერების უპირატესობებს ენერგოდამოკიდებულ მეხსიერებაში 260 ათასამდე ჩანაწერის დაგროვების ხარჯზე (მოძრაობაში 1 თვეზე მეტი);

სარეზერვო აკუმულატორით მუშაობა 3 საათამდე;

ავტომობილის აკუმულატორის ჩაყენებული დაცვა განმუხტვისგან;

4 დისკრეტული გადამწოდების ჩართვა, რომელთაც გააჩნიათ დაცვა ზედმეტი ძაბვისგან;



2 ანალოგიური გადამწოდის ჩართვა დაცვით ზედმეტი ძაბვისგან (10-ბიტ. АЦП);

2 შემსრულებელი გამოსასვლელი რელეს ჩართვა, რომელთაც გააჩნიათ დაცვა მოკლე ჩართვისაგან .გამოყენების სიმძლავრე: 270 მВт – საშუალო, 1100 მВт – უმაღლესი

გაბარიტები 83x58x33 მმ;

წონა 74 გ.

GPS მიმღების (GPS თრაკერის) დახასიათებები:

GPS თრაკერი SiRFStar III ჩიპსეტის ბაზაზე აგებული, გააჩნია **ჩამონტაჟებული** ნაკლებად ხმაურიანი გამაძლიერებელი და ПАВ-ფილტრი, რაც უზრუნველყოფს სუსტი და ანარეკლი სიგნალების პირობებში მის საიმედო მუშაობას;

დიფერენციალური სერვისის (WAAS, EGNOS, MSAS) თანამგზავრული ქვესისტემების დახმარება;

ანტენის მდგომარეობის კონტროლის შესაძლებლობა (მოკლე ჩართვა, ანტენა გამორთულია);

თვალყურის დევნების შესაძლებლობა: 20 არხი, 200000 ადაპტური კორელატის განახლების სიხშირე: 1 რა-მდე;

მგრძნობელობა: GPS თრაკერი დაფარვის რეჟიმში -144 დБм; სათვალთვალ რეჟიმში: -159 დБм;

პოზიციის განსაზღვრის სიზუსტე: 2 მ სიბრტყეზე;

GPS თრაკერის პოზიციის პირველადი განსაზღვრის დრო: ცივი სტარტი < 35 წმ; ცხელი სტარტი < 8 წმ;

გამძლეობა ვიბრაციებისა და გადატვირთვის შემთხვევაში, რეკომენდირებულია ავტომობილში სარგებლობისათვის.

GSM/GPRS მოდემის (GPS თრაკერის) დახასიათება:

Class 4 (2 ვატი) 900 მგჰ-თვის, Class 1 (1 ვატი) 1800/1900 მგჰ-თვის;

GSM/GPRS Class 10;

საუბარის გადმოცემა (სატელეფონო კავშირი);

მონაცემების გადმოცემა: 85.6 კბიტ/ც-მდე GPRS Class B (4+1) რეჟიმში კოდირებისას CS1-CS4, P Channels –ის სქემების მიხედვით;

შექმნილია სპეციალურად ავტომობილში სარგებლობისათვის.



2.8 სამგზავრო გადაყვანების ეკონომიკური გათვლა

საავტომობილო ტრანსპორტით მგზავრთა გადაყვანის ნორმატიული თვითღირებულება გადაყვანის თითოეული სახისათვის (საქალაქო, საგარეუბნო, საქალაქთაშორისო) განისაზღვრება, როგორც თითოეული სახის გადაყვანაზე განეული საექსპლუატაციო დანახარჯების ჯამი.

საქალაქო მიმოსვლისათვის მგზავრთა გადაყვანის თვითღირებულება გამოითვლება ექსპლუატაციაში მყოფი თითოეული პარკის მოძრავი შემადგენლობისათვის ცალ-ცალკე, ხოლო შემდეგ ხდება მთლიანი გადაყვანების თვითღირებულების ფორმირება, ხოლო საგარეუბნო გადაყვანების შესრულებისას მიზანშეწონილია თვითღირებულება გამოვთვალოთ ერთ ავტობუსზე.

სამგზავრო გადაყვანების თვითღირებულების გათვლების ჩატარებისას შეიძლება გამოვიყენოთ დანახარჯების შემდეგი მუხლები.

- ავტობუსის მძღოლების და კონდუქტორების ხელფასი მოიცავს, ხელფასს სამუშაო დროის განმავლობაში, დანამატს სტაჟის მიხედვით, დანამატს სადღესასწაულო დღეებში მუშაობისათვის, დანამატს ღამის საათებში მუშაობისათვის და დანამატს ავტობუსის მოძრაობის გრაფიკის ზუსტად დაცვისათვის.
- სოციალური ანარიცხები - აღნიშნული მუხლი ითვალისწინებს: ერთიან სოციალურ ანარიცხებს და დაზღვევის შენატანს (უბედური შემთხვევების და პროფესიული დაავადებებისაგან დაზღვევის შენატანი).
- დანახარჯები ატომობილის სანვავზე. სანვავზე დანახარჯები შედის მატერიალურ დანახარჯებში, რომელიც გათვალისწინებულია პარკის სამეურნეო საქმიანობისათვის და დამტკიცებულია შესაბამისი ორგანოების მიერ.

სანვავის ხარჯი ექსპლუატაციის პროცესში ტოლია:

$$T_{\text{ექსპ.}} = H_{100\text{კმ}} \cdot L_{\text{საერთ.წლ}} / 100 \text{ ლ.}$$

სადაც $H_{100\text{კმ}}$ - არის კონკრეტული მარკის ავტომობილისათვის 100კმ. გარბენზე სანვავის ხარჯის საბაზო ნორმა ლ/100კმ;

$L_{\text{საერთ.წლ}}$ - არის ავტობუსების საერთო წლიური გარბენი, კმ.

სანვავის ხარჯის ნორმა დგინდება თითოეული მარკის და მოდიფიკაციის ავტობუსებისათვის და შეესაბამება საავტომობილო ტრანსპორტის მუშაობის განსაზღვრულ პირობებს. ნორმა ითვალისწინებს სანვავის იმ ხარჯს, რომელიც საჭირო არის სატრანსპორტო პროცესის განხორციელებისთვის. სანვავის ის ხარჯი, რომელიც საჭირო არის პარკში ავტობუსების გადაადგილებისათვის და სხვა სამეურნეო საქმიანობისათვის და არ არის დაკავშირებული მგზავრთა გადაყვანის ტექნოლოგიურ პროცესთან, იანგარიშება ცალკე. სანვავის ხარჯის გაანგარიშებისას საგზაო - სატრანსპორტო, კლიმატური და სხვა საექსპლუატაციო ფაქტორების გათვალისწინება ხდება სხვადასხვა შემასწორებელი კოეფიციენტების გამოყენებით, რომლებიც რეგლამენტირებულია პროცენტების სახით. სანვავის ხარჯის ნორმები იმრდება შემდეგ პირობებში:

1. გამთრის პერიოდში მუშაობის დროს დაახლოებით 5%-ით;
2. მაღალმთიან ადგილებში მუშაობის დროს ზღვის დონიდან 500მ.- დან 1500მ.-დე 5%-ით; 1501მ.- დან 2000მ.-მდე 10 % -ით;



- 2001მ.-დან 3000მ.-მდე 15%-ით
3000მ.-ის ზემოთ 20%-ით.
3. ავტოტრანსპორტის მუშაობისას რთულ საგზაო პირობებში (როდესაც 1კმ.სიგრძის გზაზე გვხვდება მინიმუმ ხუთი უბანი, სადაც გზის წრიული რადიუსი 40მ.-ია ანუ 100კმ მანძილზე გვხვდება 501 მოსახვევი) - 10%-ით
 4. ავტოტრანსპორტის მოძრაობისას ქალაქებში, რომლის მოსახლეობა 2,5 მლნ. ადამიანია -20%-ით. 0,5 დან- 2,5 მლნ ადამიანამდე -15%-ით, ხოლო ქალაქებში სადაც მოსახლეობა ნახევან მილიონამდეა -10%-ით.
 5. ავტოტრანსპორტის მუშაობისას, როცა გადაყვანების ტექნოლოგია ითვალისწინებს ხშირ გაჩერებებს ჩასხდომა-გადმოსვლისათვის, სანჯავის ხარჯი იზრდება 10%-მდე.
 6. ავტომობილებისათვის, რომლებიც ექსპლუატაციაში იმყოფებიან 8 წელზე მეტი- სანჯავის ხარჯი იზრდება 5% მდე.

სანჯავის მთლიანი ნორმა იანგარიშება როგორც ზემოთ მოყვანილი დამატებების ჯამი.

- დანახარჯები შემხეთ მასალებზე- შემხეთ მასალებზე დანახარჯები დგინდება ყოველ დახარჯულ 100ლ სანჯავზე, გაანგარიშებით თითოეული ავტომობილისათვის. ხარჯვის ნორმები ზეთებისათვის დგინდება ლიტრებში ყოველ დახარჯულ 100ლ. სანჯავზე, ხოლო საცხები მასალების ნორმა დგინდება კილოგრამებში ყოველ დახარჯულ 100ლ. სანჯავზე.
- საავტომობილო საბურავების ცვეთა და რემონტი - დანახარჯების ეს მუხლი ითვალისწინებს დანახარჯს საბურავის ცვეთაზე და მათ აღდგენაზე. გაანგარიშების საფუძველს წარმოადგენს რეკომენდაციები საბურავების ცვეთის ნორმის და რესურსის შესახებ. ასევე მეთოდისა ,რომელიც განსაზღვრავს ნორმებს საბურავის აღდგენისათვის.
- ავტომობილების ტექნიკური მომსახურება და რემონტი- დანახარჯები აღნიშნული მუხლის მიხედვით მოიცავს:
 1. რემონტის პროცესში ჩართული ძირითადი და დამხმარე მუშების ხელფასს ;
 2. გადარიცხვები ბიუჯეტში მათი ხელფასებიდან;
 3. დანახარჯები სარემონტო მასალებზე;
 4. დანახარჯები სათადარიგო ნაწილებზე;
 5. ამორტიზაციის ანარიცხები ძირითადი ფონდების მიხედვით;
- მოძრავი შემადგენლობის ამორტიზაცია - დანახარჯების აღნიშნულ მუხლში გამოისახება საამორტიზაციო ანარიცხები იმ მოძრავი შემადგენლობის სრული განახლებისათვის, რომელიც იმყოფება სანარმოს ბალანსზე.

ამორტიზაციის ნორმები იანგარიშება პროცენტებში ავტობუსის ღირებულებიდან 1000კმ გარბენზე. ამიტომ ამორტიზაცია დაირიცხება შემდეგი ფორმულის მიხედვით:

$$A_{\text{ამ}} = H_{\text{ამ}} \cdot C_{\text{ავტ}} \cdot L_{\text{საერ}} / 100 \cdot 1000 \text{ ლარი}$$

სადაც $H_{\text{ამ}}$ -ამორტიზაციის ნორმა პროცენტებში (%)

$C_{\text{ავტ}}$ -ავტობუსის ფასი (ლარი)

$L_{\text{საერ}}$ -ავტობუსის წლიური გარბენი (კმ)



ა) ავტობუსებისათვის (განსაკუთრებით მცირე კლასი) სიგრძით 5მ-დე და სამარშრუტო ტაქსებისათვის $H_{აგ} = 0,22$

ბ) მცირე კლასის ავტობუსებისათვის სიგრძით 7,5 მ.-მდე (ძირითადად საერთო დანიშნულების ტრანსპორტი) $H_{აგ} = 0,22$

გ) საშუალო და დიდი კლასის ავტობუსებისათვის სიგრძით 8მ.-ს ზემოთ, ამორტიზაციის ნორმა ტოლი არის $H_{აგ} = 0,17$

- საერთო სამეურნეო დანახარჯები- აღნიშნულ მუხლში გაერთიანებული არის ხარჯები, რომელიც დაკავშირებულია გარკვეული სახის მომსახურებასთან და მთლიანად წარმოების მართვასთან. მათი სიდიდე აიღება 150% -ის ფარგლებში იმ ხარჯებიდან, რომელიც განსაზღვრული არის მუხლში „მძღოლების და კონდუქტორების ხელფასი“
 $მ_{საერ.} = მძღ. და კონდ. ხელფასი \times 150/100$ (ლარი)

სამგზავრო გადაყვანაზე განეული მთლიანი ხარჯის სიდიდე ტოლი იქნება ზემოთ ჩამოთვლილი მუხლების მიხედვით დანახარჯების ჯამის.

კითხვები თვითშემოწმებისთვის:

1. განმარტეთ ტერმინები „ტრანსპორტი“ და „სატრანსპორტო სისტემები“
2. ჩამოთვალეთ სამგზავრო ტრანსპორტის კლასიფიკაცია
3. ჩამოთვალეთ მგზავრთა ნაკადების შესწავლის შედეგების წარმოდგენის ფორმები.
4. ჩამოთვალეთ ავტობუსების ძირითადი საექსპლუატაციო მახასიათებლები
5. საავტობუსო რეგულარული მარშრუტები და მათი კლასიფიკაცია
6. განსაზღვრეთ ავტობუსის სიჩქარე მარშრუტზე მოძრაობისას
7. განსაზღვრეთ მარშრუტზე ავტობუსების რაოდენობა
8. განსაზღვრეთ საავტობუსო პარკის მახასიათებლები და პარკის ტექნიკურად მზადყოფნის კოეფიციენტი
9. ტარიფები და მათი სახეები სამგზავრო ტრანსპორტზე
10. სამგზავრო გადაყვანების ეფექტურობის გაზრდის გზები



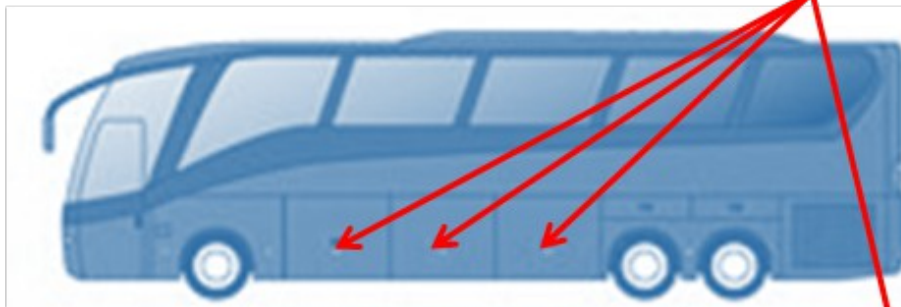


მიკროავტობუსები და მინიბუსები მგზავრების
დასაჯდომი ადგილების მიხედვით



ავტობუსები

განსაკუთრებული ყურადღებით უნდა
დათვალიერდეს საბარგულები და მისაბმელი



50-60 ადგილიანი ავტობუსი



ავტობუსი მისაბმელით

თავი 3. სატვირთო გადაზიდვების ლოჯისტიკა



ტვირთების გადაზიდვა - ეს არის მათი ადგილმდებარეობის შეცვლა ეკონომიურობის პრინციპის დაცვით (ღირებულებითი და დროის დანახარჯების შემცირება). ეს პროცესი ეკონომიურად გამართლებული უნდა იყოს, რადგანაც ტვირთბიდვის დროს იხარჯება დრო, თანხები და ეკოლოგიური რესურსები. დროის ფაქტორის მნიშვნელობა იზრდება ლოჯისტიკური კონცეფციების გაჩენის გამო, რომლებიც მოითხოვენ იმ მასალების შემცირებას (მათ შორის იმ მარაგებისა, რომლებიც იმყოფებიან გზაში, ანუ გადაზიდვის პროცესში), რომლებიც საგრძნობლად ზღუდავენ მატერიალურ და სასაქონლო რესურსებს, ანუ „ბოჭავენ“ კაპიტალს. ტრანსპორტირება მოითხოვს გადამზიდავი ფირმის შიგა ფინანსურ რესურსებს საკუთარი სატრანსპორტო საშუალებით ტვირთბიდვის განხორციელების შემთხვევაში და გარე დანახარჯებს ტვირთბიდვისათვის სხვა სატრანსპორტო ფირმების კუთვნილი ტრანსპორტის გამოყენების დროს. 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. ტვირთების შენახვა, როგორც ტრანს

3.1 გადაზიდვის მარშრუტის დაგეგმვა

არსებობს ტრანსპორტის შემდეგი ძირითადი სახეები: საჰაერო, სარკინიგზო, საზღვაო და საავტომობილო ტრანსპორტი. თითოეული ტრანსპორტის სახეს გააჩნია თავისი უპირატესობები და ნაკლოვანებები. განვიხილოთ თითოეული ტრანსპორტის სახე, მისი უპირატესობები და ნაკლოვანებები:

საჰაერო ტრანსპორტი:



საჰაერო ტრანსპორტი გამოიყენება მგზავრთა გადაყვანისთვის და ტვირთის გადასაზიდად საჰაერო გზით.

საჰაერო სივრცის დაპყრობას ადამიანები უძველესი დროიდან ცდილობდნენ. ჰაერში გაფრენის მრავალრიცხოვან პიონერებს შორის დიდება მოიპოვა ორმა ფრანგმა, ძმებმა მონგოლფიერებმა, რომლებმაც 1783 წელს ააგეს ჰაერზე უფრო მსუბუქი



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, რომელმაც 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 გადასაყვანად რკინიგზის ლიანდაგებზე მოძრავი საშუალებებით.



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. ამიერკავკასიის 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. Bonfond 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 ბუნებრივ მონოპოლისტს 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 ზღვებსა და ოკეანეებში.

უპირატესობა:

- დიდი წონისა და მოცულობის ტვირთების გადაზიდვის შესაძლებლობა;
- ძალიან დიდი პარტიის ერთდროულად გადაზიდვის შესაძლებლობა;



- დაბალი თვითღირებულება;

ნაკლოვანება:

- დაბალი სიჩქარე;
- დამოკიდებულება მეტეოროლოგიურ და გეოგრაფიულ პირობებზე;
- რთული საპორტო ინფრასტრუქტურის შექმნის აუცილებლობა;
- ნაკლები მისაწვდომობა დანიშნულების ბოლო პუნქტამდე;

საავტომობილო ტრანსპორტი



საავტომობილო ტრანსპორტი გამოიყენება ტვირთების გადასაზიდად და მგზავრების გადასაყვანად საავტომობილო გზების მეშვეობით.

უპირატესობა:

- მაღალი მიღწევადობა;
- ტვირთების მითანის შესაძლებლობა კარიდან კარამდე;
- მანევრულობა, მოქნილობა, დინამიურობა;
- მაღალი სიჩქარე;
- ალტერნატიული მარშრუტების არჩევის შესაძლებლობა;
- მცირე პარტიებით ტვირთის გადაზიდვის შესაძლებლობა;
- გადამზიდვის ფართო არჩევის შესაძლებლობა (ბუნებრივი მონოპოლისტის არ არსებობა);

ნაკლოვანება:

- დაბალი მწარმოებლობა
- დამოკიდებულება მეტეოროლოგიურ და გეოგრაფიულ პირობებზე;
- დამოკიდებულება საგზაო პირობებზე;
- ეკოლოგიური პრობლემები;
- 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 მითანა საბოლოო დანიშნულების პუნქტამდე.

როგორც ზემოთ მოცემულიდან ჩანს თითოეული სახის ტრანსპორტს გააჩნია თავისი უპირატესობები და ნაკლოვანებები, რომელიც უნდა გაითვალისწინოს სატრანსპორტო



ლოჯისტიკის ოპერატორმა ტრანსპორტირების ხერხის, სატრანსპორტო საშუალებისა და კონკრეტული გადაზიდვის შერჩევის დროს.

თანამედროვე ტექნიკური საშუალებების გამოყენებით, მაგალითად როგორც არის ინტერნეტ საიტი www.maps.google.com ხდება კონკრეტული სიტუაციიდან გამომდინარე ალტერნატიული მარშრუტების დადგენა, რომელიც შეიძლება იყოს სახმელეთო, საზრვაო, საჰაერო და სარკინიგზო. ასევე ხდება მოძიებული მარშრუტების მანძილის დადგენა.

განვიხილოთ მაგალითი:

საჭიროა ტვირთის გადაზიდვა ქალაქ ფოთიდან ყაზახეთის ქალაქ ალმაატამდე.

ნაბიჯი 1

- მარშრუტების დადგენა

ნაბიჯი 2

- მანძილის დადგენა თითოეულ მარშრუტზე

ნაბიჯი 3

- თითოეული მარშრუტის თვითღირებულების გამოთვლა (დამოკიდებულია მანძილზე, ინფრასტრუქტურაზე, ტრანზიტულ ქვეყნებზე და მათ სატრანსპორტო რეგულაციებზე, სანავის ღირებულებაზე ტრანზიტულ ქვეყნებში).



ნაბიჯი 4

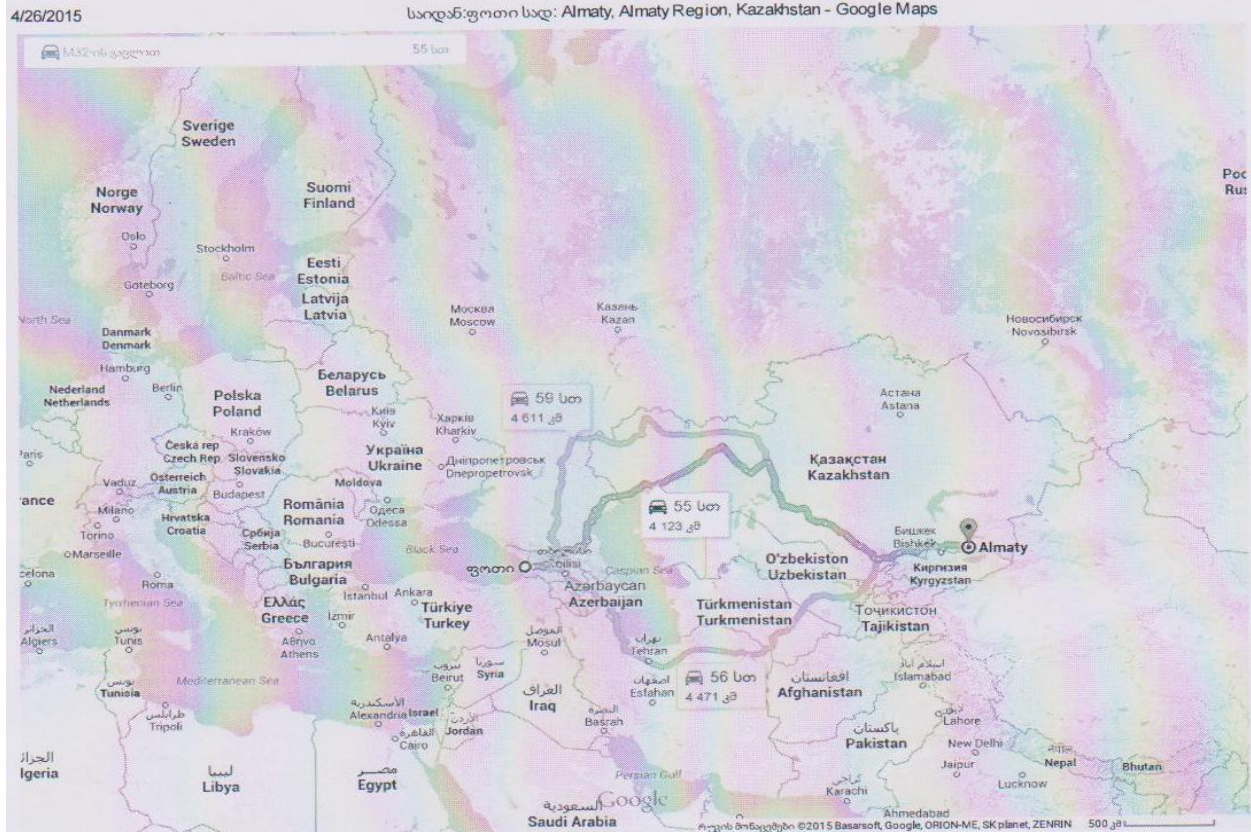
- გადაზიდვის დროის გამოთვლა;

ნაბიჯი 5

- ბუნებრივი და რელიგიური პირობების დადგენა თითოეულ მარშრუტზე;

ნაბიჯი 6

- სხვადასხვა სახის ტრანსპორტის მისაღვომობა;





მოცემულ შემთხვევაში გვაქვს რამოდენიმე ალტერნატიული მარშრუტი:

1. საავტომობილო ტრანსპორტით საბაჟო გამშვები პუნქტი "ყაზბეგიდან" რუსეთის გავლით, რომლის მანძილია 4123 კმ.
2. საავტომობილო ტრანსპორტით საბაჟო გამშვები პუნქტი "წითელი ხიდიდან" აზერბაიჯანის, ირანის, თურქმენეთის, და უზბეკეთის გავლით, რომლის მანძილია 4471 კმ.
3. სარკინიგზო ტრანსპორტით აზერბაიჯანის, კასპიის ზღვის ბორანიტ გადაკვეთით და თურქმენეთის გავლით
4. ასევე შეიძლება საჰაერო ტრანსპორტითაც 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 განელილ მარშრუტზე, რომლის თვითღირებულებაც შედარებით ნაკლებია და მოთხოვნილ დროშიც ეტევა.

3.2 შეზღუდვების დადგენა მარშრუტებზე

მარშრუტებზე შესაძლო დაბრკოლებები შეიძლება იყოს სხვადასხვა ტიპის. ესენია: გეოგრაფიული, კლიმატური, პოლიტიკური თუ სხვა. ასევე გასათვალისწინებელია, რომ საერთაშორისო გადაზიდვების შემთხვევაში ყველა ქვეყანას აქვს დანესებული არკვეული შეზღუდვები სატრანსპორტო საშუალების გადაადგილებაზე. ეს შეზღუდვები შეიძლება იყოს:

- 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. რაც



შეეება მასას,
დატვირთული



სატრანსპორტო საშუალების ერთ ღერძზე დატვირთვა არ უნდა აღემატებოდეს 10 ტონას ან/და სრული მასა არ უნდა აღემატებოდეს 44 ტონას (საქართველოს კანონი "საგზაო მოძრაობის შესახებ" მუხლი 47).

- საერთაშორისო გადაზიდვების მწარმოებელ მძღოლთა შრომისა და დასვენების რეჟიმები. ამ რეჟიმების პარამეტრების სარეგისტრაციო მონაცემებს (ტაქოგრაფები) და მათ გამოყენება. ტაქოგრაფი უზრუნველყოფს ავტომატურ რეგისტრაციას:
 - მძღოლების მიერ ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა მართვის დრო;
 - დასვენების დრო;
 - მოძრაობის სიჩქარეები;
 - 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 ხელსაწყოთა - ტაქოგრაფის გამოყენებით.

ავტოსატრანსპორტო საშუალებაზე 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 ნევრი 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 გადაზიდვებებს შეეზღუდებოდა როგორც სამგზავრო, ასევე სატვირთო



ავტოსატრანსპორტო საშუალებების პარკის განახლების შესაძლებლობა, რადგანაც ციფრული ტექნოლოგიით 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 გადაზიდვები ევროპის მიმართულებით უკვე წლების მანძილზე იყენებენ ელექტრომექანიკურ (ანალოგურ) ტექნოლოგიებს.

საქართველომ შეთანხმებასთან მიერთებისას, დათქმის სახით მიიღო ე.წ. "ტოლერანტობის პერიოდი" (შეთანხმების ძალაში შესვლის თარიღიდან 2 წელი) ციფრული ტექნოლოგიების სისტემის დანერგვასთან დაკავშირებით, რომელიც ამოიწურა 2013 წლის 19 ნოემბერს. ჩვეულებრივი, ანალოგური ტიპის ტექნოლოგიების ნაცვლად ახალი ავტოსატრანსპორტო საშუალებები 2004 წლის მეორე ნახევრიდან უკვე აღჭურვილია ციფრული ტექნოლოგიებით, რომელთათვისაც აუცილებელია მძღოლთა პირადი ელექტრონული ბარათები. აღნიშნული ბარათების გარეშე საქართველოში რეგისტრირებული ციფრულტექნოლოგიანი 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 (AETR) წესების დარღვევით საერთაშორისო საავტომობილო გადაყვანა-გადაზიდვის განხორციელება გამოიწვევს დაჯარიმებას 500 ლარის ოდენობით, რომელიც საქართველოს მთავრობის მიერ უკვე ინიცირებულია საქართველოს პარლამენტში.

საქართველოს საავტომობილო გზებზე AETR-ის წესების დარღვევაზე კონტროლს განახორციელებენ საპატრულო პოლიციის ტექნოლოგიების მონაცემების წამკითხველი ტექნიკური საშუალებებით აღჭურვილი და შესაბამისად გადამზადებული თანამშრომლები. AETR-ით განსაზღვრული პირობების დაცვის კონტროლს სხვა შემთხვევებში კი, განახორციელებს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო ან ის უწყება, რომლებზედაც სამინისტროსგან იქნება ეს უფლებები დელეგირებული.

- ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მიერ გახარჯული სანავის აღრიცხვისა და გამოქვითვის საკითხები. რიგ ქვეყნებში (მათ შორის საქართველოშიც) არის დანესებული შეზღუდვები სანავის შეტანაზე სატრანსპორტო საშუალების მიერ. მაგალითად: თურქეთის რესპუბლიკაში შესვლისას სატრანსპორტო საშუალებაში არ უნდა ესხას 500 ლიტრ სანავაზე მეტი. ანალოგიური შეზღუდვაა საქართველოში შემოსვალზეც (**საქართველოში სანავის შემოტანაზე დანესებული შეზღუდვა**)

ასევე არსებობს ტექნიკური მოთხოვნები რომელსაც სატრანსპორტო საშუალება უნდა აკმაყოფილებდეს. საავტომობილო ტრანსპორტის მოძრავ შემადგენლობას ნაყენება



მოთხოვნების სამი 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 (მა-გალითად, დაკიდების ტიპი რესორული ან/და პნევმატიური);
- დაკავშირებული გადაზიდვების განსაკუთრებულ პირობებთან (მაგალითად, სწრაფფუჭებადი და საშიში ტვირთების გადაზიდვა დადგენილი წესების მიხედვით, მძიმე წონიანი და მსხვილგაბარიტიანი ტვირთების გადაზიდვა არსებული რეკომენდაციების შე-საბამისად);

ავტოსატრანსპორტო 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;
- მისაწვდომადობა საბაჟო კონტროლისათვის.

საავტომობილო ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისადმი წაყენებული მოთხოვნები:

- საბურავების პროტექტორის სიღრმე ყველა ავტომობილისათვის არაუმცირეს 1,6 მმ;
- უკანა დამცველი ბამპერის არსებობა, ნახევრადმისაბმელებისათვის მონყობილობების, ავარიული სიგნალიზაციის, ტახოგრაფის, უკანა ამოსაცნობი ნიშნების არსებობა;

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, რომლებიც განსაზღვრავენ 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 გადაამზიდავი ვალდებულია შეამოწმოს:

- სასაქონლო-სატრანსპორტო ზედღებულში შესრულებული ჩანაწერების სისწორე, რომელიც ეხება სატვირთო ადგილების რაოდენობას, მათ მარკირებასა და ნუმერაციას;
- ტვირთისა და მისი შეფუთვის გარეგან მდგომარეობას.

საშიში 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 შეთანხმების 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 იმყოფებიან 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 გევიტ.

3.3 ოპტიმალური სატრანსპორტო სახეობის შერჩევა

თითოეული ტრანსპორტის სახეს გააჩნია ქვესახეები. ესენია:



სარკინიგზო ტრანსპორტი: სავაგონო პარკი შედგება სამგზავრო და სატვირთო ვაგონებისაგან: სატვირთო ვაგონები იყოფა უნივერსალური (დახურული, ნახევარვაგონები, ბაქნები, ცისტერნები) და სპეციალიზირებულად განსაზღვრული სახის ტვირთის გადა-საზიდად (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 მსხვილგაბარიტიანი ტვირთების გადაზიდვა წარმოებს ტრანსპორტიორებზე ტვირთამწეობით 400 ტ. ვაგონის თითოეული ტიპი ხასიათდება ტვირთამწეობით, მოცულობით, ვაგონის ტარის მასით და სხვა მაჩვენებლებით. ტვირთამწეობა განისაზღვრება ტვირთის რაოდენობით ტონებში, რომელიც შეიძლება ჩატვირთულ იქნას მოცემულ ვაგონში მისი სავალი ნაწილების, ჩარჩოს და ძარის სიმტკიცისაგან გამომდინარე.

სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალებების გავრცელებული სახეები

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.

პორტი ეწოდება სანაპირო პუნქტს, რომელსაც აქვს მოხერხებული საწყლოსნო მისასვლელები გემებისათვის, დაკავშირებული სანაპირო ტერიტორიის მხრიდან სარკინიგზო და ურელსო ტრანსპორტთან. იგი აღჭურვილია ნაგებობებით, მონყობილობებით და მექანიზმებით, რომლებიც უზრუნველყოფენ გემების, ვაგონებისა და ავტოტრანსპორტის სწრაფ დატვირთვასა და გატვირთვას.

სატვირთო სადგური – ესაა საგზაო და სატვირთო მონყობილობების, ტექნიკური და სამომსახურეო სათავსოების კომპლექსს და განკუთვნილია შესაბამისი სატვირთო და კომერციული ოპერაციების შესასრულებლად. ის წარმოებს ოპერაციებს ტვირთების და ბარგის მიღების, დატვირთვისა და გასაცემად.









საზღვაო/სამდინარო სატრანსპორტო საშუალებების გავრცელებული სახეები

#	გემი	სახე	დანიშნულება
---	------	------	-------------





განათლების ხარისხის განვითარების პროექტის ფარგლებში



	<p>სამგზავრო ვაგონები</p>	<p>გამოიყენება მგზავრთა და მათი ბარგისა და ხელბარგის გადასაზიდვად უმეტესწილად ქვემოთა და შუა რეგონებში.</p>		
<p>სამგზავრო ვაგონი</p>		<p>საბარგო ვაგონი</p>		
	<p>კონტეინერული ვაგონები</p>		<p>ნებიან და მთიან რაიონებში ამ ტიპის ვაგონები უმეტესად 40-ფუტის სიგრძისაა. მათი ტვირთის ტევადობა შეადგენს 1000 ტონას. 2000 წლიდან დაიწყო მათი მოხმარების შემცირება სათვალის ცხოვრების უდიდესი კონტეინერული ვაგონების გამოყენების გამო.</p>	
<p>დახურული სატვირთო ვაგონი</p>	<p>დახურული ვაგონი ავტომანქანების გადასაზიდვად ცხოვრების უდიდესი კონტეინერული ვაგონების გამოყენების გამო.</p>		<p>ვარდობა, მთიან რაიონებში მათი გამოყენება შეზღუდულია, რადგან მათი ტვირთის ტევადობა შეადგენს 100 ტონას. ასევე მათი გამოყენება შეზღუდულია მთიან რაიონებში.</p>	
	<p>გენერალური კარგო ვაგონი</p>	<p>ვაგონი-ციტერნა თხევადი ტვირთებისთვის</p>	<p>მთიან რაიონებში მათი გამოყენება შეზღუდულია, რადგან მათი ტვირთის ტევადობა შეადგენს 100 ტონას.</p>	
<p>ვაგონი-თურმოსი</p>		<p>ნაყარი ტვირთებისთვის</p>		<p>რის, ნაყარი ტვირთებისთვის მათი გამოყენება შეზღუდულია, რადგან მათი ტვირთის ტევადობა შეადგენს 100 ტონას.</p>
<p>ვაგონი ნაყარი ტვირთებისთვის</p>	<p>ვაგონი-კონტეინერი</p>	<p>ხელშეკრულებების საფუძველზე ახორციელებენ გადაზიდვებს ანუ მიაქვთ ტვირთი იქ, საითაც კონკრეტულ შემთხვევაში მიუთითებენ.</p>		



		<p>საკაბოტაჟო გემი</p>	<p>საკაბოტაჟო გემები გადაადგილებენ საქონელს პატარა პორტებიდან დიდ პორტებში და პირიქით. ისინი შედარებით მცირე ზომის არიან, მოძრაობენ სანაპიროს გასწვრივ და დროის მოკლე შუალედში ბევრ გაჩერებებს აკეთებენ.</p>
		<p>რო-რო ტიპის გემი</p>	<p>მათ არა აქვთ ტიპური გემის ფორმა და განკუთვნილი არიან სახმელეთო ტრანსპორტის (ავტოტრანსპორტი და სარკინიგზო ვაგონები) გადასაზიდვად. სატრანსპორტო საშუალებები გემში ხვდებიან სპეციალური გასაშლელი რამპის მეშვეობით, შესაბამისად მათი დატვირთვა და გადმოტვირთვა დიდ დროს არ საჭიროებს.</p>
		<p>რეფერი</p>	<p>რეფერები განკუთვნილია გაყინული საქონლის გადასაზიდვად. ძირითადად ის კონტეინერმზიდის ნაირსახეობაა და განკუთვნილია მხოლოდ რეფრეჟერატორი კონტეინერების გადასაზიდვად. ეს კონტეინერები გადაზიდვის პროცესში ჩართული არიან გემის ელექტრო სისტემაში.</p>
		<p>ტანკერი</p>	<p>ტანკერი გამოიყენება თხევადი ტვირთის, უმეტეს შემთხვევაში ნავთობის გადასაზიდვად.</p>

საავტომობილო ტრანსპორტი: საავტომობილო ტრანსპორტის მატერიალურ-ტექნიკური ბაზა შედგება მოძრავი შემადგენლობის (ავტომობილების, მანქვარების, მისაბმელებისა და ნახევარმისაბმელების), ავტოსატრანსპორტო საწარმოებისა და საავტომობილო გზებისაგან.



სატვირთო ავტომობილებს ასხვავებენ ტვირთამწეობის მიხედვით: განსაკუთრებით მცირე - 0,5ტ-მდე; მცირე 0,5 ს-2ტ; საშუალო 0,5 ს-15ტ და განსაკუთრებით დიდი - 15ტ-ზე მეტი.

ავტომობილ-მანევარები - ესაა ავტომობილები, რომლებიც მოწყობილია 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.

მოძრავი შემადგენლობის ეფექტურობის მაჩვენებლები შეიძლება იყოს თვითღირებულება, მწარმოებლობა, ენერგოტევადობა, მასალათევადობა და სხვა.

სატვირთო ავტოსატრანსპორტო საშუალება ძარის მოწყობილობისა და სხვა კონსტრუქციული თავისებურებათა გამოც იყოფა შემდეგ ავტოსატრანსპორტო საშუალებებად:

- საერთო დანიშნულების ავტომობილები, მისაბმელები, ნახევრადმისაბმელები, რომელსაც აქვს გადაუბმელი ბორტიანი ძარა, მოწყობილი რიგ შემთხვევაში რკალებიანი ბრეზენტით, გამოიყენება სხვადასხვა სახის ტვირთების გადასაზიდად;
- სპეციალიზირებული ავტომობილები, მისაბმელები და ნახევრადმისაბმელები, მათ აქვთ ძარების სხვადასხვა ტიპები, განკუთვნილი განსაზღვრული სახის ტვირთების გადასაზი-დად (მაგალითად, თვითმცლელები, ცისტერნები, ავტომობილები სპეციალური ბაქნებით და სხვა);
- სპეციალური საავტომობილო ფარდულები, ავტომობილები კომპრესორული მოწყობილობებით, მოსავლის ასაღები ავტომობილები, მძიმე წონიანი და (ანდა) 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 საშუალებაა მექანიკური ამძრავის გარეშე, დანიშნულია ტვირთების გადაზიდვისათვის და მანევართან შეერთებულია ისეთნაირად, რომ მისი მასის დიდი ნაწილი გადასულია უშუალოდ მანევარზე;

ავტომატარებელი - კომბინირებული ავტოსატრანსპორტო საშუალება, რომელიც შედგება სატვირთო ავტომობილისა და მისაბმელისაგან (მისაბმელი ავტომატარებელი მისაბმელისა და მისაბმელის ანდა ნახევრადმისაბმელისაგან) უნაგირა ავტომატარებელი;



სატვირთო ავტომობილები



განათლების ხარისხის განვითარების
ეროვნული ცენტრი



ნახევარმისაბმელი ტენტით



ავტომატარებელი



კონტეინერშხიდი



ავტომშხიდი



რეფრეკატორი



ცისტერნა



ე.წ. მვირე სატვირთო



სატვირთო მიკროავტობუსი

ამა თუ იმ სახის ტრანსპორტის შერჩევის დროს, ძირითადი კრიტერიუმის სახით გადაზიდვის ვადებისა და დანაკარგების გარდა, გამოდის კონკრეტული სახის ტვირთის ტრანსპორტირების ეკონომიკური მიზანშეწონილობისა და ტექნიკური



შესაძლებლობების უზრუნველყოფა. იმავე დროს ტრანსპორტის სხვადასხვა სახეები ურთიერთშეცვლადია და აქ უკვე ყველაფერი დამოკიდებულია ტვირთმფლობელის შერჩევაზე.

სხვადასხვა სახის ტრანსპორტის გამოყენება დამოკიდებულია ფაქტორების დიდ რაოდენობაზე: გეოგრაფიული და სემონური ფაქტორები; ინფრასტრუქტურის მრავალფეროვნების ხარისხი; გადაზიდვის მოცემული ვადებისა და გზაში ტვირთების დაცვის უზრუნველყოფის 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/და შერეული მიმოსვლების გამოყენება.

უნდა განვასხვაოთ ტრანსპორტის სახის შერჩევის ეკონომიკური და არაეკონომიკური კრიტერიუმები. მაგალითად, ისეთი ფაქტორი, როგორცაა ზღვაზე გასასვლელის არსებობა ან არ არსებობა, 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 გადასახდელების 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 გადასახდელების სიმარტივით, მომსახურების მოქნილობით ფასდება უკეთესად, ვიდრე სარკინიგზო მიზიდვა. შერეულმა გადაზიდვამ გადაზიდვის უსაფრთხოების მიხედვით მიიღო ცუდი შეფასება საავტომობილო და სარკინიგზო ტრანსპორტთან შედარებით.

განვითარებული საბაზრო ეკონომიკის ქვეყნების მონაცემებით გამოკითხული ტვირთგამგზავნების 35% ყველაზე დიდ მნიშვნელობას ანიჭებს მიზიდვის ღირებულებას, 31% - ვადებს, 14% - მომსახურების მოქნილობასა და საიმედობას (დაცვას) 10%.

მიმოსვლის სახეები:

ტვირთების გადაზიდვების პრაქტიკაში ანსხვავებენ მიმოსვლის ორ სახეს: შერეულსა და პირდაპირს.

შერეული მიმოსვლა - ტვირთების გადაზიდვა სხვადასხვა, ან/და 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 ტვირთების გადაზიდვა ერთი დოკუმენტით. იგი ასრულებს გადაზიდვის ხელშეკრულების ფუნქციას, მაშინაც კი, თუ ტვირთის გადატვირთვაც მოხდა გზაში. ასეთი დოკუმენტი უშუალოდ გადაეცემა სხვა სახის ტრანსპორტზე და მიდის მასთან ერთად მორიგ გადატვირთამდე ან/და მიზიდვის დასასრულამდე.

საქონლის მიზიდვაში მონაწილე ტრანსპორტის სახეთა მიხედვით სატრანსპორტო სისტემები იყოფა ერთსახიან (იუნიმოდალურ) და მრავალსახიან (მულტიმოდალურ ან/და ინტერმოდალურ) სისტემებად.

ერთსახიანი სისტემა, მიუხედავად გარეგნული სიმარტივისა და ფართო გავრცელებისა, რთულდება ტვირთების შეკრების, გამსხვილებულ გზაწინააღმდეგობის 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 ტერმი-ნალური 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 გადანაცვების 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 გადაზიდვითააგანი აწარმოებს მთელი მიზიდვის ორგანიზებას გაგზავნის ერთი პუნქტიდან გადატვირთვის ერთი ან რამდენიმე პუნქტის გავლით, დანიშნულების პუნქტამდე. გადაზიდვაზე პასუხისმგებლობისაგან დამოკიდებულებით გაიყვამა 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 საგადასაზიდო 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 მინოდების პროცესის წინმსწრები, თანმხლები და დამამთავრებელი ინფორმაციის მეშვეობით.

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.

3.4 გადაზიდვის შერჩევა

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 გადაწყვიტოს საკითხი იმის შესახებ, შექმნას თუ არა თავისი სატრანსპორტო საშუალებათა პარკი, ან/და გამოიყენოს დაქირავებული ტრანსპორტი (საერთო სარგებლობის თუ კერძო). ალტერნატივების შერჩევის დროს გამოდიან კრიტერიუმების განსაზღვრული სისტემიდან, მათ მიეკუთვნება:

დანახარჯები სატრანსპორტო საშუალებათა საკუთარი პარკის შექმნასა და ექსპლუატაციაზე (სატრანსპორტო საშუალებათა არენდა, ლიზინგი);

ტრანსპორტირებისათვის სატრანსპორტო, სატრანსპორტო ლოგისტიკური ფირმებისა და სხვა ლოგისტიკური პარტნიორების მომსახურების გადახდა;

ტრანსპორტირების სიჩქარე (დრო);

ტრანსპორტირების ხარისხი, მიზიდვის საიმედოობა, ტვირთების (შენახვა) დაცვა და ა.შ.

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 ლოგისტიკური პროცედურები მოიცავს:

ტრანსპორტირების სახის შერჩევა

ტრანსპორტის სახის (ან/და რამდენიმე სახის) შერჩევა;

ტრანსპორტირებაში ლოგისტიკური შუამავლების შერჩევა;

უნიმოდალური (ერთსახოვანი) ტრანსპორტირება ხორციელდება ერთი სახის ტრანსპორტით. მაგალითად, საავტომობილოთი. ჩვეულებრივ გამოიყენება, როდესაც ცნობილია (მოცემულია) ლოგისტიკურ ჯაჭვში ტრანსპორტირების საწყისი 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 გზავნილების შემთხვევაში მოკლე მანძილებზე _ საავტომობილო.

ტვირთების შერეული გადაზიდვა (შერეული გადაზიდვა) ჩვეულებრივ ხორციელდება ორი სახის ტრანსპორტით, მაგალითად: სარკინიგზო _ საავტომობილო, სამდინარო _ საავტომობილო, საზღვაო _ სარკინიგზო და ა.შ. 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 ტიპურ 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 (ტვირთის მიზიდვის) მოცემული დრო;
- მაქსიმალური საიმედოობა და უსაფრთხოება;
- მინიმალური დანახარჯები, რომლებიც დაკავშირებულია მარაგებთან გზაში;
- ტრანსპორტის სახის სიმძლავრე და მინვდომა;
- პროდუქციული დიფერენციაცია.

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. 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 გაითვა ლისწინოს სიმძლავრისა და მინვდომის მაჩვენებლები ტრანსპორტის ბიდეითუნარიანობის შესაძლებლობების, ტექნიკურ-ეკონომიკური მაჩვენებლების და სივრცული მიდგომის სახით.

ბოლოს, შერჩევის მნიშვნელოვან პირობას წარმოადგენს გზაში ტვირთების დაცვის, ტვირთების ხარისხის, სტანდარტებისა და საერთაშორისო ეკოლოგიური მოთხოვნების უზრუნველყოფა.

ტრანსპორტირებაში გადაწყვეტილებათა მიღების მრავალკრიტერიული 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, გადამზიდავების საკმაოდ დიდი რაოდენობა და აქვს სხვადასხვა ორგანიზაციულ-სამართლებრივი ფორმა. გადამზიდავების წინასწარი შერჩევის ძირითად კრიტერიუმებს წარმოადგენს ხარჯები ტვირთების გადაზიდვაზე, მიზიდვის დროის საიმედოობა, ტვირთების დაცვა გა აზიდვის დროს.

შერჩევის პროცედურის დამატება წარმოებს სხვა რაოდენობრივი და ხარისხობრივი მაჩვენებლებით. დასავლეთის პრაქტიკაში გადამზიდავების შერჩევას ხშირად გამოიყენება სპეციალურად დამუშავებული მონაცემების სისტემა.

გადამზიდავის შერჩევის კრიტერიუმის რანჟირება:

- ~კარიდან კარამდე” ტრანსპორტირების ტარიფები (დანახარჯები)
- ~კარიდან კარამდე” ტრანზიტის საერთო დრო
- გადამზიდავის მზადყოფნა ტარიფის შეცვლის შესახებ მოლაპარაკებებისათვის
- გადამზიდავის ფინანსური სტაბილურობა
- სერვისის (სიხშირე) დონე
- ტვირთების დაცვა
- გზავნილებათა ექსპედირება
- პერსონალის კვალიფიკაცია
- გზავნილებათა თვალყურის დევნება
- გადამზიდავის მზადყოფნა მოლაპარაკებისადმი სერვისის შეცვლის შესახებ
- გადაზიდვების მარშრუტიზაციის სქემის მოქნილობა
- განაცხადის პროცედურა (ტრანსპორტირების შეკვეთა)

კითხვები თვითშემოწმებისთვის:

1. ჩამოთვალეთ ტრანსპორტის სახეები
2. ჩამოთვალეთ საჰაერო ტრანსპორტის უპირატესობა და ნაკლოვანება
3. ჩამოთვალეთ საზღვაო ტრანსპორტის უპირატესობა და ნაკლოვანება
4. ჩამოთვალეთ სარკინიგზო ტრანსპორტის უპირატესობა და ნაკლოვანება
5. ჩამოთვალეთ საავტომობილო ტრანსპორტის უპირატესობა და ნაკლოვანება
6. რა მოთხოვნებს ითვალისწინებს ტაქოგრაფი?
7. ჩამოთვალეთ სარკინიგზო ტრანსპორტის ტიპები
8. ჩამოთვალეთ საზღვაო ტრანსპორტის ტიპები
9. რა და რა მიმოსვლის სახეები არსებობს?



10. რას ნიშნავს მულტიმოდალური
გადაზიდვა?



თავი 4. ტვირთისა და გადაზიდვის სახეები

4.1 ტვირთის კლასიფიკაცია

ტვირთს მოიხსენიებენ, როგორც გადასაზიდ საქონელს კომერციული დანიშნულებით. მისი გადაზიდვა ხდება სხვადასხვა საშუალებებით: გემით, თვითმფრინავით, რკინიგზით, ფურგონით, სატვირთო მანქანით ან ინტერმოდალური ტრანსპორტით. გამოყოფენ ტვირთის ტიპებს.

➤ გაზი

ნახშირწყალბადების ბუნებრივი ნაერთების კომპლექსი, რომელიც ნორმალური ატმოსფერული წნევისა და ტემპერატურის პირობებში შეიძლება იყოს აირად (ნავთობის თანმდევი ან ბუნებრივი გაზი), თხევად (ნავთობი და კონდენსატი) ან მყარ (პარაფინი, ბიტუმი, გაზის ჰიდრატები) მდგომარეობაში; მასში ერთიანდება *გაზი და აირები, გაყინული ან დაპრესილი მაღალი წნევის პირობებში*

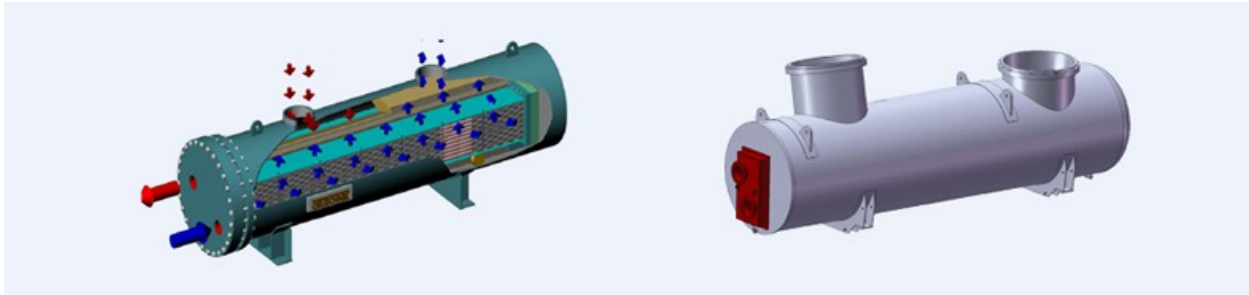
ეს კლასი იყოფა შემდეგ ქვეკლასებად:

- 2.1. არა აალებადი გაზი
- 2.2. არა აალებადი მომწამვლელი გაზი
- 2.3. ადვილად აალებადი გაზი
- 2.4. ადვილად აალებადი მომწამვლელი გაზი
- 2.6. ქიმიურად არამდგრადი გაზი.
- 2.7. ქიმიურად არამდგრადი მომწავლელი გაზი

ნავთობისა და მარცვლეულისგან განხვავებით მისი მყარ მდგომარეობაში ტრანსპორტირება საკმაოდ რთულია, რადგან არ ხასიათდება თავისუფალი გადინების



და ადვილად დატვირთვის შესაძლებლობებით. ამიტომ სიმარტივისთვის მას გადააქცევენ თხევად მდგომარეობაში ექსტრემალური გაგრილების ან მაღალი წნევის საშუალებით. ამ გზით გაზის მოცულობა 600ჯერ მცირდება, მაგრამ წარმოშობს სხვა შემაფერხებელ ფაქტორებს გადასაზიდად. ასეთ დროს გაზი თხევად მდგომარეობაში უნდა იმყოფებოდეს მთელი ტრანსპორტირების განმავლობაში. ამიტომ გადამზიდი უნდა იყოს ალჭურვილი გაყინვა/დაპრესვის სისტემით. შედეგად გაზის გადამზიდი ტანკერები ყველაზე კომპლექსურ გემებად ითვლებიან და ჯდება ნავთობის ტანკერზე ორჯერ მეტი.



თხევადი ნაყარი ტვირთი

ყოველი ჩვენთაგანი ხვდება ყოველდღიურ ცხოვრებაში. ბენზინიდან დაწყებული ხილის წვენიც თუ საჭმელი ზეთიც დამთავრებული. ისინი ხასიათდებიან თავისუფალი გადინების შესაძლებლობით და არ თავსდება ყუთში, ნაცვლად ამისა ის ისხმება დიდ ავზებში, რისი ტრანსპორტირებაც ხდება მოგვიანებით.



მშრალი ნაყარი ტვირთი
მთავარი მახასიათებელი



ფაქტორები ნაყარი ტვირთისა არის ის, რომ ისინი არიან შეუფუთავები და ერთგვაროვანი, რაც ხდის უფრო მარტივს რომ მოხდეს მათი დაყრა ან ჩაშვება ნაყარი გადამზიდვის ტრიუმზე. როგორც სახელიდან ჩანს მშრალი ტვირთი უნდა ინახებოდეს მშრალად. სინესტემ შეიძლება დააზიანოს მთლიანი ტარა. ასევე საგულისხმოა ის ფაქტი, რომ მრავალი მშრალი ნაყარი ტვირთი კლასიფიცირდება, როგორც „სახიფათო ტვირთი“, რომელიც საჭიროებს სპეციალურ ყურადღებას ჩატვირთვა, ტრანსპორტირება გადმოტვირთვის დროს, რადგან შეიძლება ის გადალაგდეს გადაზიდვის დროს, რაც გამოიწვევს ტრანსპორტის დაზიანებას.

გაყინული ტვირთი

ყველანი ვყიდულობთ მაღაზიაში ახალ პროდუქციას, მაგრამ ბევრი ჩვენგანი არ დაფიქრებულა საიდანაა ეს პროდუქტი გადმოზიდული. მსგავსი მსხვრევადი და მალფუჭებადი ტვირთი მოითხოვს სპეციალური ტრანსპორტირების წესებს, რომელიც უზრუნველყოფს ტვირთის საჭირო ტემპერატურაზე შენახვას და დანიშნულების ადგილას დროულ მიტანას. ამისათვის იყენებენ სპეციალურ მაცივრიან გადაზიდვის საშუალებებს.



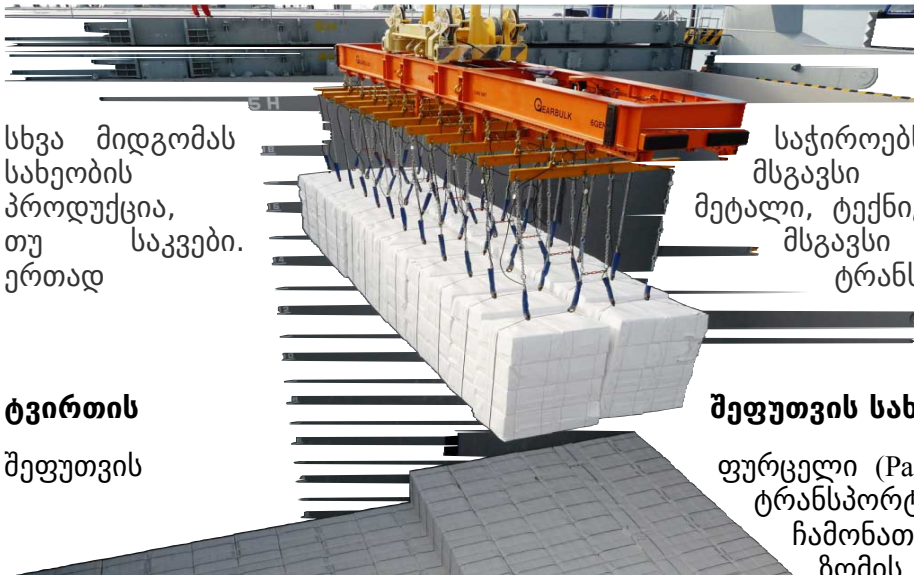
**სპეციალური
დანიშნულების
ტვირთი**

მსგავს ტვირთებს განეკუთვნებიან დიდი ზომისა და წონის პროდუქცია, როგორცაა მაგალითად

არამოტორიზებული ბარჯა, ინდუსტრიული გენერატორი ან რექტორი, რომლებიც სპეციალურ მოპყრობას საჭიროებენ. ასევე ამ კატეგორიაში შედის პირუტყვი, რომელიც კომფორტულ გარემოში საჭიროებს გადაყვანას. რა ტიპისაც არ უნდა იყოს ეს ტვირთი ერთი ფაქტი ნათელია, ისინი საჭიროებენ სპეციალურ გადაზიდვის საშუალებებს.

გაერთიანებული ტვირთი

წარმოებული პროდუქცია არსებობს სხვადასხვა ზონის და ფორმის, რაც იწვევს მათი



სხვა მიდგომას სახეობის პროდუქცია, თუ საკვები. ერთად

შენახვის შეზღუდვებს. ამიტომ მათი ტრანსპორტირება არსებობს მრავალი მსგავსი ტვირთი: მეტალი, ტექნიკა, ნედლი პროდუქცია მსგავსი ტვირთი ჯგუფდება ტრანსპორტირებამდე.

ტვირთის

შეფუთვის

შეფუთვის სახეები და წესები

ფურცელი (Packing list) წარმოადგენს ტრანსპორტირებული ტვირთის ჩამონათვალს რაოდენობის, ზომის, წონისა და შეფუთვის

მეთოდების მითითებით. შეფუთვის სია არასავალდებულო დოკუმენტია, მაგრამ იგი მნიშვნელოვნად ამცირებს საბაჟო პროცედურების დროს. საერთაშორისო ვაჭრობის სფეროში დიდი მნიშვნელობა ენიჭება პროდუქციის შეფუთვის, მარკირების და დაზღვევის მოთხოვნებს. მნიშვნელოვანია, რომ ექსპორტიორი დარწმუნდეს: პროდუქცია კარგადაა შეფუთული და მარკირება სწორადაა გაკეთებული, რაც აუცილებელია იმისთვის, რომ პროდუქცია სათანადოდ იქნეს ტრანსპორტირებული და მიტანილი დანიშნულების ზუსტ ადგილას. დღეს-დღეობით, ბევრი ექსპორტიორი კომპანია იყენებს საერთაშორისო



გადამზიდავ კომპანიებს, რომლებიც ექსპორტის დროს ზემოაღნიშნული სერვისების ორგანიზებას ახდენენ. საერთაშორისო გადამზიდავები - ეს არის ექსპორტიორი კომპანიისთვის საერთაშორისო ტვირთების გადაზიდვის საკითხში აგენტი/შუამავალი. მათთვის კარგადაა ნაცნობი იმპორტ-ექსპორტის რეგულირების წესები საკუთარ და პარტნიორ ქვეყნებში, ტრანსპორტირების მეთოდები, საჭირო დოკუმენტაციის მომზადების წესები და ა.შ. გადამზიდავები ეხმარებიან ექსპორტიორებს პროდუქციაზე ფასის გაანგარიშებაში, გადაზიდვის ღირებულების, პორტის მოსაკრებლის, საკონსულოს მოსაკრებლის, სპეციფიკური დოკუმენტაციის და დაზღვევის ღირებულების შესახებ ინფორმაციის მიწოდებით. ისინი ასევე იძლევიან საჭირო რჩევებს პროდუქციის შეფუთვისასთან დაკავშირებით, ახდენენ სხვადასხვა სატარანსპორტო საშუალებების დაჯავშნას და ა.შ. მათთვის გადახდილი მომსახურების საფასური ითვლება საექსპორტო დანახარჯად და შეიძლება შეყვანილი იქნეს პროდუქციის საბოლოო ფასში, რომელსაც გადაიხდის მყიდველი. 9. შეფუთვა, მარკირება, შტრიხ კოდები, ჰოლოგრამები შეფუთვა მისი მთავარი დანიშნულება არის პროდუქციის დაცვა დაზიანებისგან, ტრანსპორტირების გაიოლება და პროდუქტის პრეზენტაცია (პირველადი ინფორმაციის მიწოდება) შტრიხ-კოდები გამოიყენება თითქმის ყველა ტიპის პროდუქციაზე. საუკეთესო სასუალებაა გაყიდვების მონაცემების ავტომატური მიღებისთვის და მარაგების მონესრიგებისთვის. მარკირება მარკირება უმჯობესია გაკეთდეს ინგლისურად, წარმოშობის ქვეყანა უნდა ჩანდეს ნათლად (დიდი ზომის შრიფტი), მითითებული უნდა იყოს პროდუქციის რაოდენობა, წონა და საჭირო შემთხვევაში გამაფრთხილებელი წარწერები (მაგ: მსხვრევადია). დამცავი ჰოლოგრამები დამცავი და საიდენტიფიკაციო ჰოლოგრამები, გახსნის მაკონტროლებელი ელემენტებით უზრუნველყოფენ პროდუქტის გაყალბებისაგან დაცვის გარანტიას. საქართველოს სავაჭრო-სამრეწველო პალატის ჰოლოგრამები წარმოადგენენ საქართველოში წარმოებული პროდუქციის აუთენტურობის ყველაზე საიმედო საშუალებას.

ტვირთის პარტიებად ფორმირება

ტვირთის პარტიებად ფორმირება მნიშვნელოვანი ნაწილია ტრანსპორტირებისას. ამ დროს გასათვალისწინებელია შემდეგი ფაქტორები:

- (წონა, სიგრძე, სიმაღლე) სიმჭიდროვე და ღირებულება
- შეთავსებადობა
- დამუშავება
- დაზიანების საფრთხე

4.2 გადაზიდვის სახეობის შერჩევა

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

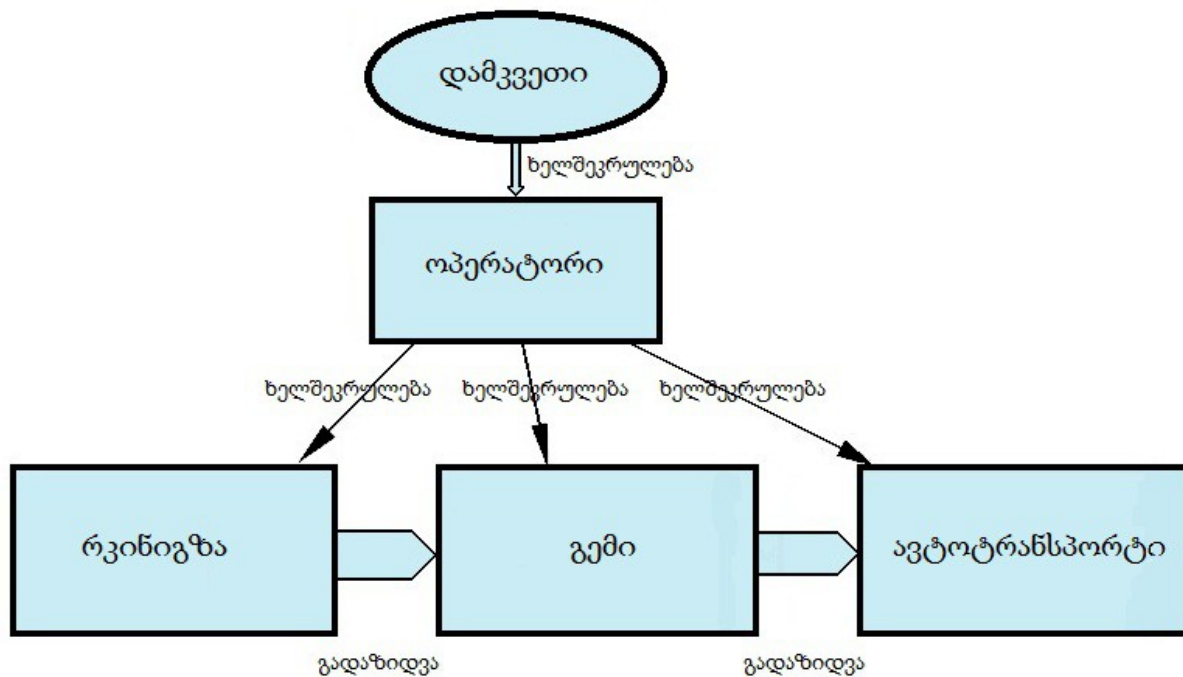
უნიმოდალური გადაზიდვები (Unimodal Transport) ხორციელდება ერთი სახის ტრანსპორტის გამოყენებით, მაგალითად, საავტომობილო ტრანსპორტით, როდესაც



მოცემულია ლოჯისტიკური ჯაჭვის ტრანსპორტირების საწყისი და საბოლოო პუნქტები ტვირთის დასაწყობებისა და გადამუშავების შუალედური ოპერაციების გარეშე.

მატერიალური ნაკადების მოძრაობის გზაზე ნედლეულის პირველადი წყაროდან საბოლოო მომხმარებელამდე, ლოჯისტიკური ოპერაციების მნიშვნელოვანი წილი, განსაკუთრებით საერთაშორისო გადაზიდვების შემთხვევაში, ხორციელდება სხვადასხვა სახის ტრანსპორტით სხვადასხვა სატრანსპორტო საშუალების გამოყენებით.

მულტიმოდალური გადაზიდვები (Multimodal Transport) - ესაა ტვირთების ტრანსპორტირების სქემა (ნახ.1), რომელიც ხორციელდება რამდენიმე სახის ტრანსპორტით და რომლის დროსაც გადამზიდავი (ოპერატორი) ორგანიზებას უკეთებს და თავის თავზე სრულად იღებს პასუხისმგებლობას მთლიანად ტვირთის „კარიდან კარამდე“ გადაზიდვაზე. ტერმინი ბრიტანული წარმოშობისაა.



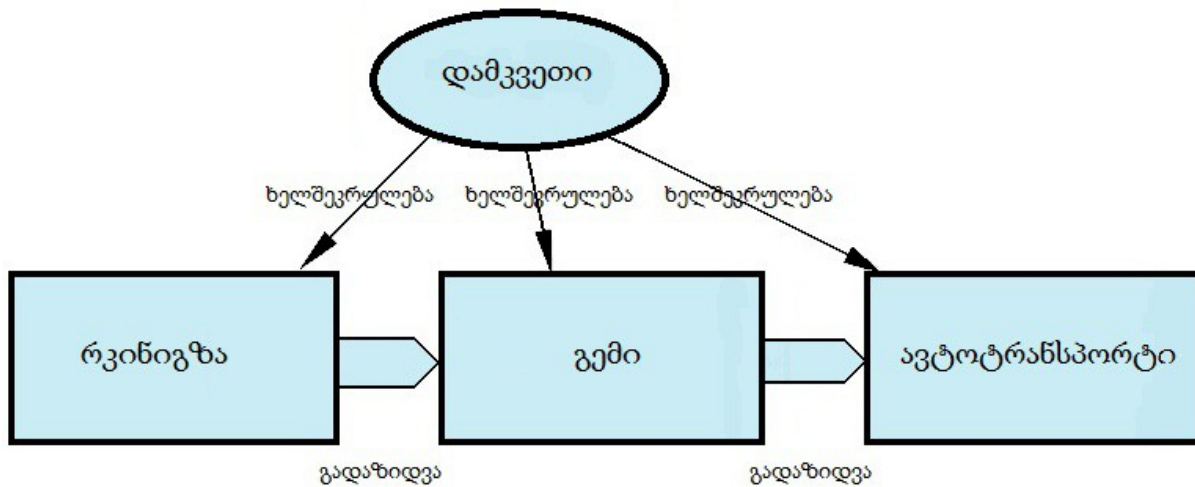
ნახ.1. მულტიმოდალური გადაზიდვების სქემა

მულტიმოდალური გადაზიდვის შემთხვევაში გადაზიდვის დამკვეთი ხელშეკრულებას უდებს გადაზიდვის ოპერატორს (ხშირად საექსპედიტორო ფირმა), რომლის მიხედვითაც მთელ პასუხისმგებლობას სრულად გადაზიდვაზე ყველა საჭირო სახეობის ტრანსპორტით თავის თავზე იღებს ოპერატორი, რომელიც იწოდება მულტიმოდალურ სატრანსპორტო ოპერატორად. ისაა სრულად პასუხისმგებელი დამკვეთის წინაშე და გამოწერს ერთიან სატრანსპორტო დოკუმენტს, რომელიც ფარავს ტვირთის გადაადგილების მთელ გზას. გადაზიდვის ყველა საკითხზე დამკვეთი ურთიერთობს ოპერატორთან, ვისაც შეუკვეთა გადაზიდვა და ვისთანაც დადო ხელშეკრულება. ოპერატორი შეიძლება არ ფლობდეს ყველა სახეობის ტრანსპორტს.



ასეთ შემთხვევაში გადაზიდვები ხორციელდება სუბგადამზიდავების მიერ, რომლებთანაც ოპერატორს თავის მხრივ აქვს ხელშეკრულებები - ავტო, ავია, საზღვაო, სარკინიგზო გადაზიდვებზე.

ინტერმოდალური გადაზიდვები (Intermodal Transport) - ესაა ტრანსპორტირების სქემა (ნახ.2), რომელიც ხორციელდება რამდენიმე სახის ტრანსპორტით თანმიმდევრულად „კარიდან კარამდე“ ტვირთის განტვირთვა-დატვირთვის გარეშე ტრანსპორტის ცვლილების დროს. აქ არ არსებობს ოპერატორი და დამკვეთი დებს ხელშეკრულებას პირდაპირ ყოველ გამამტანთან, რომელიც პასუხისმგებელია თავის მონაკვეთზე. აქედან გამომდინარე პასუხისმგებლობა ლოჯისტიკური ჯაჭვის ყოველ რგოლზე გადაზიდვის დამკვეთზეა. იმის მიხედვით როგორაა განაწილებული პასუხისმგებლობა ასეთ გადაზიდვაში ჩართულ გამამზიდავებს შორის, გაიცემა სხვადასხვა სახის სატრანსპორტო დოკუმენტი. ტერმინი ამერიკის შეერთებული შტატებიდან მოდის.



ნახ.2. ინტერმოდალური გადაზიდვების სქემა

სეგმენტური გადაზიდვები (Segmented Transport) - ესაა გადაზიდვები, რომელშიც ტვირთის გამამზიდავი თავის თავზე იღებს პასუხისმგებლობას მხოლოდ გადაზიდვის იმ ნაწილზე, რომელსაც ის თვითონ ასრულებს.

კომბინირებული გადაზიდვები (Combined Transport) - ესაა ტვირთის გადაზიდვა ერთიდაიგივე გადასაზიდი საშუალებით (მაგალითად, კონტეინერით), შესრულებული რამდენიმე სახის ტრანსპორტით - საავტომობილო, სარკინიგზო და საწყლოსნო. კომბინირებული გადაზიდვა წარმოადგენს ინტერმოდალური გადაზიდვის კერძო შემთხვევას. მას ახასიათებს როგორც მულტიმოდალური ისე ინტერმოდალური გადაზიდვების ყველა ნიშანი. განმასხვავებელ თვისებებს, რომლებიც განასხვავებს კომბინირებულ გადაზიდვას ინტერმოდალურისგან, წარმოადგენს ის, რომ გადაზიდვის უდიდესი ნაწილი მოდის სარკინიგზო, შიდა საწყლოსნო ან საზღვაო ტრანსპორტზე, ხოლო გზის საწყისი და/ან საბოლოო მონაკვეთი, რომელზეც გამოიყენება საავტომობილო ტრანსპორტი მაქსიმალურად მოკლეა.



ტრანსპორტის სახეების შერჩევის კრიტერიუმებს გადაზიდვების დროს ჩვეულებრივ წარმოადგენს ტვირთის სახეობა, გაგზავნის მოცულობა, მომხმარებელამდე ტვირთის მიტანის დრო, დანახარჯები გადაზიდვაზე და ა.შ.

გადაზიდვების მულტიმოდალური და ინტერმოდალური სქემების ფუნქციონირების აუცილებელ პირობას წარმოადგენს ინფორმაციული სისტემების არსებობა, რომელთა საშუალებითაც ხდება დაკვეთის შესრულება, ანუ ტვირთის მიწოდების მთელი პროცესის დაგეგმვა, მართვა და კონტროლი.

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

ლოჯისტიკური შუამავლები

შუამავლობა, როგორც სამეურნეო ცხოვრების მოვლენა, ნიშნავს მესამე პირისათვის უფლებამოსილებათა გადაცემას გარკვეული ოპერაციების შესასრულებლად, კაპიტალის ბრუნვის დაჩქარების მიზნით. ეს ფასიანი მომსახურებაა. შუამავლები ბაზრის სუბიექტები არიან, რომელთათვისაც შუამავლობა თავიანთი სამეურნეო ცხოვრების შინაარსია. მათ ეკისრებათ სხვადასხვა ფუნქციის შესრულება, რომლებიც განზოგადებული სახით შეიძლება დავყოთ ფიზიკური განაწილების ფუნქციებად; გაცვლის ფუნქციებად (ყიდვა-გაყიდვის) და დამხმარე ფუნქციებად (საინფორმაციო, ფინანსური, მატერიალური ნაკადის სერვისული თანხლება). შუამავალი, როგორც ბაზრის სუბიექტი - ესაა ფიზიკური ან იურიდიული პირი. შუამავლები ლოჯისტიკურ მოქმედებებში თავიანთ თავზე იღებენ ტრანსპორტირების, დასაწყობების, ტვირთის გადამუშავების, მარაგების მართვის ორგანიზაციას, ე.ი. საქონლის მომზადებას გაყიდვამდე და კომერციული გარიგების დასადავებლად პირობების შექმნას.

4.3 საკონტინენტო გადაზიდვები

კონტინენტები მე-20 საუკუნის ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი ინოვაცია იყო, რამაც რადიკალურად შეცვალა ტვირთის გადაზიდვის პროცესი, მნიშვნელოვნად გაიზარდა საპორტო ოპერაციების ეფექტურობა, შემცირდა დანახარჯები, გადაზიდვის ტარიფები და გაიზარდა შიდა სავაჭრო ნაკადი.



განმ
არ
ტება:

- გამძლე, კლიმატური პირობებისადმი მდგრადი, მრავალჯერადი გამოყენების ყუთი, რომელიც განკუთვნილია საქონლის ტრანსპორტირებისთვის;
- განკუთვნილია ინტერმოდალური ტრანსპორტირებისთვის (საკონტეინერო გემი-რკინიგზა-სატვირთო მანქანა);
- შეესაბამება ISO სტანდარტებს.

კონტეინერის ისტორია

კონტეინერი გამოიგონა მაღკოლმ მაკლინმა, სატვირთო მანქანის ამერიკელმა მძღოლმა 1930-იან წლებში, როდესაც იგი ჰობოკენის (ა.შ.შ., ნიუ ჯერსი) ნავმისადგომში იყო გაჩერებული და ელოდებოდა როდის გადატვირთავდნენ მისი მანქანიდან საქონელს გემზე. ამ დროს მას გაუჩნდა აზრი, რომ მანქანის ჩატვირთვის და გადმოტვირთვის ნაცვლად, ბევრად უკეთესი იქნებოდა თუკი თავად მანქანას (გარკვეული მოდიფიკაციების შემდეგ) გამოიყენებდნენ კონტეინერად, რომელიც ტრანსპორტირებას გადის. სტანდარტიზებული კონტეინერების და გამწვევებზე მისაბმელი ტრაილერების გამოგონების შემდეგ შესაძლებელი გახდა გადაეზიდათ მხოლოდ კონტეინერებიანი ტრაილერები და ამით დაეზოგად ადგილი და ხარჯები. მოგვიანებით კი ტრაილერებიც უკან დარჩა და გემებით მხოლოდ კონტეინერების ტრანსპორტირება ხორციელდებოდა.

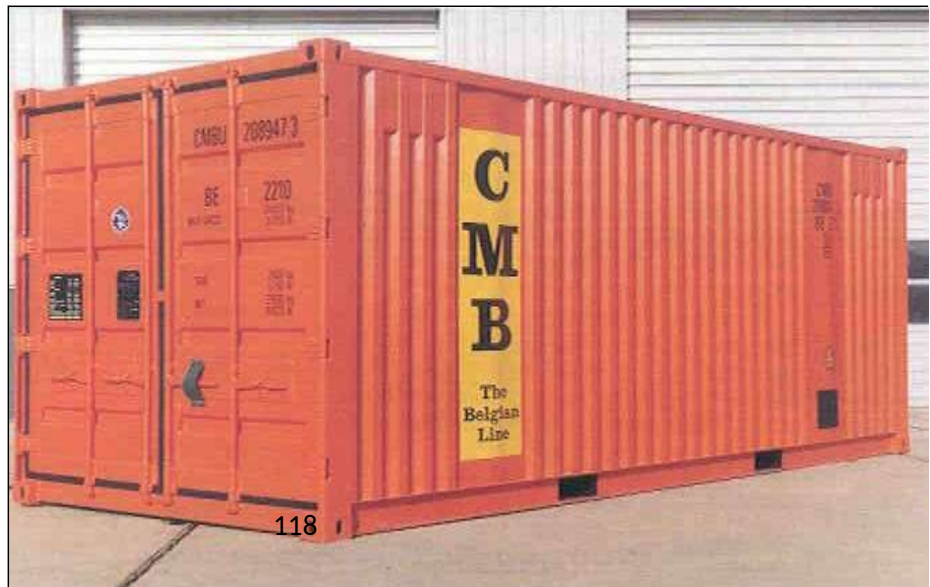
საკონტეინერო გემების და საკონტეინერო ტერმინალების ტვირთტევადობის მახასიათებლად იყენებენ განზომილების ერთეულს, რომელიც უდრის ოცი ფუტის ეკვივალენტურ ერთეულს (TEU). ერთი TEU აღნიშნავს სტანდარტული 20 ფუტი სიგრძის ISO საბლვავო კონტეინერის ტვირთტევადობას. 40 ფუტი სიგრძის ISO კონტეინერი უდრის 2 TEU-ს.

კონტეინერების ტიპები:

უნივერსალური კონტეინერი 20³:

გამოსადეგია ყველანაირი

ჩვეულებრივი ტვირთისთვის.





უნივერსალური
კონტეინერი 40³:

გამოსადეგია
ყველანაირი

ჩვეულებრივი
ტვირთისთვის.

უნივერსალური კონტეინერი 20³/40³:

გამოსადეგია ყველანაირი ჩვეულებრივი ტვირთისთვის.

მაღალი კუბისებრი უნივერსალური კონტეინერის
წინა კედლის ზედა ნაპირებზე დატანილი

შავ-ყვითელი ნიშანი აფრთხილებს ძალიან მაღალი
სიმაღლის შესახებ.

თავლია კონტეინერი 20³/40³

- გამოსადეგია ყველანაირი ჩვეულებრივი ტვირთისთვის, განსაკუთრებით კი მძიმე ტვირთისთვის, მაღალი და ძალიან მაღალი ტვირთისთვის, ასევე მაგ. ამწეთი ჩატვირთვის დროს სახურავიდან ან კარიდან;
- სახურავი მოსახსნელია, ამიტომ შესაძლებელია გემოდან ჩატვირთვა.



მაღალი
კუბისებრი



სახურავის საფარი შედგება ბრეზენტისგან, ან მაგარი, მთლიანად მოსახსნელი სახურავისგან. ასეთ კონტეინერს უწოდებენ კონტეინერს მყარი ასახდელი სახურავით.



ნახევარსიმაღლიანი ასახდელი კონტეინერი 20³/40³

- გამოსადეგია ყველანაირი ჩვეულებრივი ტვირთისთვის, განსაკუთრებით კი მძიმე ტვირთისთვის, მაღალი და ძალიან მაღალი ტვირთისთვის, ასევე მაგ. აშნეთი ჩატვირთვის დროს სახურავიდან ან კარიდან.
- სახურავი მოსახსნელია, ამიტომ შესაძლებელია გემოდან ჩატვირთვა.
- სახურავის საფარი შედგება ბრეზენტისგან.



ნახევარსიმალიანი ასახდელი კონტეინერი



ბრტყელი

კონტეინერი 20³/40³

- შედგება იატაკისა და ნაპირა კედლებისგან;
- განსაკუთრებით მძიმე და ძალიან განიერი ტვირთისთვის;
- ძლიერი ფსკერის კონსტრუქცია ფიქსირებული ნაპირა კედლებით





ბრტყელი კონტეინერები დასაკეცი ან დასაშლელი ნაპირა კედლებით, ან ნაპირა ჩარჩოებით. ცნობილია, როგორც დასაშლელი ბრტყელი კონტეინერები.



ნახევარსიმაღლიანი ბრტყელი კონტეინერი 20³/40³

- შედგება იატაკისა და ნაპირა კედლებისგან;
- განსაკუთრებით მძიმე და ძალიან განიერი ტვირთისთვის;
- ძლიერი ფსკერის კონსტრუქცია ფიქსირებული ნაპირა კედლებით.

პლატფორმიანი კონტეინერი 20³/40³

- განსაკუთრებით მძიმე და ძალიან დიდი ზომის ტვირთისთვის;
- აქვს არმირებული, ფურცლოვანი ფოლადის ან ფიცრის იატაკი.





სუპერ-ვენტილაციური კონტეინერი 20³/40³

- გამოიყენება მაღალი ტენიანობის ორგანული ტვირთის ტრანსპორტირებისას, როგორცაა ყავის ან კაკაოს მარცვლები. მისი დანიშნულებაა დაორთქლვის თავიდან აცილება (შედლებისდაგვარად). კონტეინერის სახელწოდება გამომდინარეობს იმ ტვირთის სახელწოდებისგან, რომლის გადაზიდვაც ხდება, ამიტომ მისი გავრცელებული სახელწოდებაა ყავის კონტეინერი. არსებობს მათი ორი ძირითადი ვარიანტი:
 - ბუნებრივი ვენტილაციის კონტეინერში გამოიყენება შიგნით და გარეთ არსებული ჰაერის წნევების სხვაობა. თბილი ჰაერი ზემოთ ადის და სახურავის სავენტილაციო ღარებიდან გარეთ გამოდის. გრილი ჰაერი გარედან შედის იატაკის



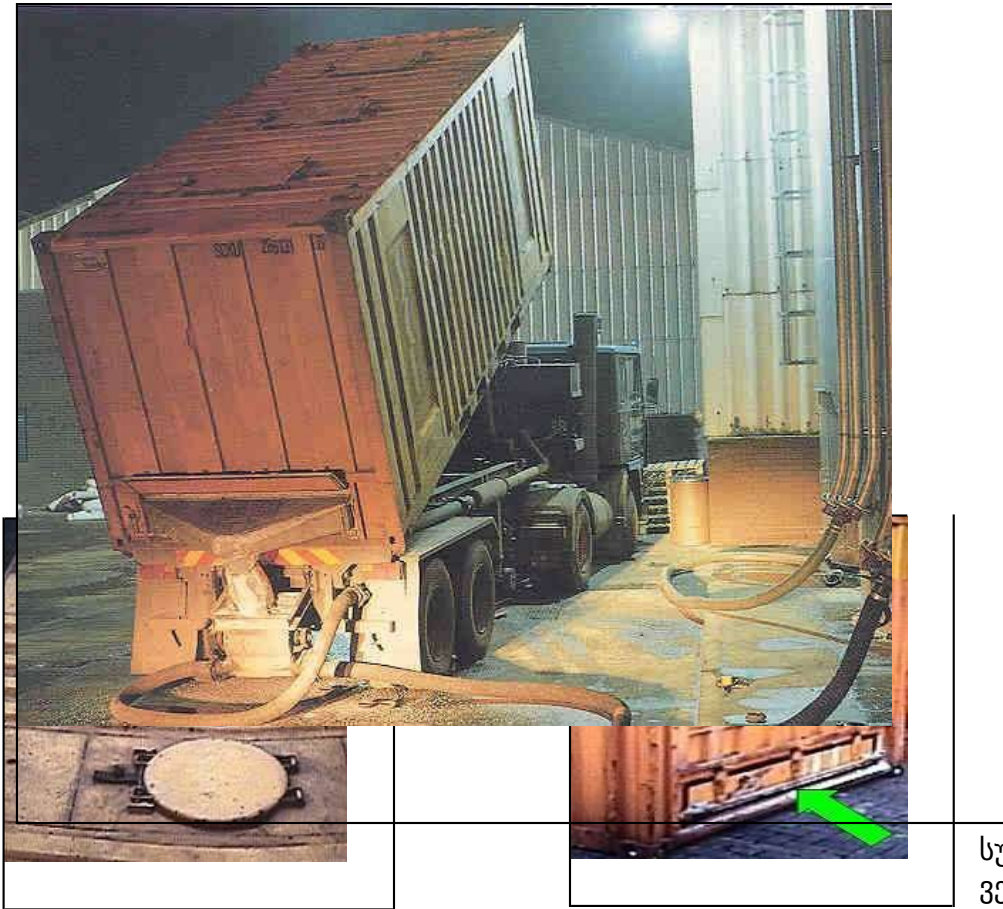
სავენტილაციო
ღარებიდან.



უნივერსალური კონტეინერები არამექანიკური ვენტილაციით

- იძულებითი ვენტილაციის კონტეინერში გამოიყენება ვენტილატორები და საჰაერო არხები და/ან სავენტილაციო სარქველები.





სუპერ-
ვენტილაციური
კონტეინერი

სარქველებით ნაპირა/გვერდითა კედლებზე

- ამ ვენტილაციების ლაბირინთული კონსტრუქცია უზრუნველყოფს კლიმატური პირობებისაგან დაცვას.
- მშრალი ნაყარი ტვირთისთვის, მაგ. სიმინდი, ხორბალი და სხვ.;
- სამი ლუკით თითოეულ კონტეინერში ზემოდან ჩასატვირთავად;
- ერთი დასაცლელი ხვრელი ყოველი კარი ქვედა ნაწილში.

ლუკი ზევიდან ჩასატვირთად

დასაცლელი ხვრელი ყოველ კარზე

ნაყარი ტვირთის კონტეინერი დასაცლელი მოწყობილობით



ცისტერნა-კონტეინერი 20³/40³

- არსებობს ცალკე ცისტერნები შემდეგი ტვირთისთვის:
 - ქიმიური პროდუქტები, მაგ.:
 - აალებადი მასალები
 - დამჟანგავი რეაგენტები
 - ტოქსიკური ნივთიერებები
 - მაკროზომირებელი ნივთიერებები
 - სურსათი, მაგ.:
 - ალკოჰოლიანი სასმელები
 - ხილის წვენები
 - საკვები ზეთები
 - საკვები დანამატები

ცისტერნები უნდა გაივსოს არა ნაკლებ 80% მოცულობით, ტრანსპორტირებისას გადმოქცევის/შხეფების თავიდან ასაცილებლად.



დაუშვებელია ცისტერნების 100%-იანი გავსება. მასში გარკვეული ადგილი უნდა დარჩეს, რომლის მოცულობა დამოკიდებულია გადასატანი პროდუქტის თბური გაფართოების კოეფიციენტზე.

ცისტერნა-კონტეინერი შესანახი ჩარჩოთი იზოთერმული (იზოლირებული) კონტეინერი 20°/40° - ილუმინატორის ტიპის

- ისეთი ტვირთისთვის, რომელსაც მუდმივი ტემპერატურა ესაჭიროება გაყინვის წერტილს ზემოთ ან ქვემოთ;
- “სენდვიჩის კონსტრუქციის” კედლები პოლიურეთანის ქაფით მაქსიმალური იზოლაციისთვის;
- გარედან გენერირებული გამაგრილებელი ან გამაცხელებელი ჰაერის მიწოდება შეიძლება ნაპირზე ან გემზე არსებული ცენტრალური სამაცივრო სისტემიდან. ასეთი სისტემებით აღჭურვილ კონტეინერებს ასევე ორი გამოსასვლელი აქვს უკანა კედელზე ჰაერის მისაწოდებლად და გამოსაყვანად, ტემპერატურის კონტროლის მიზნით.
- გამოსასვლელები გარე განყოფილებაში ჰაერის მისაწოდებლად და დასაბრუნებლად.

ასეთი კონტეინერებს უწოდებენ აგრეთვე “ილუმინატორიან კონტეინერებს”, რადგან მათი გამოსასვლელები ანალოგიურია გემის მრგვალი ფანჯრებისა (ილუმინატორი).

“ილუმინატორიანი” კონტეინერები





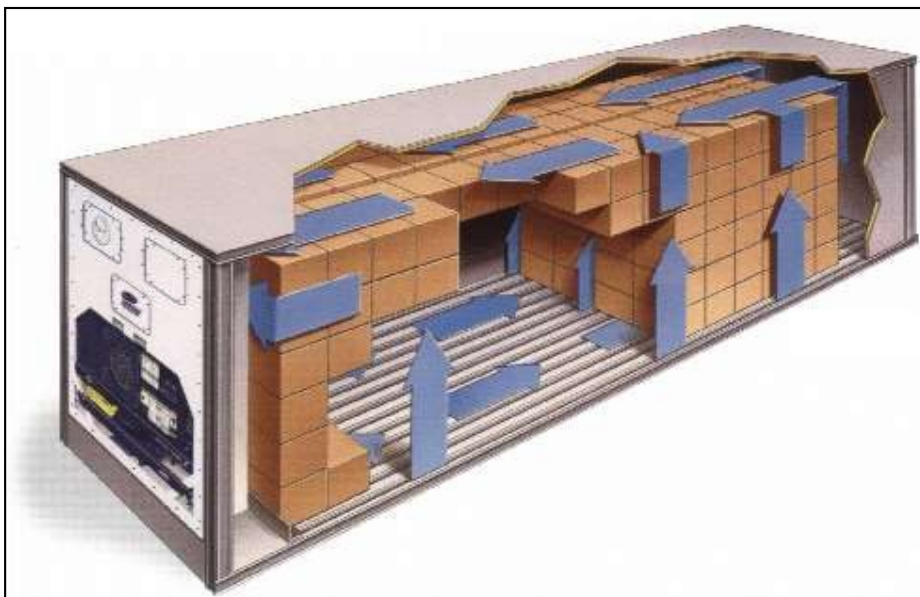
კონტეინერი-რეფრიგერატორი ან **Reefer 20³/40³**

- ტემპერატურისადმი მგრძობიარე ტვირთის ტრანსპორტირებისთვის, რომელსაც მუდმივი ტემპერატურა ესაჭიროება გაყინვის წერტილს ზემოთ ან ქვემოთ.
- ეს არის მონწყობილობა ინტეგრალური მაცივარ-დანადგარით, მაგრამ იგი გარე



დენის წყაროზეა დამოკიდებული.

- “სენდვიჩის კონსტრუქციის” კედლები პოლიურეთანის ქაფით მაქსიმალური იზოლაციისთვის.
- ასეთი კონტეინერებს ხშირად უწოდებენ “**Reefer**” კონტეინერებს.





Access flaps can be opened, revealing apertures.



- ტვირთის გარშემო და ტვირთში ცივი ჰაერი მოძრაობს. მას უბერავენ იატაკის გისოსებიდან და შემდეგ გაყავთ ჭერს ქვემოდან. შემდეგ მაცივრულირებელი ვენტილატორების საშუალებით ჰაერი მაცივარ დანადგარში შედის, რომელიც ცივ წრედში ამართქლებლის როლსაც ასრულებს, შემდეგ კი უკან ბრუნდება გისოსესებიდან ტვირთში.



კონტეინერის ზომები

კონტეინერების განზომილებები დადგენილია ISO საერთაშორისო სტანდარტებით, რომლებიც აგრეთვე აკონტროლებენ კონტეინერის ჰერმეტიზაციას და სიმტკიცეს, ასევე რეგისტრაციას. სასარგებლოა ამ სიდიდეების ცოდნა იმისათვის, რომ შესაძლებელი იყოს სატრანსპორტო დოკუმენტებში არსებული ინფორმაციის სისწორის შემოწმება. ეს სიდიდეები გამოსახულია ფუტებში; ერთი ფუტი უდრის 0,3048 მ.

konteineris zoma (futi)	sigrZe		maqs. wona bruto (kg)
	gare	Sida	
20'	6.058 mm	5.867 mm	20.320
30'	9.125 mm	8.931 mm	25.400
40'	12.192 mm	11.998 mm	30.480

კონტეინერის კოდირება, იდენტიფიკაცია და მარკირება

კონტეინერზე დატანილი ტექნიკური მოთხოვნები დადგენილია სათანადო სტანდარტებში.

CSC მიზანია მიღწეულ იქნას ადამიანის სიცოცხლის უსაფრთხოების უმაღლესი დონე კონტეინერებთან მოპყრობის, დანყობის და ტრანსპორტირების დროს.

CSC ეხება საერთაშორისო საზღვაო ტრანსპორტში გამოყენებულ ყველა კონტეინერს.

კონტეინერის საიდენტიფიკაციო ნიშნები
(ISO 6346)

საერთაშორისო ვაჭრობაში კონტეინერების იდენტიფიკაციის მიზნით ISO-ს ალფა კოდის მინიჭების და დაცვის მანდატს გასცემს ISO და WCO კონტეინერების საერთაშორისო ბიუროზე პარიზში (BIC).

1969 წელს BIC-ის მიერ შემოთავაზებული კონტეინერების საერთაშორისო საიდენტიფიკაციო კოდის სტანდარტიზაცია განხორციელდა ISO-ს მიერ 1972 წელს. იგი



წარმოადგენს **ISO 6346** სტანდარტის “ტვირთის კონტეინერები – კოდირება, იდენტიფიკაცია და მარკირება” შემადგენელ ნაწილს. მხოლოდ BIC-ში რეგისტრირებული კონტეინერების მფლობელების უნიკალური საიდენტიფიკაციო მარკირებისთვის შეიძლება ISO ალფა კოდების გამოყენება ყველა სახის საერთაშორისო სატრანსპორტო და საბაჟო დოკუმენტებში. ISO 6346 აწესებს კონტეინერის საიდენტიფიკაციო ნომერს, ზომას და ტიპს/კოდს (არჩევით), ქვეყნის კოდს და საოპერაციო ნიშნებს.

კონტეინერის საიდენტიფიკაციო ნომერი



კონტეინერის საიდენტიფიკაციო ნომერში შედის:

- მფლობელის კოდი (ასევე უწოდებენ ‘პრეფიქსს’) ლათინური ანბანის 4 დიდი ასო, რომელთაგან პირველი სამი აღნიშნავს კონტეინერის მფლობელს ან მთავარ ოპერატორს (რომელიც რეგისტრირებულია BIC), მეოთხე ასოა <U> ყველა სატვირთო კონტეინერისთვის;

გამონაკლისი 1: ბოლო ასოა <J>: კონტეინერის მოსახსნელ მოწყობილობასთან დაკავშირებით; ბოლო ასოა <Z>: ტრაილერებისა და შასისთვის.

გამონაკლისი 2: ცხადია, გადაზიდვების ხაზი APL (ამერიკის პრეზიდენტის ხაზი) ყველა თავის კონტეინერს არ არეგისტრირებს BIC-კოდით, ზოგიერთი კონტეინერისთვის ისინი იყენებენ პრეფიქსს “APLS”.

- მფლობელის/ოპერატორის მიერ მინიჭებული 6 არაბული ციფრისგან შედგენილი სერიული ნომერი, მფლობელის/ოპერატორის პარკში არსებული კონტეინერების უნიკალური იდენტიფიცირების მიზნით;
- მეშვიდე (საკონტროლო) ციფრი (ერთი არაბული ციფრით გამოსახული) წარმოადგენს მონაცემების ჩანერის და/ან გადაცემის სისწორის შემოწმების საშუალებას.

იგი იძლევა კონტეინერის იდენტიფიკაციის უნიკალურობის გარანტიის საშუალებას. დაუშვებელია, რომ ერთზე მეტ კონტეინერს ჰქონდეს ერთი და იგივე ნომერი.

კონტეინერის საიდენტიფიკაციო ნომრის ვალიდურობის შემოწმების პროცედურა შემდეგნაირია:

ანბანის ყველა ასოს ენიჭება ეკვივალენტური ციფრები 10-დან დაწყებული A-თვის (11 და მსგავს ციფრიანი რიცხვები გამოტოვებულია):



A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
10	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	23	24

N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z
25	26	27	28	29	30	31	32	34	35	36	37	38

სარეგისტრაციო ინდივიდუალური ციფრები ინარჩუნებენ თავიანთ ჩვეულებრივ სიდიდეებს, ანუ, 1=1; 2=2 და ა.შ.

ზემოთ ნაჩვენები მაგალითისთვის მიღებულია შემდეგი რიცხვითი მნიშვნელობები პრეფიქსით (მფლობელის კოდი) "HLXU":

H	L	X	U	4	6	9	1	9	2
18	23	36	32	4	6	9	1	9	2

ეს ნომრები კომპიუტერის საშუალებით მრავლდება როგორც მათი პოზიციის ფუნქცია სიდიდეებზე 2⁰-დან 2⁹-მდე: პირველი ნომერი 1-ზე, მეორე 2-ზე, მესამე 3-ზე და მე-10 512-ზე.

I	me-	me-	me-	me-	me-	me-	me-	me-	me-
aso	2	3	4	5	2	3	4	5	6
	aso	aso	aso	aso	cifri	cifri	cifri	cifri	cifri
1	2	4	8	16	32	64	128	256	512

ამ მაგალითისთვის სრულდება შემდეგი გამოთვლა:

H	L	X	U	4	6	9	1	9	2
ekvivalenturi ricxviTi mniSvnelobebia:									
18	23	36	32	4	6	9	1	9	2
gamravlebuli Sewonvis faqtorze -ze:									
X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
1	2	4	8	16	32	64	128	256	512
=	=	=	=	=	=	=	=	=	=
18	46	144	256	64	192	576	128	2304	1024



yvela produqtis jami:									
18+	46+	144+	256+	64+	192+	576+	128+	2304+	1024+
= 4752									
4752 gayofili modulze 11 = 432, naSTi 0 (=sakontrolo cifri)									
Tu naSTi =1, sakontrolo cifri unda iyos 1, 2-Tvis = 2 da a.S.									

საკონტროლო ციფრის გამოსათვლელად არსებობს BIC საჯარო ვებსაიტი (www.bic-code.org):

<http://www.bic-code.org/calculate-the-check-digit-online.html>

ასევე შესაძლებელია გამოთვლა უსაფრთხო WCO ვებსაიტზე (საჭიროა მომხმარებლის ID და პასვორდი):

<https://195.99.88.190/cencomm2>

მფლობელის კოდის იდენტიფიკაციისთვის საჯარო ვებსაიტზე შეიძლება გირჩიონ BIC-Code Register:

<http://www.bic-code.org/official-register-containers-bic-code.html>

ყოველწლიურად ქვეყნდება BIC-Code Register (კოდების რეესტრი), ხოლო ინტერნეტ-ვერსია ყოველთვიურად იტვირთება. მნიშვნელოვანია გახსოვდეთ, რომ მფლობელთა კოდების უახლესი განახლებული ნუსხა ხელმისაწვდომია ინტერნეტში. BIC-Code Register ასლი თანდართულია (დანართი 3).

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).

გადამხიდავის მფლობელობაში არსებული კონტეინერები



- თუ მფლობელის კოდი არ არსებობს, კონტეინერის ინდენტიფიცირება შეუძლებელია. ასეთ კონტეინერებს უწოდებენ “გადამზიდავის მფლობელობაში არსებულ კონტეინერებს”. ისინი არ არიან რეგისტრირებული BIC-Code Register, და ამრიგად, შეუძლებელია მათი მიკვლევა/მოძებნა;
- ისინი ძირითადად ძველი კონტეინერებია, რომლებიც გაყიდულია გადამზიდავი ხაზების მიერ. მფლობელის შეცვლის შემთხვევაში, მფლობელის კოდი უნდა მოშორდეს. თუმცა შეცდომით თუ განგებ, მფლობელის კოდის მოშორება ხოლმე და კონტეინერი ჰგავს ჩვეულებრივად რეგისტრირებულ კონტეინერებს;
- ყველას შეუძლია იყოს ასეთი კონტეინერების მფლობელი;
- გადამზიდავის მფლობელობაში კონტეინერებს ხშირად იყენებენ კონტრაბანდული მიზნებისთვის, მფლობელს გააჩნია სრული კონტროლი და დრო/შესაძლებლობა იმისათვის, 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 (მაგ. MSC გემი, რომელსაც გადააქვს MAERSK კონტეინერი) საკუთარი კონტეინერი გადამზიდავის მფლობელობაშია, მაგრამ კანონის მიხედვით, ასეთი კონტეინერები არ წარმოადგენს “გადამზიდავის საკუთრებას”;
- ავტომატურ სისტემაში მიღების მიზნით, რომლებსაც ტერმინალების ოპერატორები იყენებენ, გადამზიდავის მფლობელობაში არსებული კონტეინერის ნომერი უნდა შეესაბამებოდეს ჩვეულებრივ ჩარჩოს, ანუ 4 ასო



არ ხდება

არსებულ

რადგან

რომ



და 7 ციფრი. ამრიგად, გადამზიდავის მფლობელობაში არსებულ კონტეინერებზე ხშირად ჩნდება შემდეგი მფლობელის კოდები: NONE - NONU - XXXX - XXXU - SOWN და შემდეგ 7 ციფრი;

არენდირებული კონტეინერები

გადამზიდავი ხაზების უმრავლესობა აგრეთვე იყენებს არენდირებულ კონტეინერებს. კონტეინერების სალიზინგო კომპანიების დიდი ნაწილი სთავაზობენ მათი კონტეინერების მიკვლევის საიტს საკუთარ ვებსაიტზე, სადაც არსებობს ინფორმაცია იმის შესახებ, თუ რომელი გადამზიდავი ხაზი აწარმოებს თავისი კონტეინერების ლიზინგს. როდესაც გაარკვევთ, თუ ვინ აქირავებს კონტეინერებს, უკვე შეიძლება ამ კონტეინერის მიკვლევა სათანადო გადამზიდავი ხაზის ვებსაიტზე.

ქვეყნის კოდი (ISO 3166) / ზომის და ტიპის კოდი (ISO 6346)

ქვეყნის კოდი შედგება ლათინური ანბანის ორი დიდი ასოსა და ოთხი ციფრისგან (ზომის და ტიპის კოდი) და მოთავსებულია კონტეინერის ნომრის ქვემოთ. იგი აღნიშნავს იმ ქვეყანას, სადაც რეგისტრირებულია მფლობელის კოდი. ნაჩვენებ მაგალითში ასოები <GB> აღნიშნავს, რომ კონტეინერი რეგისტრირებულია დიდ ბრიტანეთში (GB). ქვეყნების კოდების ნუსხა თანდართულია (დანართი 5).



ქვეყნის კოდი კონტეინერის ნომრის ქვემოთ

ზომის და ტიპის კოდი იწერება ქვეყნის კოდის შემდეგ და შედგება ოთხი ელემენტისგან:

- პირველი სიმბოლო აღნიშნავს კონტეინერის სიგრძეს;
- მეორე სიმბოლო აღნიშნავს სიმაღლეს და S-სებრი არხების არსებობა/არარსებობას;
- მესამე სიმბოლო აღნიშნავს კონტეინერის ტიპს;
- მეოთხე სიმბოლო დაკავშირებულია კონტეინერის განსაკუთრებულ მახასიათებლებთან.

MAX. GROSS	30,480 KGS.
	67,200 LBS.
TARE	3,720 KGS.
	8,200 LBS.
NET	26,760 KGS.
	59,000 LBS.
CU. CAP.	67.8 CUM.
	2,394 CU.FT.

წონის და მოცულობის მარკირება (კგ და ფუნტი)

MAX. GROSS: ცარიელი კონტეინერის წონა (TARE) + max



სასარგებლო
ტვირთი (NET).

TARE: ცარიელი კონტეინერის წონა ტვირთის გარეშე

NET: კონტეინერის max სასარგებლო ტვირთი

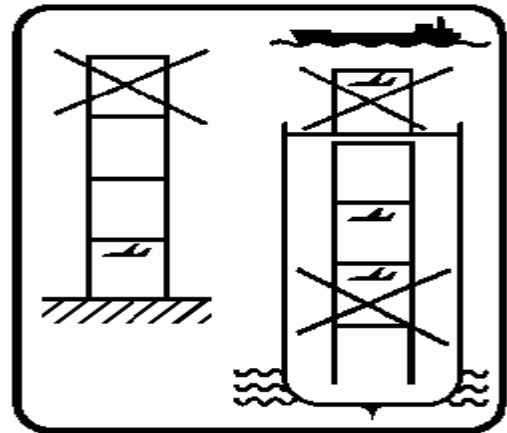
CU.CAP. = კონტეინერის max კუბური მოცულობა.

გამაფრთხილებელი
ნიშნები

Air/surface



აღნიშვნა „ჰაერი/ზედაპირი“



იმის მისათითებლად, რომ ამ კონტეინერებს დაწყობის შემზღუდული მახასიათებელი აქვს, აღნიშვნა უნდა გაკეთდეს ნაპირა კედლების და გვერდითი კედლების ზედა მარცხენა კუთხეში და სახურავზე.

აღნიშვნა შავი ფერისაა. თუ კონტეინერის ფერის გამო შეუძლებელია ამ ღნიშვნის გარჩევა, იგი განსხვავებული ფერის ფონზე უნდა იქნას დატანილი, სასარგებლოა თეთრ ფონზე. საფრთხის სიმბოლო (აღნიშვნა)



კიბით აღჭურვილ ყველა კონტეინერს (ცისტერნა-კონტეინერი) უნდა ჰქონდეს გამაფრთხილებელი ნიშანი, რომელიც მიუთითებს დენის სადენებთან დაკავშირებულ საფრთხეზე.

სიმაღლის გამაფრთხილებელი სიმბოლო

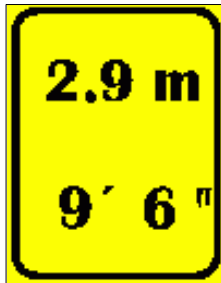
2,6 მეტრზე მაღალ ყველა კონტეინერს უნდა ჰქონდეს სავალდებულო აღნიშვნები:



- სიმაღლის აღნიშვნა ყველა მხარეს;
- ზევიდან და გვერდიდან შესამჩნევი ყვითელი და შავი ბოლები, რომლებიც დატანილი უნდა იყოს ყოველზონველყოფადელი გვერდის და ნაპირის ზედა ნაწილზე.

სიმაღლის აღნიშვნა
ნაწილში/გვერდი

გამაფრთხილებელი ნიშანი ზედა



საერთაშორისო საბაჟო ხელშეკრულების თანახმად ცარიელი კონტეინერი არ ითვლება წევრ ქვეყნებში იმპორტირებულ საქონლად და ამრიგად გადასახადისგან თავისუფალია იმ პირობით, რომ კონტეინერი დროებით რჩება საბაჟო ტერიტორიაზე. გარდა ამისა, თავად კონტეინერი ითვლება შეკრულ სივრცედ.



საბაჟოს თანხმობის პლატა

თანხმობის მიზანია დადასტურება, რომ კონტეინერი აგებულია და აღჭურვილი ისე, რომ:

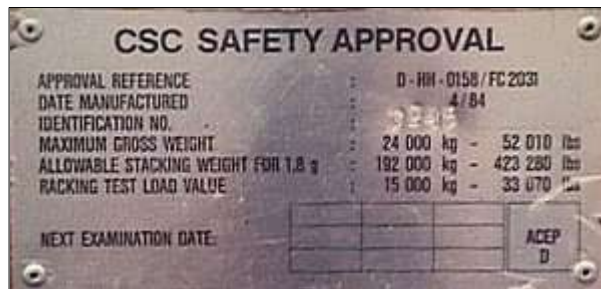
- შეუძლებელია მის დალუქულ ნაწილში საქონლის შეტანა ან გამოტანა შესამჩნევი კვალის გარეშე, ან საბაჟო ლუქის დაზიანების გარეშე;
- არ შეიცავს საიდუმლო საცავს, სადაც შესაძლებელია საქონლის დამალვა;
- ყველა ადგილი ადვილად ხელმისაწვდომია საბაჟო დათვალიერებისთვის;
- საბაჟოს ლუქები მარტივად და ეფექტურად დაიხსნება.



1972 წლის “უსაფრთხო კონტეინერების საერთაშორისო კონვენციამ” (CSC) დაადგინა კონტეინერების ტესტირების, ინსპექტირების, დადასტურების, მოვლის და კონტროლის კრიტერიუმი იმისათვის რომ:

- კონტეინერებთან მოპყრობისა და ტრანსპორტირებისას მიღწეულ იქნას უსაფრთხოების მაღალი დონე მისაღები სატესტო პროცედურებისა და სიმტკიცის მოთხოვნების საშუალებით;
- გაიოლდეს კონტეინერების საერთაშორისო ტრანსპორტირება საერთაშორისო უსაფრთხოების თანასწორი რეგულაციების საშუალებით, რომლებიც თანაბრად გამოსადეგია ყველა მოდელის ტრანსპორტისთვის.

უსაფრთხოების დამადასტურებელი პლატა მაგრდება დამტკიცებულ კონტეინერებზე. CSC მოთხოვნები ეხება სატვირთო კონტეინერების უდიდეს უმრავლესობას, რომლებსაც მსოფლიოში იყენებენ.



უსაფრთხოების დამადასტურებელი პლატა

CSC უსაფრთხოების დადასტურება
დადასტურების ნომერი
დამზადების თარიღი
საიდენტიფიკაციო #
მაქს. წონა ბრუტო
დანყობის დასაშვები წონა 1,8 g

კონტეინერების მიკვლევა

კონკრეტული კონტეინერის იდენტიფიკაციისა და ადგილმდებარეობის დადგენის შესაძლებლობა მნიშვნელოვანი ინსტრუმენტია ძალოვანი სტრუქტურისთვის. გადამზიდავი ხაზების უმრავლესობა გვთავაზობს უფასო მიკვლევის შესაძლებლობას



თავიანთ საჯარო ვებსაიტებზე. თითოეულ გადამზიდავ ხაზს ამ ტიპის მომსახურების შემოთავაზების თავისი ხერხი აქვს. ყველა ასეთი ლინკი მუდმივად განახლებადია და ფორმატი შეიძლება შეიცვალოს ვებსაიტის მფლობელის მიერ. მიკვლევის ზოგიერთი საიტი უფასო ონლაინ რეგისტრაციას ითხოვს სანამ ხელმისაწვდომს გახდის საიტს. დარეგისტრირების შემდეგ საიტი განიჭებთ მომხმარებლის ID და პასვორდს რომელიც ელ.ფოსტით გეგზავნებათ.

მნიშვნელოვანია გახსოვდეთ, რომ კონტეინერის მიკვლევა შესაძლებელია მხოლოდ იმ გადამზიდავი ხაზის ვებსაიტზე, რომელიც ფლობს ან აქირავებს მას, მაგ. ხმელთაშუა ზღვის გადამზიდავის კომპანიის (MSC) კონტეინერის მიკვლევა შესაძლებელია მხოლოდ MSC ვებსაიტზე და არა რომელიმე სხვა ხაზის ვებსაიტზე. ამიტომ, მიკვლევის დაწყებამდე მნიშვნელოვანია კონტეინერის მფლობელის დადგენა.

კონტეინერის მფლობელის იდენტიფიკაცია

კონტეინერის მფლობელის იდენტიფიკაცია შეიძლება მფლობელის კოდის საშუალებით (პრეფიქსი). შემდეგ BIC-Code Register კონსულტაციას გაგინვთ მფლობელის კოდის იდენტიფიკაციასთან დაკავშირებით თავიანთ საჯარო ვებსაიტებზე:

<http://www.bic-code.org/official-register-containers-bic-code.html>

გახსოვდეთ, რომ შეუძლებელია გადამზიდავის მფლობელობაში არსებული კონტეინერების მიკვლევა/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. სხვადასხვა გადამზიდავი ხაზების მიერ შემოთავაზებული track and trace საიტის პირდაპირი ლინკები თანდართულია (დანართი 7). მფლობელის ვებსაიტის მოძებნის მეორე მოსახერხებელი გზაა ერთ-ერთი პოპულარული საძიებო სისტემის გამოყენება:

- Google: <http://www.google.com>
- Yahoo: <http://search.yahoo.com>
- Wikipedia: <http://search.wikia.com>

გადამზიდავი ხაზის მფლობელობაში არსებული კონტეინერების მიკვლევა/მოძებნა

გადამზიდავი ხაზების უმრავლესობა გვთავაზობს მიკვლევა/მოძებნის არჩევანს შემდეგი მონაცემებით:

- კონტეინერის ნომერი;



- სატრანსპორტო ზედნადების (კონოსამენტის) ნომერი;
- შეკვეთის ნომერი.

ზოგადად ხელმისაწვდომი მინიმალურ ინფორმაციას წარმოადგენს კონტეინერის მგზავრობის მარშრუტი, რომელშიც შედის ჩატვირთვის პორტის, გადატვირთვის პორტის, გემის სახელწოდება და დანიშნულების პორტში მისვლის სავარაუდო დრო (ETA).

არენდირებული კონტეინერების მიკვლევა/მოძებნა

გადამზიდავი ხაზების უმრავლესობა იყენებს აგრეთვე დაქირავებულ კონტეინერებს. სალიზინგო კომპანიები გვთავაზობენ **track and trace** ოფციას თავიანთ ვებსაიტებზე იმის დასადგენად, თუ რომელი სალიზინგო კომპანია აქირავებს კონკრეტულ კონტეინერს. იმის დადგენის შემდეგ თუ ვინ აქირავებს კონკრეტულ კონტეინერს, შესაძლებელია კონტეინერის მიკვლევა/მოძებნა გადამზიდავი ხაზის ვებსაიტზე. სხვადასხვა სალიზინგო კომპანიების მიერ შემოთავაზებული **track and trace** საიტის პირდაპირი ლინკები თანდართულია (დანართი 8).

მიკვლევა/მოძებნის ზოგადი ვებსაიტები

გადამზიდავი ხაზის მიერ შემოთავაზებული **track and trace** ოფციის გარდა, რამდენიმე ინტერნეტ ვებსაიტიც გვთავაზობს სხვადასხვა გადამზიდავი ხაზების და სალიზინგო კომპანიების მფლობელობაში არსებული კონტეინერების მიკვლევა/მოძებნის ოფციას. ამათგან ერთ-ერთი საუკეთესოა:

<http://www.track-trace.com/container>

სხვა საიტები:

<http://shipping-container-info.com/track-trace/track-and-trace-by-container-number>

http://www.cargoinfo.co.za/freight_sea.asp

<http://www.jtcfreight.com/Containertracking.htm>

http://www.ship.ru/eng/contayner_track.php

კითხვები თვითშემოწმებისთვის:



1. აღწერეთ გაზის გადაზიდვის მეთოდები
2. ჩამოთვალეთ და აღწერეთ ნაყარი ტვირთის სახეობები
3. აღწერეთ რა არის სპეციალურ იდანიშნულების ტვირთი
4. ჩამოთვალეთ ტვირთის შეფუთვის სახეები
5. რა ფაქტორებია გასათვალისწინებელი ტვირთის პარტიებად ფორმირებისას?
6. დაახასიათეთ გადაზიდვის თითოეული სახეობა
7. რას ნიშნავს შუამავლობა?
8. რას გულისხმობს ლოჯისტიკური შუამავლობა?



9. რას წარმოადგენს კონტეინერი?
10. ჩამოთვალეთ კონტეინერის ტიპები მათი დანიშნულების მიხედვით
11. მოკლედ ისაუბრეთ კონტეინერის საიდენტიფიკაციო მარკირებასა და ნომერზე.
12. რას ნიშნავს გადამზიდვის მფლობელობაში არსებული კონტეინერი?

დავალება:

დაადგინეთ კონკრეტული კონტეინერის მფლობელი კომპანია, მოძრაობის მარშრუტი და ადგილსამყოფელი სხვადასხვა ინტერნეტ წყაროების საშუალებით.

თავი 5. შეკვეთის დამუშავება

5.1 შეკვეთის გაფორმება

ფირმაში ლოჯისტიკური მენეჯმენტი იწყება მომხმარებლებისაგან შეკვეთების მიღებითა და დამუშავებით. ლოჯისტიკური მენეჯმენტის ამოცანას წარმოადგენს მოთხოვნის ხარისხობრივი დაკმაყოფილება შეკვეთის მიღებიდან საბოლოო მომხმარებელთან მის მიტანამდე.

შეკვეთების მართვის საერთო პროცედურა შედგება რამოდენიმე ეტაპისაგან, რომელიც ქმნის ეგრეთ წოდებულ შეკვეთის ლოჯისტიკურ ციკლს: შეკვეთის შესახებ ინფორმაციის მიღება და წინასწარი დამუშავება; გადაცემა; კონფიგურაცია; შეკვეთის შესრულების წყაროების განსაზღვრა; შესრულებისა და მომხმარებელთან შეკვეთის მიტანის მონიტორინგი.

სატრანსპორტო ლოჯისტიკის პოზიციებიდან შეკვეთების მართვის ძირითად მიზნებს წარმოადგენს:

1. შეკვეთის ციკლის შესრულების დროის განსაზღვრა მომხმარებელთა მოთხოვნების შესაბამისად;
2. შეკვეთების მენეჯმენტის მაღალი ხარისხი
3. საერთო ლოჯისტიკური ხარჯების შემცირება.

თანამედროვე კომპლექსური სამომხმარებლო გარემო ფირმებისაგან მოითხოვს შეკვეთების შესახებ ინფორმაციის მიღების ყველა შესაძლო გზებისა და წყაროების ძიებას საკომუნიკაციო ტექნოლოგიების დახმარებით. ამიტომ შეკვეთების მენეჯმენტს



უნდა ჰქონდეს უნარი მიიღოს და გადაამუშაოს ყველა ტიპის შეკვეთა და მოთხოვნა კომუნიკაციის ყველა ტიპის წყაროდან და საშუალებიდან.

ტრადიციულად შეკვეთები ფირმაში, ან განსაზღვრულ სადისტრიბუციო ცენტრში შემოდის ვაჭრობის პუნქტებიდან, სააგენტოებიდან და სხვა წყაროებიდან ფოსტით, ტელეფონით, ტელეგრაფით, ფაქსიმილური კავშირგაბმულობით. ეს შეკვეთები წინასწარი დამუშავების შემდეგ გადაეცემა ტელესაკომუნიკაციო ქსელების მეშვეობით უშუალოდ ფირმის საინფორმაციო-გამოთვლით ცენტრს.

შეკვეთები, რომლებიც შემოდის უშუალოდ მომხმარებლებისაგან ფოსტით, ფაქსით, ტელეფონით, ანდა კურიერული კავშირით, შეიძლება იყოს დოკუმენტირებული ან/და არადოკუმენტირებული (სიტყვიერი). ინფორმაცია, რომელსაც შეიცავს ეს შეკვეთები, წინასწარ მუშავდება შესაბამისი სტანდარტული პირველადი დოკუმენტების შეკრების გზით, ხოლო შემდეგ წარმოებს მონაცემების შესაბამისი ბაზების შექმნა.

შეკვეთების შესრულების წყაროების განსაზღვრის შემდეგ საჭიროა დამუშავებულ იქნას თითოეული შეკვეთის რეალიზაციის, შესაბამისი წყაროდან და მომხმარებლებისათვის მისი მიზიდვის გეგმა. თუ შეკვეთების შესრულების წყარო რამოდენიმეა, მაშინ დაგეგმვის ძირითადი ამოცანა მდგომარეობს შესაბამისი გადამზიდავის, ტრანსპორტის სახის, სატვირთო მოცულობების და მომხმარებლებისადმი შეკვეთების გაზავნის გრაფიკების შერჩევა:

მრავალ შემთხვევაში შეკვეთების მენეჯმენტის დაგეგმვა საშუალებას აძლევს ლოგისტიკური სისტემის შესაბამის რგოლს მიიღოს უფრო ეფექტური გადაწყვეტილება გეგმის რეალიზაციისათვის დანახარჯების შემცირებისა და ლოგისტიკური სერვისის გაუმჯობესების პოზიციებიდან.

მაგალითად, გვაქვს რა შეკვეთის შესრულების გეგმაგრაფიკი, გადამზიდავს შეუძლია ოპტიმალურად მოაწყოს ექსპედიციების ორგანიზაცია, შეირჩიოს მოძრავი შემადგენლობა, რომელიც უზრუნველყოფს მიზიდვის ტვირთამწეობის (ტევადობისა) და საიმედოობის გამოყენებას. ამით ის უზრუნველყოფს როგორც თავისი, ისე საერთო ლოგისტიკური დანახარჯების შემცირებას.

შეკვეთების მართვის პროცესის ბოლო სტადია მდგომარეობს ანგარიშის შედგენაში შეკვეთისა შესრულებისა და მომხმარებლებისათვის მზა პროდუქციაზე და თანხმობები სერვისზე დაკმაყოფილების ხარისხის შეფასების შესახებ.

ავტოტრანსპორტით ცალკეული შეკვეთების განხორციელების წესი

მოსახლეობისაგან ცალკეული შეკვეთის მიღება ავტოტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვებსა და მასთან დაკავშირებულ მომსახურებაზე ხორციელდება სატრანსპორტო-საექსპედიტორო სააგენტოებში. სატრანსპორტო-საექსპედიტორო სააგენტოების შესაბამისი ინფრასტრუქტურის ჩამოყალიბებისათვის საჭირო ადგილებს ბაზრის მოთხოვნილებიდან გამომდინარე, მგზავრთა თავშეყრისა და ტვირთნაკადის წარმოქმნის, აგრეთვე მოძრაობისა და ეკოლოგიური უსაფრთხოების მოთხოვნათა დაცვის გათვალისწინებით, განსაზღვრავს ადგილობრივი მმართველობის ორგანო, საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სამინისტროს სახმელეთო ტრანსპორტის ადმინისტრაციასთან შეთანხმების საფუძველზე.

მოსახლეობისაგან მიღებული შეკვეთების შესრულებისას, გადაზიდვების სპეციფიკიდან გამომდინარე, სატრანსპორტო პროცესში გამოიყენება ის ავტოსატრანსპორტო საშუალებანი, რომლებსაც გააჩნიათ შესაბამისობის სერტიფიკატი და აკმაყოფილებენ მოძრაობის უსაფრთხოების, შრომის დაცვის და ეკოლოგიის მოთხოვნებსა და ტექნიკურ პირობებს.

მძღოლის უფლება-მოვალეობანი

მძღოლი, რომელიც ახორციელებს ცალკეული შეკვეთების შესაბამისად გადაყვანა-გადაზიდვებს ვალდებულია:



- ა) იხელმძღვანელოს საგზაო მოძრაობისა და ტექნიკური ექსპლუატაციის წესებით, აგრეთვე საავტომობილო ტრანსპორტირების პროცესის მარეგულირებელი სხვა ნორმატიული აქტებით;
- ბ) გადაზიდვების პროცესის განხორციელებისას თან იქონიოს:
- ბ.ა.) მძღოლის მართვის მოწმობა;
 - ბ.ბ.) სატრანსპორტო საშუალებათა სარეგისტრაციო საბუთები;
 - ბ.გ.) საგზაო სატრანსპორტო ბარათი;
- გ) საჭიროების შემთხვევაში წარუდგინოს მაკონტროლებელ ორგანოებს მოთხოვნისთანავე შესაბამისი საბუთი და ხელი შეუწყოს მათ კონტროლის განხორციელებაში;
- დ) საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების დროს დაუყოვნებლივ აღმოუჩინოს შესაძლო დაზარალება დაზარალებულებს და მომხდარის შესახებ აცნობოს შესაბამის ორგანოებს;
- ე) სატრანსპორტო საშუალების დატვირთვის დროს ყურადღება მიაქციოს ტვირთის შეფუთვის ხარისხს, გაბარიტების, წონისა და ზომების ნორმების დაცვას, რათა გამორიცხულ იქნეს ტრანსპორტირებისას მისი გადაადგილება ან დაზიანება;
- ვ) უზრუნველყოს სატრანსპორტო საშუალების დატვირთვა-გადმოტვირთვის სამუშაოების ჩატარებისას უსაფრთხოების წესების დაცვა.

გარიგება

გარიგება არის ცალმხრივი, ორმხრივი ან მრავალმხრივი ნების გამოვლენა, რომელიც მიმართულია სამართლებრივი ურთიერთობის წარმოშობის, შეცვლის ან შეწყვეტისაკენ

გარიგება შეიძლება დაიდოს ზეპირად ან წერილობითი ფორმით. გარიგება წერილობითი ფორმით შეიძლება დაიდოს კანონმდებლობით გათვალისწინებულ შემთხვევებში ან მხარეთა შეთანხმებით. გარიგების წერილობითი ფორმის არსებობისას საკმარისია გარიგების მონაწილე მხარეთა ხელმოწერა.

ხელშეკრულება

კერძო სამართლის სუბიექტებს შეუძლიათ კანონის ფარგლებში თავისუფლად დადონ ხელშეკრულებები და განსაზღვრონ ამ ხელშეკრულებათა შინაარსი. მათ შეუძლიათ დადონ ისეთი ხელშეკრულებებიც, რომლებიც კანონით გათვალისწინებული არ არის, მაგრამ არ ეწინააღმდეგება მას.

ხელშეკრულება დადებულად ითვლება, თუ მხარეები მის ყველა არსებით პირობაზე შეთანხმდნენ საამისოდ გათვალისწინებული ფორმით.

ოფერტის გაკეთება

ხელშეკრულების დადების შესახებ წინადადება (ოფერტი) ითვლება შეთავაზებულად, თუ ამ წინადადებაში, რომელიც მიმართულია ერთი ან რამდენიმე პირისადმი, გამოხატულია, რომ წინადადების მიმცემი (ოფერენტი) თანხმობის (აქცეპტის) შემთხვევაში მზადაა შეასრულოს თავისი წინადადება.

ხელშეკრულების სტანდარტული პირობები

ხელშეკრულების სტანდარტული პირობები არის წინასწარ ჩამოყალიბებული, მრავალჯერადი გამოყენებისათვის გამიზნული პირობები, რომელთაც ერთი მხარე (შემთავაზებელი) უდგენს მეორე მხარეს და რომელთა მეშვეობითაც უნდა მოხდეს კანონით დადგენილი ნორმებისაგან განსხვავებული ან მათი შემსუბუქების წესების დადგენა.

თუ ხელშეკრულების პირობები მხარეების მიერ დეტალურად არის განსაზღვრული, მაშინ ეს არ მიიჩნევა ხელშეკრულებათა სტანდარტულ პირობად. უშუალოდ მხარეთა მიერ შეთანხმებულ პირობებს უპირატესობა ენიჭება სტანდარტულ პირობებთან



შედარებით ხელშეკრულების სტანდარტული პირობები მხოლოდ მაშინ იქცევა მათ შემთავაზებელსა და ხელშეკრულების მეორე მხარეს შორის დადებული ხელშეკრულების შემადგენელ ნაწილად, როცა:

- ა) შემთავაზებელი ხელშეკრულების დადების ადგილას თვალსაჩინო წარწერას გააკეთებს და მიუთითებს ამ პირობებზე და
- ბ) ხელშეკრულების მეორე მხარეს შესაძლებლობა აქვს გაეცნოს ამ პირობების შინაარსს და, თუ თანახმაა, მიიღოს ეს პირობები.

ქირავნობა

ქირავნობის ხელშეკრულებით გამქირავებელი მოვალეა დამქირავებელს სარგებლობაში გადასცეს ნივთი განსაზღვრული ვადით. დამქირავებელი მოვალეა დამქირავებელს გადაუხადოს დათქმული ქირა. გამქირავებელი მოვალეა გადასცეს დამქირავებელს გაქირავებული ნივთი ხელშეკრულებით გათვალისწინებული სარგებლობისათვის ვარგის მდგომარეობაში და ქირავნობის მთელი დროის განმავლობაში შეინარჩუნოს ნივთის ეს მდგომარეობა.

გამქირავებელმა უნდა გადასცეს დამქირავებელს უფლებრივად და ნივთობრივად უნაკლო ნივთი. გაქირავებული ნივთი უფლებრივად უნაკლოა, თუ მესამე პირს არ შეუძლია წაუყენოს დამქირავებელს მოთხოვნები ამ ნივთის გამო.

გაქირავებული ნივთი ნივთობრივად უნაკლოა, თუ მას აქვს დათქმული თვისებები. თუ ეს თვისებები არ არის დათქმული, მაშინ გაქირავებული ნივთი მიიჩნევა უნაკლოდ, თუ იგი ვარგისია ხელშეკრულებით გათვალისწინებული საქმიანობისათვის ან ჩვეულებრივი გამოყენებისათვის. გამქირავებელი ვალდებულია დამქირავებელს აუნაზღაუროს ნივთზე განეული აუცილებელი ხარჯები.

ქირა გადახდილ უნდა იქნეს ქირავნობის ხელშეკრულების ვადის დამთავრებისას. თუ ქირის გადახდა დროის მონაკვეთებით განისაზღვრება, მაშინ იგი გადახდილ უნდა იქნეს დროის ამ მონაკვეთების გასვლის შემდეგ.

გამქირავებელს შეუძლია ხელშეკრულება მოშალოს ვადად, თუ დამქირავებელი, გამქირავებლის გაფრთხილების მიუხედავად, გაქირავებულ ნივთს მნიშვნელოვნად აზიანებს ან ქმნის მნიშვნელოვანი დაზიანების რეალურ საშიშროებას.

გამქირავებელს შეუძლია ხელშეკრულება მოშალოს ვადად, თუ დამქირავებელმა ქირა არ გადაიხადა სამი თვის განმავლობაში.

ქირავნობის ურთიერთობა შეწყდება ხელშეკრულების ვადის გასვლის შემდეგ.

თუ დამქირავებელი სარგებლობს ნივთით ხელშეკრულების ვადის გასვლის შემდეგაც და გამქირავებელი ამაზე არ ედავება, მაშინ ხელშეკრულება განახლდება განუსაზღვრელი ვადით.

თუ ქირავნობის ხელშეკრულების ვადა არ არის განსაზღვრული, ქირავნობის ურთიერთობა შეწყდება ხელშეკრულების მოშლის შესახებ განცხადების გაკეთებით.

ლიზინგი

ლიზინგის ხელშეკრულებით ლიზინგის გამცემი ვალდებულია ლიზინგის მიმღებს სარგებლობაში გადასცეს განსაზღვრული ქონება ხელშეკრულებით დათქმული ვადით, ამ ქონების შესყიდვის უფლებით ან ასეთი უფლების გარეშე, ხოლო ლიზინგის მიმღები ვალდებულია გადაიხადოს საზღაური დადგენილი პერიოდულობით, იმ პირობით, რომ:

- ა) ლიზინგის მიმღები განსაზღვრავს ქონებას და ირჩევს მიმწოდებელს, რომლისგანაც ხდება ქონების შესყიდვა ან მისი სხვაგვარად მიღება;
- ბ) ლიზინგის გამცემი ქონებას იძენს ლიზინგით გასაცემად და მიმწოდებლისთვის ეს ფაქტი ცნობილია.



ლიბინგის გამცემს შეუძლია მოშალოს ლიბინგის ხელშეკრულება, თუ ლიბინგის მიმღები არსებითად არღვევს თავის ვალდებულებებს.

იჯარა

იჯარის ხელშეკრულებით მეიჯარე მოვალეა გადასცეს მოიჯარეს განსაზღვრული ქონება დროებით სარგებლობაში და საიჯარო დროის განმავლობაში უზრუნველყოს ნაყოფის მიღების შესაძლებლობა, თუ იგი მიღებულია მეურნეობის სწორი გაძღოლის შედეგად შემოსავლის სახით. მოიჯარე მოვალეა გადაუხადოს მეიჯარეს დათქმული საიჯარო ქირა. საიჯარო ქირა შეიძლება განისაზღვროს როგორც ფულით, ისე ნატურით. მხარეებს შეუძლიათ შეთანხმდნენ საიჯარო ქირის განსაზღვრის სხვა საშუალებებზედაც.

გადაზიდვა-გადაყვანა

გადაზიდვის ხელშეკრულება

გადაზიდვის ხელშეკრულებით გადაზიდველი ვალდებულია შეთანხმებული საზღაურის გადახდით გადაიტანოს ტვირთი ან გადაიყვანოს მგზავრი დანიშნულების ადგილზე.

გადაზიდველი პასუხს აგებს მგზავრისათვის მიყენებული ზიანისათვის, ასევე მისი ბარგის დაზიანების ან დაკარგვისათვის. პასუხისმგებლობა არ დადგება, თუკი ზიანი გამონწვეულია დაუძლეველი ძალის ან თვით მგზავრის მიერ, ან/და მისი ბარგით. გადაზიდველის პასუხისმგებლობა არ შეიძლება გამოირიცხოს ან შეიზღუდოს ხელშეკრულებით.

პირი, რომელიც საჯაროდ სთავაზობს ტვირთის გადაზიდვასა და მგზავრთა გადაყვანას, ვალდებულია დადოს გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულება, თუ არ არსებობს უარის თქმის საფუძველი.

გადაზიდვის ხელშეკრულების ფორმა

გადაზიდვის ხელშეკრულება ფორმდება ზედნადების (ან სხვა დოკუმენტის) სახით. ზედნადები დგება სამ ცალად, რომელთაც ხელს აწერენ გამგზავნი და გადაზიდველი. პირველი პირი რჩება გამგზავნს, მეორე თან ერთვის ტვირთს, მესამეს კი იტოვებს გადაზიდველი. თუ გადასაზიდი ტვირთი ნაწილდება რამდენიმე ტრანსპორტზე, ან საქმე ეხება სხვადასხვა სახის ანდა ცალკეულ პარტიებად დაყოფილ ტვირთს, როგორც გამგზავნს, ასევე გადაზიდველს შეუძლიათ მოითხოვონ იმდენი ზედნადების შედგენა, რამდენი ტრანსპორტიც ან ტვირთის სახეობაა.

ზედნადები უნდა შეიცავდეს შემდეგ მონაცემებს:

- ა) გაცემის დღესა და ადგილს;
- ბ) გამგზავნის სახელსა და მისამართს;
- გ) გადაზიდველის სახელსა და მისამართს;
- დ) ტვირთის გადაცემის დღესა და ადგილს, ასევე ტვირთის მიტანის ადგილს;
- ე) მიმღების სახელსა და მისამართს;
- ვ) ტვირთის სახეობის ჩვეულებრივ სახელწოდებასა და შეფუთვის სახეს, საფრთხეშემცველი ტვირთების დროს, მათ საყოველთაოდ აღიარებულ აღნიშვნას;
- ზ) გადასაზიდი ტვირთების რაოდენობას, ნიშნებსა და ნომრებს;
- თ) ტვირთის წონას ან სხვაგვარად აღნიშნულ რაოდენობას;
- ი) გადაზიდვასთან დაკავშირებულ ხარჯებს (გადაზიდვის ფასს, დამატებით ხარჯებს, იმპორტის გადასახადებს და სხვა ხარჯებს, რომლებიც წარმოიშობა ხელშეკრულების დადებიდან ტვირთის მიტანამდე);
- კ) საქართველოს ფინანსთა სამინისტროს მმართველობის სფეროში შემავალი საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – შემოსავლების სამსახურის აღნიშვნებს;



ლ) აღნიშნავს, რომ გადაზიდვა, მიუხედავად ორმხრივი შეთანხმებისა, მაინც ექვემდებარება ამ თავის ნორმებს.

საჭიროებისას ზედნადები უნდა შეიცავდეს დამატებით მონაცემებს:

- ა) სხვა ტრანსპორტზე გადატვირთვის აკრძალვას;
- ბ) ხარჯებს, რომლებსაც გამგზავნი თავის თავზე იღებს;
- გ) ტვირთის გაგზავნის დროს გადასახდელი ფასდანიშნის ოდენობას;
- დ) ტვირთის ღირებულებას და მიწოდებისადმი განსაკუთრებული ინტერესის აღნიშვნას;
- ე) გამგზავნის მითითებებს გადაზიდველის მიმართ ტვირთის დაზღვევის შესახებ;
- ვ) შეთანხმებულ ვადას, რომელშიც უნდა დასრულდეს გადაზიდვა;
- ზ) გადაზიდველისათვის გადაცემული საბუთების ჩამონათვალს.

მხარეებს შეუძლიათ ზედნადებში ჩაწერონ სხვა მონაცემებიც, რომლებსაც ისინი მიზანშეწონილად მიიჩნევენ.

გადამზიდველის ვალდებულება ტვირთის მიღებისას

გადამზიდველი ვალდებულია ტვირთის მიღებისას შეამოწმოს:

- ა) ტვირთის ცალობრივი რაოდენობა, მათი ნიშნებისა და ნომრების შესახებ ზედნადებში აღნიშნულ მონაცემთა სისწორე;
- ბ) ტვირთისა და მისი შეფუთვის გარეგნული მდგომარეობა.

თუ გადაზიდველს არა აქვს სათანადო საშუალება იმისათვის, რომ შეამოწმოს ამ ზემოთ აღნიშნული მონაცემები, მაშინ მას ზედნადებში შეაქვს პირობები, რომლებიც უნდა შესრულდეს. ამგვარადვე უნდა შეიტანოს მან ისეთი პირობები, რომლებიც შეეხება ტვირთის გარეგნულ მდგომარეობასა და მის შეფუთვას.

გამგზავნს შეუძლია გადაზიდველს მოსთხოვოს, რომ გადაზიდველმა გადაამოწმოს ტვირთის წონა ან მისი სხვაგვარად მოცემული რაოდენობა. მას შეუძლია ასევე მოითხოვოს, რომ გადაზიდველმა შეამოწმოს გადასაზიდი ტვირთის შემცველობა. გადაზიდველს უფლება აქვს მოითხოვოს ამ შემოწმებასთან დაკავშირებული ხარჯების ანაზღაურება. გადამოწმების შედეგები უნდა აღინიშნოს ზედნადებში.

გადაზიდვის ხელშეკრულების დადების პრეზუმფცია

საპირისპიროს დამტკიცებამდე ზედნადები (კონოსამენტი ან გადაზიდვებში მიღებული სხვა ფორმები) არის მტკიცებულება იმისა, რომ დადებულია გადაზიდვის ხელშეკრულება, განსაზღვრულია მისი შინაარსი და ტვირთი გადაზიდველს მიღებული აქვს.

თუ ზედნადებში არ არის აღნიშნული გადაზიდვის პირობები, საპირისპიროს დამტკიცებამდე ივარაუდება, რომ გადაზიდველის მიერ ტვირთის მიღებისას ტვირთი და მისი შეფუთვა გარეგნულად კარგ მდგომარეობაში იყო და რომ ტვირთის ცალობრივი რაოდენობა, მისი აღნიშვნები და ნომრები ემთხვევა ზედნადებში ჩაწერილ მონაცემებს.

გამგზავნი პასუხს აგებს გადაზიდველის წინაშე ტვირთის უხარისხო შეფუთვით გამონვეული ზიანისათვის, რომელიც მიადგა პირებს, მასალებსა და სხვა ქონებას, ასევე უხარისხო შეფუთვით გამონვეული ხარჯებისათვის, გარდა იმ შემთხვევებისა, როცა ნაკლი ამკარა იყო, ან ტვირთის მიღებისას გადაზიდველმა ამის შესახებ იცოდა და ამასთან დაკავშირებით რაიმე პირობა არ დაუთქვამს.

გამგზავნი ვალდებულია ზედნადებს დაურთოს ყველა საბუთი, რომლებიც აუცილებელია ტვირთის მითანამდე საქართველოს საგადასახადო კოდექსით დადგენილი, საქართველოს საბაჟო საზღვარზე საქონლის გადაადგილებასთან დაკავშირებული მოქმედებების შესასრულებლად, ან ეს საბუთები გადასცეს გადაზიდველს და მიანოდოს მას ყველა საჭირო ინფორმაცია. გადაზიდველი არ არის ვალდებული შეამოწმოს, არის თუ არა ეს საბუთები და ინფორმაცია სწორი და



საკმარისი. გამგზავნი პასუხს აგებს გადამზიდველის წინაშე საბუთებისა და მონაცემების არასრულყოფილებითა და უზუსტობით გამოწვეული ზიანისათვის, გარდა იმ შემთხვევისა, თუ ეს გადამზიდველის ბრალით მოხდა.

გადამზიდველი პასუხს აგებს ზედნადებში აღნიშნული და მასზე დართული ან გადამზიდველისათვის გადაცემული საბუთების დაკარგვის ან მათი არასწორი გამოყენებისათვის; მას არ შეიძლება იმაზე მეტი პასუხისმგებლობა დაეკისროს, ვიდრე ტვირთის დაკარგვის დროს დადგებოდა.

გამგზავნის უფლებები

გამგზავნი უფლებამოსილია განკარგოს ტვირთი, მოითხოვოს გადაზიდვის შეწყვეტა; მას ასევე შეუძლია მოითხოვოს, რომ გადამზიდველმა არ შეცვალოს მიწოდების ადგილი ან ტვირთი, არ მისცეს იგი სხვა პირს, გარდა იმისა, რომელიც ზედნადებშია აღნიშნული.

მიმღების უფლებები ტვირთის გადაცემისას

ტვირთის გადაცემისათვის გათვალისწინებულ ადგილზე ტვირთის მიტანისთანავე მიმღები უფლებამოსილია გადამზიდველს მოსთხოვოს ტვირთის მიღების დადასტურებით ზედნადების მეორე პირის გადაცემა და ამით ტვირთი ჩაითვლება გადაცემულად. თუ აღმოჩნდება ტვირთის დანაკლისი, ან ტვირთი არ არის მუხლით გათვალისწინებულ ვადაში მიტანილი, მიმღებს შეუძლია გადაზიდვის ხელშეკრულებიდან გამომდინარე უფლებები საკუთარი სახელით გამოიყენოს გადამზიდველის წინააღმდეგ.

ხელშეკრულების შესრულების შეუძლებლობა

თუ ტვირთის გადაცემისათვის გათვალისწინებულ ადგილზე ტვირთის მიღების წინ შეუძლებელია ხელშეკრულების შესრულება ზედნადებში აღნიშნული პირობებით, გადამზიდველს აქვს იმ ხარჯების ანაზღაურების მოთხოვნის უფლება, რომლებიც მას წარმოეშობა მითითებების მიღების ან მათი შესრულების გამო, გარდა იმ შემთხვევებისა, როცა ეს ხარჯები მისი ბრალით წარმოიშვა.

გადამზიდველის პასუხისმგებლობა

გადამზიდველი პასუხს აგებს ტვირთის მთლიანად ან ნაწილობრივ დაკარგვისა და დაზიანებისათვის, თუ ტვირთი დაზიანდა ან დაიკარგა მისი მიღებიდან ჩაბარებამდე დროის შუალედში, ასევე – მიტანის ვადის გადაცილებისათვის.

გადამზიდველი თავისუფლდება პასუხისმგებლობისაგან, თუ ტვირთის დაკარგვა, დაზიანება ან მიტანის ვადის გადაცილება უფლებამოსილი პირის ბრალით ანდა ამავე პირის ისეთი მითითებით მოხდა, რომელზედაც გადამზიდველი პასუხს არ აგებს; აგრეთვე, თუ ტვირთის ნაკლი ისეთი გარემოებებითაა გამოწვეული, რომელთა თავიდან აცილებაც გადამზიდველს არ შეეძლო და არც მათი შედეგები შეიძლებოდა თავიდან აეცილებინა. პასუხისმგებლობისაგან განთავისუფლების მიზნით გადამზიდველს არ შეუძლია მიუთითოს არც გადაზიდვისათვის გამოყენებული სატრანსპორტო საშუალების ნაკლზე და არც ამ საშუალების გამქირავებლის ან დამქირავებლის მომსახურე პერსონალის ბრალზე.

გადამზიდველი თავისუფლდება პასუხისმგებლობისაგან, თუ ტვირთის დაკარგვა ან დაზიანება ქვემოთ დასახელებულ გარემოებებთან დაკავშირებული განსაკუთრებული საფრთხისგან წარმოიშვა, კერძოდ, როცა:

- ა) გამოიყენება ღია, გადაუხურავი სატრანსპორტო საშუალება, თუ მისი გამოყენება პირდაპირ იყო შეთანხმებული და ზედნადებში აღნიშნული;
- ბ) ტვირთი არ არის შეფუთული ან უხარისხოდაა შეფუთული, რაც, ტვირთის ხასიათიდან გამომდინარე, დაკარგვის ან დაზიანების საფრთხეს ქმნის;



- გ) ტვირთის დათვალიერება, დატვირთვა, დანყოფილება ან გადმოტვირთვა ხდება გამგზავნის, მიმღების ან მათთვის მოქმედი მესამე პირის მიერ;
- დ) ცალკეული ტვირთების თავისებურებათა გამო მოსალოდნელია მათი მთლიანად ან ნაწილობრივ დაკარგვის, ან დაზიანების, კერძოდ, დამტკვრევის, დაჟანგვის, კოროზიის, გახმობის, დაღვრის, ნორმალური დანაკარგის ან მწერებისა და მღრღნელების ზემოქმედების საფრთხე;
- ე) გადასაზიდი ტვირთი არასაკმარისადაა აღნიშნული ან დანომრილი;
- ვ) გადასაყვანია ცხოველები.

იმის მტკიცება, რომ ტვირთის დაკარგვა, დაზიანება ან მიტანის ვადის დარღვევა გამოიწვია ზემოთ აღნიშნულმა გარემოებებმა აღნიშნულმა გარემოებებმა, ეკისრება გადაამხიდელოს. თუ გადაამხიდელო დაამტკიცებს, რომ, კონკრეტული საქმის გარემოებებიდან გამომდინარე, დანაკარგი ან დაზიანება შეიძლებოდა წარმოქმნილიყო ზემოთ დასახელებული ერთი ან რამდენიმე საფრთხისაგან, ივარაუდება, რომ ზიანი აქედან წარმოიშვა. უფლებამოსილ პირს შეუძლია დაამტკიცოს, რომ ზიანი არ არის ამ საფრთხისგან ან მხოლოდ ამ საფრთხისგან წარმოშობილი.

ტვირთის მიტანის ვადის გადაცილება

ტვირთის მიტანის ვადის გადაცილებად ითვლება, როცა ტვირთი არ არის მიტანილი შეთანხმებულ ვადაში, ან, თუ ვადა არ იყო დათქმული, – გადასაზიდად საჭირო ჩვეულებრივ დროში – იმ გარემოებათა გათვალისწინებით, რომლებიც დაკავშირებულია ნაწილ-ნაწილ დატვირთვისას ამ ნაწილების შესაკრებად აუცილებელი დროის განსაზღვრასთან, თუ დარღვეულია ვადა, რომელიც წინდახედულ გადაამხიდელოს უნდა დაეცვა ჩვეულებრივ შემთხვევებში.

უფლებამოსილ პირს შეუძლია დამატებით მტკიცებულებათა წარმოდგენის გარეშე ტვირთი ჩათვალოს დაკარგულად, თუ ტვირთი გადაზიდვის შეთანხმებული ვადის გასვლიდან ოცდაათი დღის ვადაში არ იქნება მიტანილი დანიშნულების ადგილზე ან, თუ ასეთი ვადა არ ყოფილა დათქმული, – გადაამხიდელოს მიერ ტვირთის მიღებიდან სამოცი დღის შემდეგ.

უფლებამოსილ პირს შეუძლია დაკარგული ტვირთის გამო ზიანის ანაზღაურებისას წერილობით მოითხოვოს, რომ მას დაუყოვნებლივ შეატყობინონ, თუ ზიანის ანაზღაურებიდან ერთი წლის განმავლობაში გამოჩნდება დაკარგული ტვირთი. ამ მოთხოვნაზე პასუხი ასევე წერილობით უნდა გაიცეს.

უფლებამოსილ პირს შეუძლია ამგვარი შეტყობინების მიღებიდან ოცდაათი დღის ვადაში მოითხოვოს, რომ ტვირთი ჩაბარდეს მას ზედნადებიდან გამომდინარე უფლებების დაკმაყოფილების შემდეგ და მიღებული ანაზღაურების უკან დაბრუნების პირობით, საჭიროებისას – ზიანის ანაზღაურებისას წარმოშობილი ხარჯების გამოკლებით; თუ ამგვარი მოთხოვნა წარდგენილი არ იქნება, ანდა ტვირთი ნაპოვნი იქნება გადახდიდან ერთი წლის ვადის გასვლის შემდეგ, მაშინ გადაამხიდელოს შეუძლია ტვირთი განკარგოს იმ ადგილას მოქმედი წესების მიხედვით, სადაც ტვირთი იმყოფება.

საფრთხეშემცველი ტვირთის გაგზავნის წესი

თუ გამგზავნი გზავნის საფრთხეშემცველ ტვირთს, მაშინ იგი ვალდებულია გადაამხიდელოს მიაწოდოს ზუსტი ინფორმაცია და გააფრთხილოს ამ ტვირთის შესახებ, საჭიროების შემთხვევაში კი – დააზღვიოს ეს ტვირთი. თუ ეს ვალდებულება არ არის შეტანილი ზედნადებში, მაშინ გამგზავნსა და მიმღებს ევალებათ სხვა საშუალებებით დაამტკიცონ, რომ გადაამხიდელომა ზუსტად იცოდა ტვირთის სახეობა და მოსალოდნელი საფრთხე.

საფრთხეშემცველი ტვირთი, რომლის საფრთხის შესახებაც გადაამხიდელომა არაფერი იცოდა, გადაამხიდელოს შეუძლია ნებისმიერ დროსა და ნებისმიერ ადგილას გადმოცალოს, მოსპოს ან გააუვნებელყოს იგი ზიანის ანაზღაურების ვალდებულების



გარეშე; გამგზავნი ასევე აგებს პასუხს ამ ტვირთის გადასაზიდად გადაცემით ან გადაზიდვებით გამოწვეული ზიანისა და ხარჯებისათვის.

ტვირთის ღირებულება ტვირთის მთლიანად ან ნაწილობრივ დაკარგვისას

თუ გადამზიდველი ვალდებულია ტვირთის მთლიანად ან ნაწილობრივ დაკარგვისათვის ანაზღაუროს ზიანი, მაშინ ზიანის ანაზღაურება გამოითვლება ტვირთის გადაცემის ადგილსა და დროს მოქმედი ტვირთის ფასის მიხედვით. ტვირთის ღირებულება განისაზღვრება საბირჟო ფასით, ხოლო ასეთი ფასის არარსებობისას – საბაზრო ფასით; თუკი არც ასეთი ფასი არსებობს, მაშინ – მსგავსი სახეობისა და ღირებულების ტვირთების ანალოგიურად.

გადაზიდვის თანხა, საქართველოს საგადასახადო კოდექსით დადგენილი, საქართველოს საბაზო საზღვრის გადაკვეთასთან დაკავშირებული ხარჯები ტვირთის მთლიანად დაკარგვისას უნდა დაბრუნდეს მთლიანად, ხოლო ნაწილობრივ დაკარგვისას – ნაწილობრივ.

თუ გადაცილებულია ტვირთის მიტანის ვადა და უფლებამოსილი პირი დაამტკიცებს, რომ ამის გამო წარმოიშვა ზიანი, გადამზიდველმა უნდა აანაზღაუროს იგი მხოლოდ ამ ტვირთის ღირებულების ოდენობამდე.

ტვირთის დაზიანებისას გადამზიდველმა უნდა გადაიხადოს ის საზღაური, რომლითაც შემცირდა ტვირთის ღირებულება

ზიანის ანაზღაურება არ უნდა აღემატებოდეს იმ თანხას, რომელიც:

ა) უნდა გადახდილიყო ტვირთის მთლიანად დაკარგვისას, თუკი მთელი ტვირთი დაზიანების შედეგად მთლიანად გაუფასურდა;

ბ) უნდა გადახდილიყო ტვირთის გაუფასურებული ნაწილის დაკარგვისას, თუკი დაზიანების შედეგად გაუფასურდა ტვირთის მხოლოდ ერთი ნაწილი.

პრეტენზია და სარჩელი

თუ მიმღები მიიღებს ტვირთს ისე, რომ მის მდგომარეობას არ ამოწმებს გადამზიდველთან ერთად და არ უყენებს გადამზიდველს ზოგადი ხასიათის პრეტენზიას დანაკარგებისა და დაზიანების შესახებ, მაშინ საპირისპიროს დამტკიცებამდე ივარაუდება, რომ მიმღებმა ტვირთი ჩაიბარა გედნადებში მითითებულ მდგომარეობაში; აღნიშნული პრეტენზია უნდა წარედგინოს ტვირთის ჩაბარების დღესვე, თუ საქმე ეხება გარეგნულად შესამჩნევ დანაკარგებსა და დაზიანებებს, ხოლო გარეგნულად შეუმჩნეველი დანაკარგებისა და დაზიანებების შემთხვევაში – ჩაბარებიდან არა უგვიანეს შვიდი დღისა. თუ საქმე ეხება გარეგნულად შეუმჩნეველ დანაკარგებსა და დაზიანებებს, პრეტენზია (მოთხოვნა) უნდა წარედგინოს წერილობით.

თუ მიმღებმა და გადამზიდველმა ერთად შეამოწმეს ტვირთის მდგომარეობა, შემოწმების შედეგების საპირისპირო მტკიცებულება დაიშვება მხოლოდ მაშინ, თუ საქმე ეხება გარეგნულად შეუმჩნეველ დანაკარგებსა და დაზიანებებს და მიმღები ჩაბარებიდან შვიდი დღის განმავლობაში არ წარადგენს წერილობით მოთხოვნებს. ვადის გადაცილების გამო ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნა შეიძლება მხოლოდ მაშინ, თუ მიმღები ტვირთის ჩაბარებიდან ოცდაერთი დღის განმავლობაში გადამზიდველს წარუდგენს წერილობით მოთხოვნებს. ამ მუხლით გათვალისწინებული ვადების გამოთვლისას ამ ვადებში არ ჩაითვლება: ტვირთის გამოგზავნის, შემოწმების ან მიმღებისათვის მისი ჩაბარების დღეები. გადამზიდველმა და მიმღებმა ხელი უნდა შეუწყონ ერთმანეთს აუცილებელი შემოწმებების ჩატარებასა და საჭირო ფაქტების დადგენაში.

გადაზიდვიდან გამომდინარე უფლებების ხანდაზმულობის ვადა

გადაზიდვიდან გამომდინარე უფლებების ხანდაზმულობის ვადა არის ერთი წელი. განზრახვის ან უხეში გაუფრთხილებლობისას ეს ვადა შეადგენს სამ წელს. ხანდაზმულობის ვადის დენა იწყება:



- ა) ტვირთის ნაწილობრივ დაკარგვის, დაზიანების ან ჩაბარების ვადის გადაცილებისას მისი გამოგზავნის დღიდან;
- ბ) ტვირთის მთლიანად დაკარგვისას - გადაზიდვის შეთანხმებული ვადის გასვლის ოცდამეათე დღიდან ან თუ ასეთი ვადა არ ყოფილა დათქმული, - გადამზიდველის მიერ ტვირთის მიღებიდან მესამოცე დღეს;
- გ) ყველა სხვა დანარჩენ შემთხვევაში - გადაზიდვის ხელშეკრულების დადების დღიდან სამი თვის გასვლის შემდეგ.

გადაზიდვები ერთმანეთის მიმდევარი გადამზიდველების მიერ

თუ გადაზიდვა ერთი ხელშეკრულებით ხორციელდება ერთმანეთის მიმდევარი სხვადასხვა გადამზიდველების მიერ, თითოეული მათგანი პასუხს აგებს მთლიანი გადაზიდვის განხორციელებისათვის; მეორე და ყოველი მომდევნო გადამზიდველი ტვირთისა და ბედნადების მიღების გზით ხდება ხელშეკრულების მხარე.

გადამზიდველი, რომელიც წინა გადამზიდველისაგან იღებს ტვირთს, ვალდებულია გადასცეს ტვირთის მიღების დამადასტურებელი ვადამითითებული და მის მიერ ხელმოწერილი საბუთი. ბედნადების მეორე პირზე მან უნდა მიუთითოს თავისი სახელი და მისამართი.

ტვირთის დაკარგვის, დაზიანების ან გადაზიდვის ვადის გადაცილების გამო ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნები, შეგებებული სარჩელის ან შეცილების წარდგენის გარდა, შესაძლებელია გამოყენებულ იქნეს მხოლოდ პირველი, ბოლო ან იმ გადამზიდველის მიმართ, რომლის მიერ გადაზიდვისას დაიკარგა, დაზიანდა ტვირთი ან გადაცილებულ იქნა ტვირთის ჩაბარების ვადა; ერთი და იგივე სარჩელი შეიძლება წარედგინოს რამდენიმე გადამზიდველს.

სატრანსპორტო ექსპედიცია

ექსპედიციის ხელშეკრულებით ექსპედიტორი კისრულობს თავისი სახელითა და შემკვეთის ხარჯზე განახორციელოს ტვირთის გადაზიდვასთან დაკავშირებული მოქმედებანი. შემკვეთი მოვალეა გადაიხადოს შეთანხმებული პროვიზია.

ექსპედიტორმა კეთილსინდისიერი ექსპედიტორის გულისხმიერებით უნდა გაგზავნოს ტვირთი, შეარჩიოს გადაზიდვაში მონაწილე პირები; ამასთან, მან უნდა დაიცვას გამგზავნის ინტერესები და შეასრულოს მისი მითითებები.

შემკვეთის მოვალეობანი

შემკვეთმა ექსპედიტორის მოთხოვნით დროულად უნდა მიანოდოს მას შესაბამისი ცნობები ტვირთის შესახებ, აგრეთვე უნდა მისცეს მითითებები, რომლებიც აუცილებელია გადაზიდვის დოკუმენტების გასაფორმებლად, მიანოდოს აუცილებელი ცნობები საქართველოს საგადასახადო კოდექსით დადგენილ, საქართველოს საბაჟო საზღვრის გადაკვეთასთან დაკავშირებულ და სხვა მოქმედებათა შესასრულებლად და, აუცილებლობის შემთხვევაში, იმპორტის გადასახადის გადასახდელად. გარდა ამისა, შემკვეთმა ექსპედიტორს უნდა გადასცეს აუცილებელი დოკუმენტები აღნიშნული ცნობების უტყუარობის დასადასტურებლად.

საფრთხეშემკველი ტვირთის არსებობისას შემკვეთმა უნდა გააფრთხილოს ექსპედიტორი საფრთხის ზუსტი სახეობის შესახებ და, აუცილებლობის შემთხვევაში, მიუთითოს მას უსაფრთხოების ზომებზე.

ტვირთი, რომლის საფრთხეშემკველობის შესახებ არ იცოდა ექსპედიტორმა, შეიძლება ნებისმიერ დროს და ნებისმიერ ადგილას გადმოიტვირთოს, განადგურდეს ან გაუვნებელდეს ზიანის ანაზღაურების მოვალეობის დაუკისრებლად.

შემკვეთი ვალდებულია, თუ ამას მოითხოვს ტვირთის სახეობა, შეაფუთვინოს იგი გადაზიდვის მოთხოვნების შესაბამისად.

თუ ტვირთის იდენტიფიკაციისათვის აუცილებელია განმასხვავებელი ნიშნები, მაშინ ისინი იმგვარად უნდა იქნეს დასმული, რომ ტვირთის მითანამდე გარკვევით ჩანდეს.



შემკვეთს შეუძლია განსაკუთრებული გასამრჯელოს გადახდით მოსთხოვოს ექსპედიტორს ტვირთის ცალობრივი შემონმება მისი მიღებისას.

ტვირთის დაზღვევის მოვალეობა

ექსპედიტორს ეკისრება ტვირთის დაზღვევა მხოლოდ მაშინ, როცა ამის თაობაზე მიიღებს შემკვეთისაგან მითითებას. განსაკუთრებული მითითების არარსებობისას ექსპედიტორი მოვალეა დააზღვიოს ტვირთი მხოლოდ ჩვეულებრივი პირობებით.

ექსპედიციის დაზღვევის ხელშეკრულება

თუ შემკვეთი აშკარად არ გამოთქვამს უარს წერილობით, ექსპედიტორი მოვალეა შემკვეთის ხარჯზე დააზღვიოს ის ზიანი, რომელიც შეკვეთის შესრულებისას ექსპედიტორის მოქმედებით შემკვეთს შეიძლება მიაღვეს. ექსპედიტორმა უნდა აცნობოს შემკვეთს, თუ ვისთან დადო ექსპედიციის დაზღვევის ხელშეკრულება.

ზიანის დროულად შეტყობინების მოვალეობა

დაზღვევის ხელშეკრულების საფუძველზე შემკვეთმა უნდა იზრუნოს ზიანის დროულად შეტყობინებისათვის. თუ ზიანის შესახებ შეტყობინება ეგზავნება ექსპედიტორს, მაშინ იგი ვალდებულია დაუყოვნებლივ გადაუგზავნოს შეტყობინება მზღვეველს ან მზღვეველებს. თუ დანიშნულების ადგილას მიმღები არ ჩაიბარებს ტვირთს, ან სხვა საფუძვლით შეუძლებელია ტვირთის მიღება, მაშინ ექსპედიტორის უფლებები და მოვალეობები განისაზღვრება გადაზიდვის ხელშეკრულების წესებით. თუ შეუძლებელია ტვირთის მდგომარეობის შემონმება მხარეების თანდასწრებით, მაშინ, სანაწარმდგოს დამტკიცებამდე, ტვირთის მიღება ჩაითვლება იმის დასტურად, რომ ტვირთი მიღებულ იქნა დანაკლისისა და დაზიანების გარეშე, გარდა იმ შემთხვევისა, თუ მიმღები ტვირთის ჩამბარებელ პირს მიუთითებს ზიანის ზოგად ხასიათზე. თუ საქმე ეხება აშკარა დანაკლისს ან დაზიანებას, ამის შესახებ უნდა მიეთითოს ტვირთის მიღებისთანავე, ხოლო თუკი საქმე არ ეხება ასეთ დანაკლისს ან დაზიანებას - ტვირთის მიღების დღიდან არა უგვიანეს სამი დღისა.

ექსპედიტორის პასუხისმგებლობა

ექსპედიტორი ექსპედიციის ხელშეკრულებიდან გამომდინარე მოვალეობებისათვის, ჩვეულებრივ, მაშინ აგებს პასუხს, თუ მას ან მის დამხმარეს მიუძღვის რაიმე ბრალი. თუ ზიანი გამოწვეულია ხელშეკრულებაში მონაწილე მესამე პირის მიერ, მაშინ შემკვეთის მოთხოვნით ექსპედიტორი მოვალეა გადასცეს შემკვეთს თავისი მოთხოვნა მესამე პირის წინააღმდეგ, გარდა იმ შემთხვევისა, როცა ექსპედიტორი სპეციალური შეთანხმების საფუძველზე თვითონ კისრულობს მოთხოვნის გამოყენებას შემკვეთის ხარჯითა და რისკით. ექსპედიტორი არ შეიძლება დაეყრდნოს იმ წესებს, რომლებიც გამორიცხავენ ან ზღუდავენ მის პასუხისმგებლობას, ან გადააქვთ მტკიცების ტვირთი, თუ მან ზიანი განზრახ ან უხეში გაუფრთხილებლობით მიაყენა.

დანართი 5.1

ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულება

ნ.
(თარიღი)

_____ 201
„___“ _____
(დასახლებული პუნქტი)



სატრანსპორტო საწარმო _____

(სა

წარმოს დასახელება)

რომელიც რეგისტრირებულია _____

(ორგანიზაციულ-სამართლებრივი ფორმა)

შემდგომში „გადამზიდველად“ წოდებულმა, რომელსაც წარმოადგენს

_____ (გვარი, სახელი, თანამდებობა)

რომელიც მოქმედებს _____ საფუძველზე

(წესდების, დებულების,

მინდობილობის)

ერთის მხრივ, და _____

(საწარმოს,

ორგანიზაციის დასახელება)

შემდგომში „გამგზავნად“ წოდებულმა, რომელსაც წარმოადგენს

_____ (გვარი, სახელი, თანამდებობა)

რომელიც მოქმედებს _____ საფუძველზე

(წესდების, დებულების,

მინდობილობის)

მეორეს მხრივ, დადეს ეს ხელშეკრულება შემდეგზე:

1. ხელშეკრულების საგანი

1.1. გადამზიდველი ვალდებულია მიიტანოს გამგზავნის მიერ მისთვის ჩაბარებული ამ ხელშეკრულების პ.1.2-ში მითითებული ტვირთი დანიშნულების იმ ადგილზე, რაც მითითებულია ამ ხელშეკრულების პ.1.3-ში და გადასცეს იგი ტვირთის მიღებაზე უფლებამოსილ პირს, რომელიც მოსხენებულია ამ ხელშეკრულების პ.1.4-ში, ხოლო გამგზავნი ვალდებულია გადაიხადოს გადაზიდვის საფასური, რომელიც მითითებულია ამ ხელშეკრულების პ.3-ში.

1.2. მოცემულ ხელშეკრულებაში ტვირთად იგულისხმება: _____

_____ (გადასაზიდი ტვირთის აღწერა)

შემდგომში „ტვირთი“. ტვირთის საერთო მასა შეადგენს _____

_____ (მიუთითეთ ტვირთის მასა)

1.3. ამ ხელშეკრულებით დანიშნულების პუნქტია _____

_____ (მიუთითეთ დანიშნულების პუნქტი)

შემდგომში „დანიშნულების პუნქტი“.

1.4. ტვირთის მიღებაზე უფლებამოსილი პირია: _____

_____ (სახელი, გვარი, თანამდებობა)

შემდგომში „მიმღები“.

მიმღების უფლებამოსილება დადასტურებულია მიმღების მიერ გადამზიდველისთვის შემდეგი დოკუმენტების წარდგენით: _____

_____ (ჩამოთვალეთ დოკუმენტების ნუსხა)



- 1.5. გამგზავნის მიერ გადამზიდველისთვის ტვირთის გადაცემის ადგილია _____ შემდგომში „გადაცემის ადგილი“.
(მიუთითეთ გადაცემის ადგილი)

2. მხარეთა უფლებები და ვალდებულებები

- 2.1. გადამზიდველი ვალდებულია:
- 2.1.1. განსაზღვროს ტვირთის გადაზიდვისთვის საჭირო სატრანსპორტო საშუალებათა რაოდენობა და ტიპი.
 - 2.1.2. დასატვირთად მოაწოდოს გამართულ მდგომარეობაში მყოფი მანქანები, რომლებიც ვარგისია ტვირთის გადაზიდვისთვის და პასუხობენ სანიტარულ მოთხოვნებს.
 - 2.1.3. განახორციელოს ჩატვირთვა ტვირთის გადაცემის ადგილზე _____ განმავლობაში.
 - 2.1.4. განახორციელოს ჩამოტვირთვა დანიშნულების პუნქტში _____ განმავლობაში.
 - 2.1.5. მიიტანოს ტვირთი დანიშნულების პუნქტში და გადასცეს იგი მიმღებს არა უგვიანეს _____
გადამზიდველი ვალდებულია მიიტანოს ტვირთი ან ბარგი, მიიყვანოს მგზავნი დანიშნულების პუნქტში იმ ვადებში, რომლებიც განისაზღვრება სატრანსპორტო წესდებებითა და კოდექსებით გათვალისწინებული წესით, ხოლო ასეთი ვადების არარსებობის შემთხვევაში - გონივრულ ვადებში.
- 2.2. გამგზავნი ვალდებულია:
- 2.2.1. გადაცემის ადგილზე სატრანსპორტო საშუალებათა მისვლამდე მოამზადოს ტვირთი გადასაზიდად (შეფუთოს, მოამზადოს გადაზიდვის დოკუმენტები, საშვები დატვირთვისას და გადმოტვირთვის ადგილამდე მისასვლელად).
 - 2.2.2. ტვირთის დატვირთვის წინ შეამოწმოს ტვირთის გადაზიდვისთვის განკუთვნილი სატრანსპორტო საშუალებების ვარგისიანობა.
 - 2.2.3. უზრუნველყოს მიმღების მიერ ტვირთის მიღება ამ ხელშეკრულების 3.2.1.5-ში მითითებულ ვადებში.

3. ხელშეკრულების თანხა და ანგარიშსწორების წესი

- 3.1. გადაზიდვისთვის გადასახდელი თანხა შეადგენს _____
_____ ლარს.
(თანხა ციფრებით და სიტყვიერად)
- 3.2. დატვირთვისთვის და გადმოტვირთვისთვის გადასახდელი თანხა შეადგენს _____ ლარს.
(თანხა ციფრებით და სიტყვიერად)
- 3.3. ხელშეკრულების თანხა შეადგენს _____ ლარს.
(თანხა ციფრებით და სიტყვიერად)
- 3.4. ხელშეკრულების თანხის გადახდა გამგზავნის მიერ ხდება არა უგვიანეს „___“ _____ 201 წ. მოცემულ ხელშეკრულებაში მითითებულ საანგარიშსწორებო ანგარიშზე მისი გადარიცხვის გზით.

4. მხარეთა პასუხისმგებლობა



4.1. ხელშეკრულების მხარეები მათ მიერ ამ ხელშეკრულებით აღებული ვალდებულებების შესრულებლობის ან არასათანადო შესრულების შემთხვევაში მატერიალურად აგებენ პასუხს _____

(მიუთითეთ მატერიალური პასუხისმგებლობის საზღვრები)

5. დავათა გადაჭრის წესი

5.1. ამ ხელშეკრულების შესრულებისას აღძრული დავები და უთანხმოებანი შეძლებისდაგვარად გადაიჭრება მხარეთა შორის მოლაპარაკებების გზით. წინააღმდეგ შემთხვევაში მხარეები მიმართავენ სასამართლოს.

6. გარდამავალი და დასკვნითი დებულებები

6.1. ეს ხელშეკრულება შეიძლება გაუქმდეს მხარეთა შეთანხმებით ერთ-ერთი მხარის მიერ ამ ხელშეკრულებაში მითითებული პირობების დარღვევის შემთხვევაში.

6.2. ხელშეკრულების ცალმხრივად გაუქმება ხდება ხელშეკრულების მხარის მიერ წერილობითი შეტყობინების გზით, რომელიც გაიგზავნება _____ შემდეგი

(ფოსტით, დაკვეთილი წერილით და ა.შ)

საფუძვლების არსებობისას _____

(მიუთითეთ ხელშეკრულების გაუქმების საფუძველი)

ხელშეკრულება ჩაითვლება გაუქმებულად, თუ შეტყობინებაზე არ იქნება მიღებული პასუხი _____ დღის ვადაში (შეტყობინების გაგზავნის დღიდან, ან ადრესატის მიერ მისი მიღების დღიდან).

6.3. ხელშეკრულების ნებისმიერი ცვლილება და დამატება ძალაშია მხოლოდ იმ პირობებით, თუ ის შედგენილია წერილობითი ფორმით და ხელმოწერილია მხარეთა მიერ. ამ ხელშეკრულების დანართები მის განუყოფელ ნაწილს შეადგენენ.

6.4. ხელშეკრულება შედგენილია ორ ეგზემპლარად, ორივე ეგზემპლარი იდენტურია და აქვთ ერთნაირი იურიდიული ძალა. ყოველ მხარეს აქვს ამ ხელშეკრულების ერთი ეგზემპლარი.

7. მხარეთა მისამართები, საბანკო რეკვიზიტები და ხელმოწერები

გამგზავნი	გადამზიდველი
_____	_____
_____	_____
_____	_____
_____	_____

დანართი 5.2

ავტომობილის იჯარის ხელშეკრულება მომსახურების განვითარების პირობით



წ.

(თარიღი)

(დასახლებული პუნქტი)

შემდგომში „მეიჯარედ“ წოდებულმა, რომელსაც წარმოადგენს _____ და მოქმედებს

(წესდების, დებულების საფუძველზე)

ერთის მხრივ, და _____ შემდგომში „მოიჯარედ“ წოდებულმა, რომელსაც წარმოადგენს _____ და მოქმედებს

(წესდების, დებულების საფუძველზე)

მეორეს მხრივ, დადეს ეს ხელშეკრულება შემდეგმე:

1. ხელშეკრულების საგანი

მეიჯარე გადასცემს მოიჯარეს დროებით სარგებლობისა და ექსპლუატაციისათვის _____ მარკის ავტომობილს, _____ წლის გამოშვება, სახელმწიფო N _____, ძარა N _____, ძრავა N _____, ტექნიკური პასპორტი N _____, და უწევს მომსახურებას მისი მართვისა და ტექნიკური ექსპლუატაციის თვალსაზრისით, ხოლო მოიჯარე კისრულობს ვალდებულებას, გადაუხადოს მეიჯარეს საიჯარო ქირა და იჯარის ვადის გასვლის შემდეგ დაუბრუნოს მას ავტომობილი.

2. მხარეთა ვალდებულებები

2.1. მეიჯარე ვალდებულია:

2.1.1. გადასცეს მოიჯარეს წინამდებარე ხელშეკრულების პ.1-ში მითითებული ავტომობილი გამართულ მდგომარეობაში.

2.1.2. უზრუნველყოს ამ ავტომობილის მძღოლით მომსახურება იჯარის მთელი ვადის განმავლობაში.

2.1.3. შეინარჩუნოს ავტომობილის სათანადო ტექნიკური მდგომარეობა, მისი მიმდინარე და კაპიტალური რემონტის ჩათვლით, ხელშეკრულების მოქმედების მთელი ვადის განმავლობაში.

2.2. მოიჯარე ვალდებულია:

2.2.1. დროულად გადაიხადოს საიჯარო თანხა.

2.2.2. ხელშეკრულების ვადის დასრულების შემდეგ დაუბრუნოს ავტომობილი მეიჯარეს გამართულ მდგომარეობაში ნორმალური ცვეთის გათვალისწინებით.

2.2.3. აანაზღაუროს დანახარჯები სანვავზე და ექსპლუატაციის პროცესში სხვა ხარჯვად მასალებზე.

3. ავტომობილის გადაცემის ვადა

3.1. მეიჯარე გადასცემს მოიჯარეს ავტომობილს ამ ხელშეკრულების ხელმოწერიდან _____ დღის განმავლობაში.



4. საიჯარო ქირის ოდენობა

4.1. ავტომობილით სარგებლობისთვის მოიჯარე უხდის მეიჯარეს საიჯარო ქირას თვეში _____ ოდენობით.

5. მხარეთა პასივისმგებლობა

- 5.1. ამ ხელშეკრულების პირობების შეუსრულებლობისთვის მხარეები პასუხს აგებენ ხელშეკრულების შესაბამისად, მაგრამ თუ ხელშეკრულებაში არ არის მითითება პასუხისმგებლობაზე - მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად.
- 5.2. ამ ხელშეკრულებაში აღნიშნული ავტომობილის გადაცემის ვადის გადაცილებისთვის და ასევე მისი მომსახურების გაუწევლობისთვის მეიჯარე უხდის მოიჯარეს ჯარიმას თვიური საიჯარო ქირის თანხის _____ %-ის ოდენობით ყოველი ვადაგადაცილებული დღისთვის.
- 5.3. იჯარის ვადის დასრულების შემდეგ ან ხელშეკრულების ვადამდე შეწყვეტის შემთხვევაში ავტომობილის დაბრუნების ვადის გადაცილებისთვის მოიჯარე უხდის მეიჯარეს ჯარიმას თვიური საიჯარო ქირის თანხის _____ %-ის ოდენობით ყოველი ვადაგადაცილებული დღისთვის.
- 5.4. საიჯარო ქირის არადროულად გადახდისთვის მოიჯარე უხდის მეიჯარეს ჯარიმას _____ %-ის ოდენობით ყოველი ვადაგადაცილებული დღისთვის.

6. ხელშეკრულების მოქმედების ვადა

6.1. ხელშეკრულება ძალაშია ქონების მოიჯარეზე გადაცემის დღიდან, ხელშეკრულების შეწყვეტამდე.

7. ხელშეკრულების გაუქმების წესი

- 7.1. ნებისმიერ მხარე შეუძლია ცალმხრივად თქვას უარი ხელშეკრულებაზე და წერილობით შეატყობინოს ამის შესახებ მეორე მხარეს _____ ადრე.
- 7.2. ნებისმიერ მხარეს შეუძლია განყვიტოს ხელშეკრულება იმ შემთხვევაში, თუ მეორე მხარე არაერთგზის დაარღვევს ამ ხელშეკრულების პირობებს. ამ შემთხვევაში ბრალეული მხარე ვალდებულია აანაზღაუროს ხელშეკრულების გაუქმებით გამოწვეული ზარალი.

8. სხვა პირობები

ხელშეკრულება შედგენილია ორ ეგზემპლარად, რომელთაგან ერთი გადაეცემა მეიჯარეს, ხოლო მეორე - მოიჯარეს.

9. მხარეების მისამართები, საბანკო რეკვიზიტები და ხელმოწერები

მეიჯარე

მოიჯარე

დანართი 5.3

ხელშეკრულება სატრანსპორტო-საექსპედიტორო მომსახურებაზე



წ.

(თარიღი)

(დასახლებული პუნქტი)

(იმ საწარმოს დასახელება, რომელიც ახორციელებს)

(სატრანსპორტო-საექსპედიტორო მომსახურებას)

რომელსაც წარმოადგენს _____ (გვარი,
სახელი, თანამდებობა)

შემდგომში „ექსპედიტორად“ წოდებულმა, _____
რომელიც მოქმედებს _____ საფუძველზე
(წესდების, დებულების,
მინდობილობის)

ერთის მხრივ, და _____
(იურიდიული ან ფიზიკური
პირის დასახელება)

რომელსაც წარმოადგენს _____ შემდგომში „კლიენტად“
(გვარი, სახელი,
თანამდებობა)

წოდებულმა, რომელიც მოქმედებს _____
(წესდ
ების, დებულების, მინდობილობის)

მეორეს მხრივ, შემდგომში „მხარეებად“ წოდებულმა, დადეს ეს ხელშეკრულება
შემდეგზე:

1. ხელშეკრულების საგანი

1.1. ექსპედიტორი ამ ხელშეკრულებით განსაზღვრული გასამრჯელოს მიღების
პირობი და კლიენტის ხარჯზე ვალდებულია გასწიოს შემდეგი მომსახურება ან
მოახდინოს მისი შესრულების ორგანიზება:

- 1) კლიენტის შეკვეთით გადამზიდველის მოძებნა;
- 2) გადაზიდვის ხელშეკრულების დადება (კლიენტის ან თავის სახელით);
- 3) გადაზიდვისთვის აუცილებელი დოკუმენტების _____
_____ გაფორმება ან მიღება;
(მიუთითეთ დოკუმენტების დასახელება)
- 4) საბაჟო და სხვა სახის ფორმალობების განხორციელება;
- 5) დატვირთვა-გადმოტვირთვისთვის სამუშაოთა შესრულება;
- 6) ტვირთის რაოდენობისა და ხარისხის შემოწმება;
- 7) სახელმწიფო ბაჟის და მოსაკრებლების და ა.შ. გადახდა;
- 8) ტვირთის შენახვა;
- 9) ტვირთის გაგზავნისა და დანიშნულების პუნქტში მისი მიღების უზრუნველყოფა;
- 10) _____.

2. მხარეთა უფლებები და ვალდებულებები

2.1. ექსპედიტორის უფლებები და ვალდებულებები:



- 2.1.1. ახდენს კლიენტის ტვირთის გადაზიდვის ორგანიზებას წერილობითი შეკვეთების შესაბამისად დანართში N _____ განსაზღვრული ფორმით.
- 2.1.2. დებს გადაზიდვის ხელშეკრულებებს დანართში N _____ განსაზღვრული პირობებით და ფორმებით.
- 2.1.3. აძლევს კლიენტს კონსულტაციებს გადაზიდვის ეფექტურობის გაზრდის, რაციონალური მარშრუტების შერჩევის, შეფუთვის, დატვირთვა-გადმოტვირთვის და სხვა ოპერაციებზე დანახარჯების შემცირების გზით და ა.შ. საკითხებზე.
- 2.1.4. უგზავნის კლიენტს _____ დღის ვადაში, შემდეგ დოკუმენტაციას: გადაზიდვაზე დადებულ ხელშეკრულებებს; კონოსამენტებს, სპეციფიკაციებს, სერტიფიკატებს და ტვირთების ჩამოტვირთვისთან დაკავშირებულ სხვა დოკუმენტებს; შეტყობინებებს ტვირთების ჩამოტვირთვაზე საქონლის ჩაბარების აქტებთან ერთად; ხარჯების დამადასტურებელ დოკუმენტებს.
- 2.1.5. კლიენტის მოთხოვნით წარადგენს ინფორმაციას ტვირთების გადაზიდვის განაკვეთების, სახელმწიფო და სხვა მოსაკრებლების განაკვეთების შესახებ, რომელთა გადახდა აუცილებელია გადაზიდვის განხორციელებისთვის
- 2.1.6. ექსპედიტორი ვალდებულია აცნობოს კლიენტს მის მიერ მიღებული ინფორმაცია ყველა აღმოჩენილი ნაკლის შესახებ, ხოლო მისიარასრულყოფილების შემთხვევაში -გააკეთოს დამატებითი მოთხოვნა.
- 2.1.7. ექსპედიტორი ვალდებულია პირადად შეასრულოს ვალდებულებები ამ ხელშეკრულებით. მესამე პირთა მოზიდვა შეიძლება მხოლოდ კლიენტის თანხმობით.
- 2.1.8. _____

2.2. კლიენტის უფლებები და ვალდებულებები:

- 2.2.1. კლიენტი ვალდებულია გადასცეს ექსპედიტორს მინდობილობები სატრანსპორტო-საექსპედიტორული ოპერაციების შესრულებაზე.
- 2.2.2. კლიენტი ვალდებულია გადასცეს ექსპედიტორს შემდეგი დოკუმენტები:
- 1) წერილობითი მოთხოვნა ტვირთის გადაზიდვაზე;
 - 2) დოკუმენტი, რომელიც მოწმობს ტვირთის გარკვეულ თვისებებზე;
 - 3) _____

2.2.3. კლიენტი ვალდებულია დროულად აანაზღაუროს ექსპედიტორის ხარჯები და გადაუხადოს მას გასამრჯელო ამ ხელშეკრულების _____ პუნქტის თანახმად.

3. ანგარიშსწორების წესი

3.1. შემკვეთი უნაზღაურებს მენარდეს იმ ხარჯებს, რომლებიც წარმოიშვა ტვირთების გადაზიდვისას სხვადასხვა სახის ტრანსპორტით, მენარდის მიერ ანგარიშების წარდგენისთანავე საგადასახადო დოკუმენტების დართვით, რომლებიც გაცემულია მესამე პირთა მიერ მათთან სხვადასხვა ხელშეკრულებების დადებისას, რაც დაკავშირებულია კლიენტის ტვირთების გადაზიდვასთან. ანგარიშების წარდგენა ექსპედიტორის მიერ ხდება ხარჯების დამადასტურებელი დოკუმენტების მიღებიდან _____ დღის ვადაში და მათი ანაზღაურება კლიენტის მიერ ხდება ექსპედიტორის მიერ ამ ხელშეკრულებაში მითითებული ანგარიშსწორების ანგარიშზე ფულადი სახსრების გადარიცხვის გზით.



3.2. ტვირთების გადაზიდვის ორგანიზების მომსახურებისთვის გასამრჯელოს გადახდას აწარმოებს კლიენტი წარდგენილი ანგარიშების შესაბამისად ექსპედიტორის მიერ ამ ხელშეკრულების N _____ დანართში მითითებული ტარიფებისა და განაკვეთების მიხედვით, რაც ხელშეკრულების განუყოფელი ნაწილია.

4. მხარეთა პასუხისმგებლობა

4.1. ზოგადი დებულებები:

- 4.1.1. მხარეები აგებენ პასუხს ხელშეკრულების მიხედვით თავისი ვალდებულებების შეუსრულებლობისთვის ან არასათანადო შესრულებისთვის მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად.
- 4.1.2. თითოეულმა მხარემ სათანადოდ უნდა შეასრულოს თავისი ვალდებულებები და ყველანაირი დახმარება გაუწიოს მეორე მხარეს.
- 4.1.3. მხარემ, რომელმაც დაარღვია თავისი ვალდებულებები, დაუყოვნებლივ უნდა გამოასწოროს ეს დარღვევები.
- 4.1.4. მხარეები თავისუფლდებიან პასუხისმგებლობისგან ხელშეკრულებით თავისი ვალდებულებების ნაწილობრივი ან სრული შეუსრულებლობისთვის, თუ ასეთი შეუსრულებლობა გამოწვეულია დაუძლეველი ძალით.
- 4.1.5. ექსპედიტორი პასუხს აგებს კლიენტისთვის მიყენებული ზარალისთვის ტვირთის დაზიანების შემთხვევაში.
- 4.1.6. კლიენტი პასუხს აგებს ექსპედიტორისთვის მიყენებული ზარალისთვის, რაც გამოწვეულია:
 - ხელშეკრულების პირობების არაჯეროვანი შესრულებით;
 - გადასაზიდი ტვირთის წარუდგენლობისთვის - სატრანსპორტო ორგანიზაციის მიერ წარდგენილი საჯარიმო სანქციების ოდენობით;
 - იმ მოქმედებებით, რომლებაც გამოიწვიეს სატრანსპორტო საშუალებების მოცდენა-სატრანსპორტო ორგანიზაციით წარდგენილი ჯარიმის ოდენობით;
 - კლიენტი ანგარიშის ანაზღაურებაზე დაუსაბუთებელი უარის და არადროული ანაზღაურებისთვის _____ %-ის ოდენობით გადახდის ყოველი ვადაგადაცილებული დღისთვის.

5. პრეტენზიები და დავათა განხილვის წესი

- 5.1. ამ ხელშეკრულების შესრულების დროს წარმოშობილი პრეტენზიები წარდგენილი უნდა იყოს ასეთი საფუძვლების აღმოჩენიდან _____ დღის განმავლობაში.
- 5.2. პრეტენზიის წარდგენის თარიღად ითვლება საფოსტო ორგანიზაციის შტემპელის თარიღი, რომელიც მეტყველებს წერილის მიღებაზე.
- 5.3. მხარე, რომელმაც მიიღო პრეტენზიები, ვალდებულია განიხილოს ისინი და პასუხი გასცეს პრეტენზიის არსზე (დაადასტუროს თანხმობა მის სრულ ან ნაწილობრივ დაკმაყოფილებაზე ან შეატყობინოს მისი დაკმაყოფილების სრულ ან ნაწილობრივ უარზე) არა უგვიანეს _____ დღისა პრეტენზიის მიღების თარიღიდან.
- 5.4. მხარეები არ წარუდგენენ ურთიერთს პრეტენზიებს, თუ თითოეულის მოთხოვნათა ჯამური თანხა არ აღემატება _____ ლარს.

(თანხა

ციფრებით და სიტყვიერად)



6. დასკვნითი დებულებები

- 6.1. ხელშეკრულება ძალაში შედის ორივე მხარის მიერ მისი ხელმოწერის მომენტიდან და მოქმედებს „___“ _____ 201 წ.-მდე.
- 6.2. ორივე მხარეს აქვს უფლება უარი თქვას ამ ხელშეკრულების შესრულებაზე, შეატყობინოს რა ამის შესახებ მეორე მხარეს გონივრულ ვადაში. ამასთან, უარის მოქმედმა მხარემ უნდა აუნაზღაუროს მეორე მხარეს ხელშეკრულების გაუქმებით გამოწვეული ზარალი.
- 6.3. თუ არც ერთი მხარე ხელშეკრულების მოქმედების დასრულებამდე _____ დღით ადრე არ შეატყობინებს მეორე მხარეს წერილობითი ფორმით ხელშეკრულების გაუქმების შესახებ, მისი მოქმედების ვადა ავტომატურად გაგრძელდება იგივე ვადით.
- 6.4. ხელშეკრულების ყველა ცვლილება და დამატება ძალაშია მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ ისინი შესრულებულია წერილობითი ფორმით და ხელმოწერილია მხარეების მიერ.
- 6.5. ამ ხელშეკრულების ყველა დანართი და დამატება მის განუყოფელ ნაწილს წარმოადგენს.

7. მხარეთა მისამართები, საბანკო რეკვიზიტები და ხელმოწერები

კლიენტი	ექსპედიტორი
_____	_____
_____	_____
_____	_____
_____	_____

დანართი 5.4

ლიზინგის ხელშეკრულება

ქ. _____ „___“ _____ წ.
(ხელშეკრულების დადების ადგილი) (ხელშეკრულების დადების თარიღი)

ერთის მხრივ _____ „lizingis gamcemi“,
რომლის პირად დოკუმენტა რეკვიზიტები:

და მეორეს მხრივ _____ “lizingis mimRebi”,
რომლის პირად დოკუმენტა რეკვიზიტები:



ვმოქმედებთ რა საქართველოს მოქმედი კანონმდებლობის, კერძოდ, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსით მინიჭებული უფლებამოსილებით, დავდეთ წინამდებარე ხელშეკრულება შემდეგზე:

1. ხელშეკრულების საგანი

1.1 ლიზინგის გამცემი იღებს ვალდებულებას შეიძინოს საკუთრებაში ამ ხელშეკრულების 1.2-ში მითითებული ქონება 1.2-ში მითითებული გამყიდველისგან და გადასცეს ლიზინგის მიმღებს, ამ ხელშეკრულების 3-ში მითითებული ქირის ოდენობით დროებით მფლობელობაში ან სარგებლობაში სამეწარმეო მიზნებისთვის.

1.2 ლიზინგის გამცემი იღებს ვალდებულებას შეიძინოს

(გამყიდველის დასახელება და ადგილმდებარეობა)

შემდეგი

ქონება

(ჩამოთვალეთ შესაძენი ქონება)

შემდგომში „ქონებად“ წოდებული, შემდეგ კი გადასცეს ლიზინგის მიმღებს დროებით მფლობელობაში ან სარგებლობაში ქონება

(ჩამოთვალეთ გადასაცემი ქონება)

1.3 ქონება უნდა გადაეცეს ლიზინგის მიმღებს ამ ხელშეკრულების ხელმოწერიდან _____ დღის განმავლობაში.

2. მხარეთა ვალდებულებები

2.3 ლიზინგის გამცემი ვალდებულია:

2.3.1 დროულად გადასცეს ლიზინგის მიმღებს დაქირავებული ქონება ამ ხელშეკრულების პ.1-ში მითითებული პირობებით გათვალისწინებულ მდგომარეობაში.

2.4 ლიზინგის მიმღები ვალდებულია:

2.4.1 გამოიყენოს ქონება მისი დანიშნულების შესაბამისად.

2.4.2 შეინარჩუნოს ქონება გამართულ მდგომარეობაში, საკუთარი ხარჯებით აწარმოოს მისი მიმდინარე რემონტი.

2.4.3 გაილოს ხარჯები ქონების შენახვაზე.



2.4.4 ხელშეკრულებით დადგენილ ვადებში აწარმოოს ანგარიშსწორება ლიზინგის ქირით ამ ხელშეკრულების პ.3-ში მითითებული პირობების შესაბამისად.

2.4.5 ხელშეკრულების მოქმედების შეწყვეტის შემდეგ დაუბრუნოს ქონება ლიზინგის გამცემს

მდგომარეობაში. (მიუთითეთ ქონების მდგომარეობა)

3. ანგარიშსწორება

3.3 ქირა შეადგენს

(თანხა ციფრებით და სიტყვიერად)

3.4 ქირის შეტანა ლიზინგის მიმღების მიერ ხდება ყოველთვიურად (კვარტლურად) არაუგვიანეს საანგარიშო მომდევნო თვის _____ რიცხვისა თანხის გადარიცხვის გზით ლიზინგის გამცემის ანგარიშზე, რომელიც მითითებულია ამ ხელშეკრულებაში.

4. მხარეთა პასუხისმგებლობა

4.3 გადახდის ვადის გადაცილებისთვის ლიზინგის გამცემი უხდის ლიზინგის მიმღებს ჯარმას ან პირგასამტეხლოს ხელშეკრულების თანხის _____ ოდენობით ყოველი ვადაგადაცილებული დღისთვის.

4.4 მხარეთა პასუხისმგებლობის ზომები, რომლებიც არ არის გათვალისწინებული ამ ხელშეკრულებით, განისაზღვრება მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად.

4.5 პირგასამტეხლოს გადახდა არ ათავისუფლებს მხარეებს მათზე დაკისრებული ვალდებულებების შესრულებისგან ან დარღვევათა გამოსწორებისგან.

5. ხელშეკრულების მოქმედების ვადა

5.3 ლიზინგის ვადა იწყება

(ვადის დასაწყისი)

და მთავრდება

(ვადის დასასრული)

6. დავის გადაწყვეტის წესი

6.1. ხელშეკრულების მხარეთა შორის წარმოშობილი ნებისმიერი დავა გადაწყდეს ურთიერთმოლაპარაკების გზით;



6.2. მხარეთ შეუთანხმებლობის შემთხვევაში დავა განსახილველად გადაეცეს სასამართლოს.

7. გარდამავალი და დასკვნითი დებულებები:

7.1. ხელშეკრულება შედგენილია ქართულ ენაზე, თანაბარი იურიდიული ძალის მქონე ორ იდენტურ ეგზემპლარად და ინახება ხელშეკრულების მხარეებთან;

7.2. ურთიერთობები, რომლებიც არ რეგულირდება ამ ხელშეკრულებით, დარეგულირდეს ხელშეკრულების დადების მომენტში მოქმედი კანონმდებლობით.

8. მხარეთა რეკვიზიტები

8.1. gamnaTxovebeli:

- მისამართი: _____
- ტელეფონი : _____
- ელ-ფოსტა: _____
- საკონტაქტო პირი: _____

8..2. monaTxovre:

- მისამართი: _____
- ტელეფონი : _____
- ელ-ფოსტა: _____
- საკონტაქტო პირი: _____

8.3. მხარეები ვალდებული არიან დაუყოვნებლივ შეატყობინონ ერთმანეთს ამ პუნქტში გათვალისწინებული რეკვიზიტების შეცვლის თაობაზე.

gamnaTxovebeli:

monaTxovre:

/ხელმოწერა/ბეჭედი/

/ხელმოწერა/ბეჭედი/

დანართი 5.5

მ ი ღ ე ბ ა - ნ ა ბ ა რ ე ბ ი ს

ა ქ ტ ი

_____. _____ . 201__ , ქ. თბილისი

მომსახურების გამწევი	მომსახურების მიმღები
შპს/სს „_____“	შპს/სს „_____“

საფუძველი: ____ . ____ . 201_ . მომსახურების

ხელშეკრულება N _____



წინამდებარე მიღება-ჩაბარების აქტით ხელისმომწერნი (მომსახურების გამწვევი და მომსახურების მიმღები) ვადასტურებთ, რომ მომსახურების გამწვევმა ჩააბარა, ხოლო მომსახურების მიმღებმა ჩაიბარა _____ .201_ . მომსახურების N_____ ხელშეკრულებით გათვალისწინებული მომსახურება /მომსახურების ნაწილი ხელშეკრულებით გათვალისწინებულ დროში, შეთანხმებული ხარისხით და მოცულობით და მხარეებს ერთმანეთის მიმართ შესრულებული სამუშაოს კუთხით არანაირი პრეტენზია არ გააჩნია:

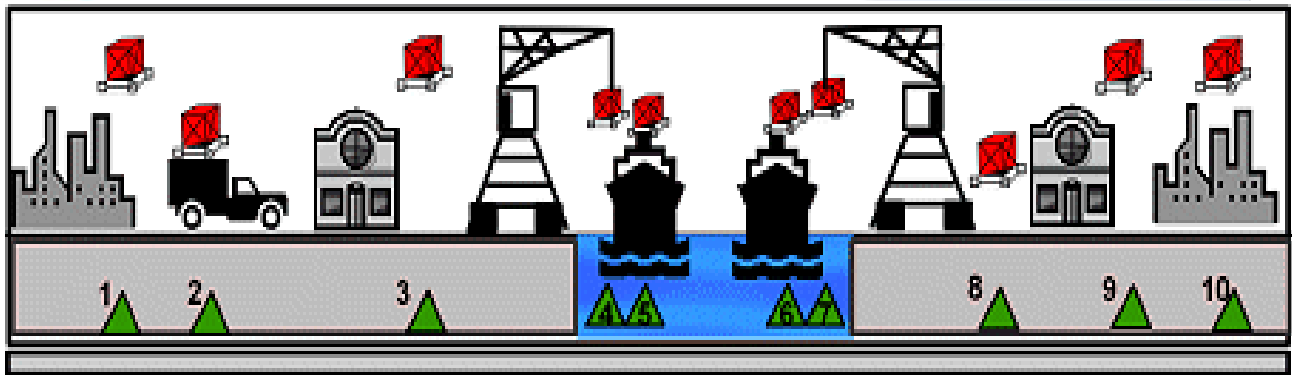
განული მომსახურების სახე	მოცულობა	მომსახურების ფასი დღგ-ს გარეშე	მომსახურებაზე გადასახდელი დღგ	სულ მომსახურების ღირებულება

_____ /დირექტორი/ _____ /დირექტორი/
 შპს „_____“ (ს/ნ _____) შპს „_____“ (ს/ნ _____)
 (მომსახურების გამწვევი)(მომსახურების მიმღები)

5.2 მინოდების პირობები



Incoterms® 2010



EXW – Ex Works

FCA – Free Carrier

FAS – Free Alongside Ship

FOB – Free on Board

CFR – Cost and Freight

CIF – Cost, Insurance and Freight

CPT – Carriage Paid To

CIP – Carriage and Insurance Paid to

DAT – Delivered at Terminal

DAP – Delivered at Place

DDP – Delivered Duty Paid

ქვემოდან ხაზი აღნიშნავს, რომ მიწოდება ხდება საზღვაო გზით

ინკოტერმსი ანუ საერთაშორისო კომერციული ტერმინოლოგია შემუშავებულია საერთაშორისო სავაჭრო-სამრეწველო პალატის მიერ 1936 წელს სავაჭრო გარიგებების გაადვილების მიზნით.

საერთაშორისო სავაჭრო პრაქტიკასთან შესაბამისობის უზრუნველყოფის მიზნით მასში შევიდა ცვლილებები 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000 და 2010 წლებში.

ინკოტერმსის პირობები დაჯგუფებულია 4 ჯგუფად: E, F, C, D. თითოეული პირობა ცალსახად მიჯნავს გამყიდველის რისკსა და ხარჯებს მყიდველის რისკისა და ხარჯებისაგან.

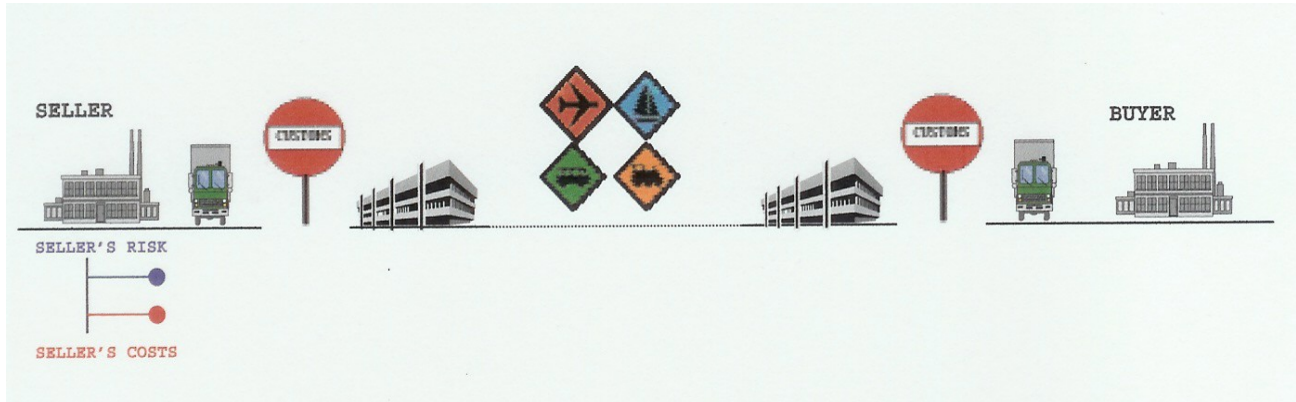
კოდი	მიწოდების პირობის დასახელება
EXW	ფრანკო ქარხანა (მიწოდება სანარმოდან ან საწყობიდან)
FCA	ფრანკო გადამზიდველი (მითითებულ ადგილზე)
FAS	ფრანკო გემის ბორტთან (ჩატვირთვის მითითებულ პორტში)
FOB	ფრანკო გემის ბორტზე (ჩატვირთვის მითითებულ პორტში)
CFR	ღირებულება და ფრახტი (დანიშნულების მითითებულ პორტში)
CIF	ღირებულება, დაზღვევა, ფრახტი (დანიშნულების მითითებულ პორტში)



CPT	ფრახტი გადახდილია (მითითებულ დანიშნულების ადგილამდე)
CIP	ფრახტი და დაზღვევა გადახდილია (მითითებულ დანიშნულების ადგილამდე)
DAT	მიწოდება დანიშნულების ტერმინალში, ან პორტში
DAP	მიწოდება დანიშნულების ადგილას
DDP	მიწოდება იმპორტის გადასახდელების გადახდით (მითითებულ დანიშნულების ადგილზე)

E ჯგუფი:

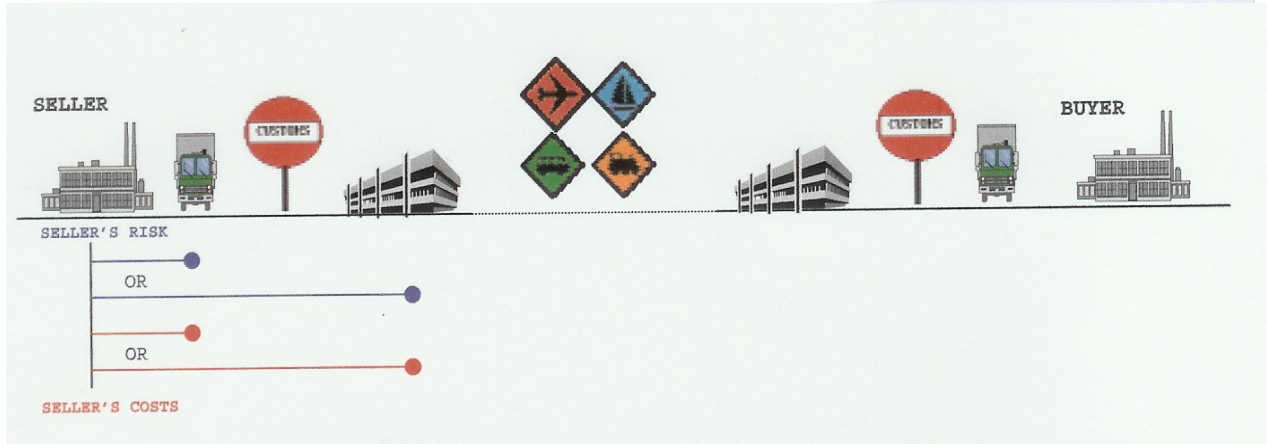
EXW (EX WORKS) - ფრანკო ქარხანა (მიწოდება სანარმოდან ან საწყობიდან)



ამ პირობით გამყიდველი აწოდებს საქონელს მყიდველს საკუთარი შენობა-ნაგებობიდან

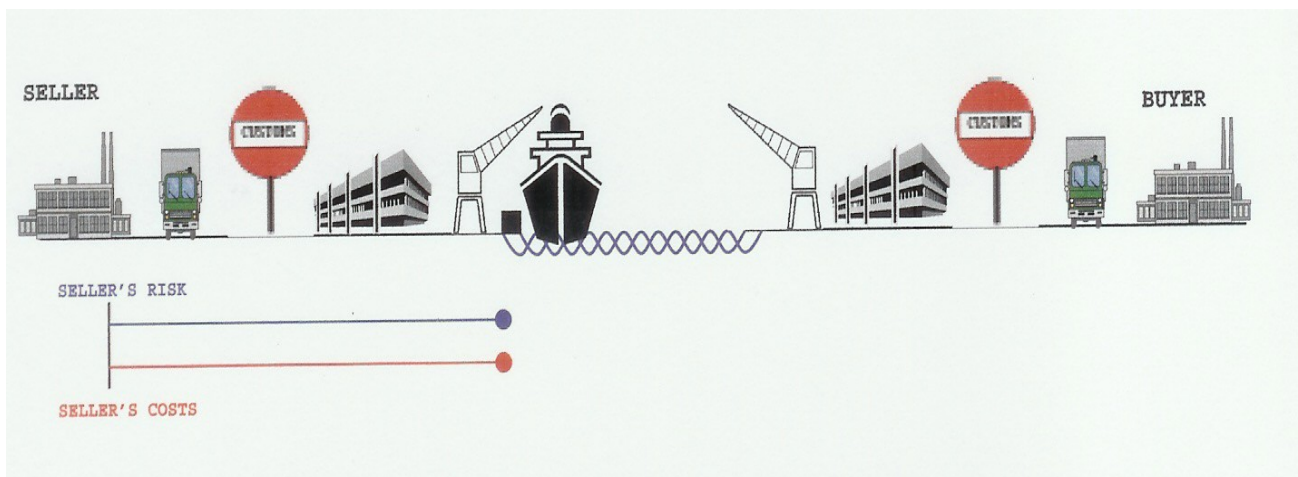
F ჯგუფი:

FCA (FREE CARRIER) - ფრანკო გადამზიდველი (მითითებულ ადგილზე)



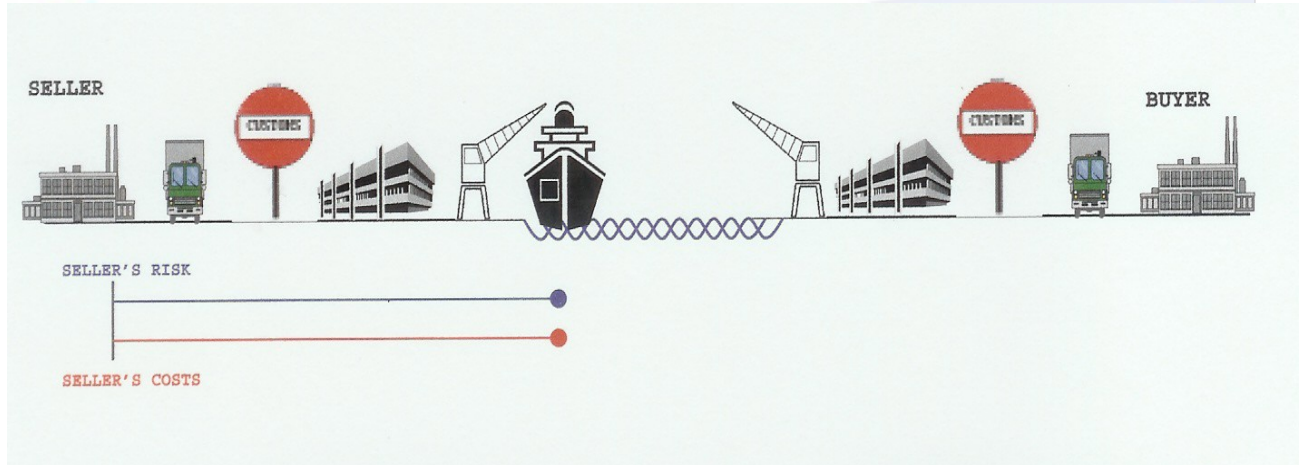
ამ პირობების თანახმად გამყიდველი მითითებულ ადგილზე, დასახელებულ სატრანსპორტო საშუალებასთან აწოდებს საქონელს მყიდველს ყოველგვარი საქესპორტო დოკუმენტაციით

FAS (FREE ALONGSIDE SHIP) - ფრანკო გემის ბორტთან
(ჩატვირთვის მითითებულ პორტში)



გამყიდველს საქონელი ჩააქვს ჩატვირთვის მითითებულ პორტში და ათავსებს მას გემის ბორტთან, გემის გასწვრივ სანაპიროზე

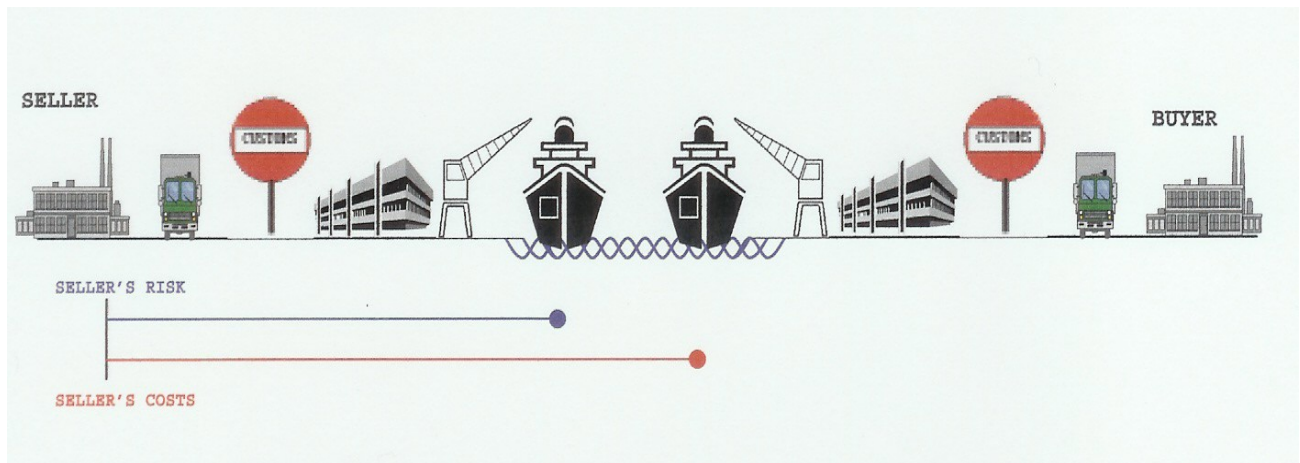
FOB (FREE ON BOARD) - ფრანკო გემის ბორტზე (ჩატვირთვის
მითითებულ პორტში)



გამყიდველის მიერ საქონელი მიწოდება გემის ბორტზე ჩატვირთვის მითითებულ პორტში

C ჯგუფი:

CFR (COST AND FREIGHT) - ღირებულება და ფრახტი
(დანიშნულების მითითებულ პორტში)



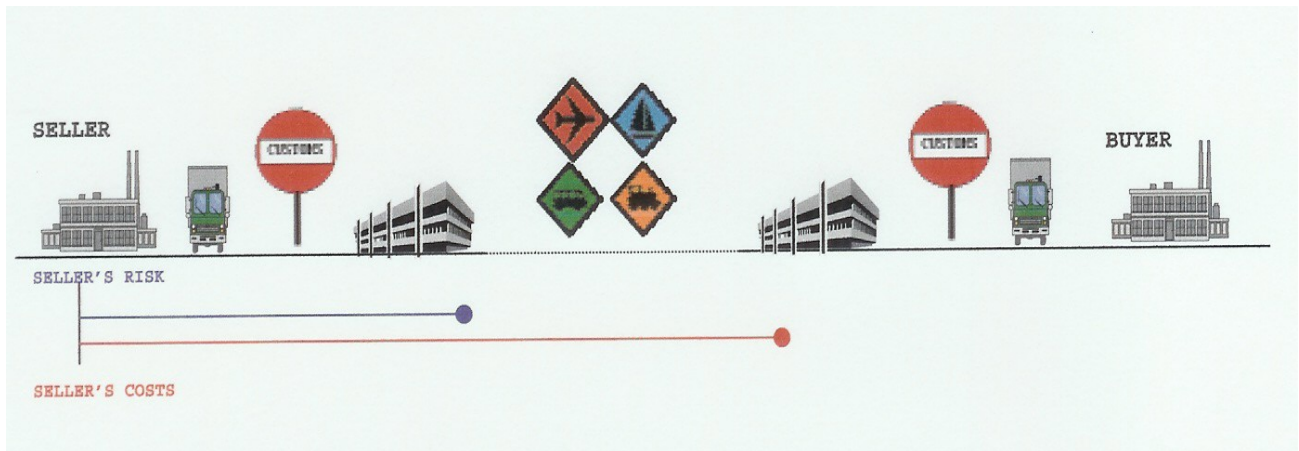
გამყიდველს დანიშნულების მითითებულ პორტში ჩააქვს საქონელი და იხდის ფრახტის (ტრანსპორტირების) ღირებულებას

CIF (COST, INSURANCE FREIGHT) - ღირებულება,
დაზღვევა, ფრახტი (დანიშნულების მითითებულ პორტში)



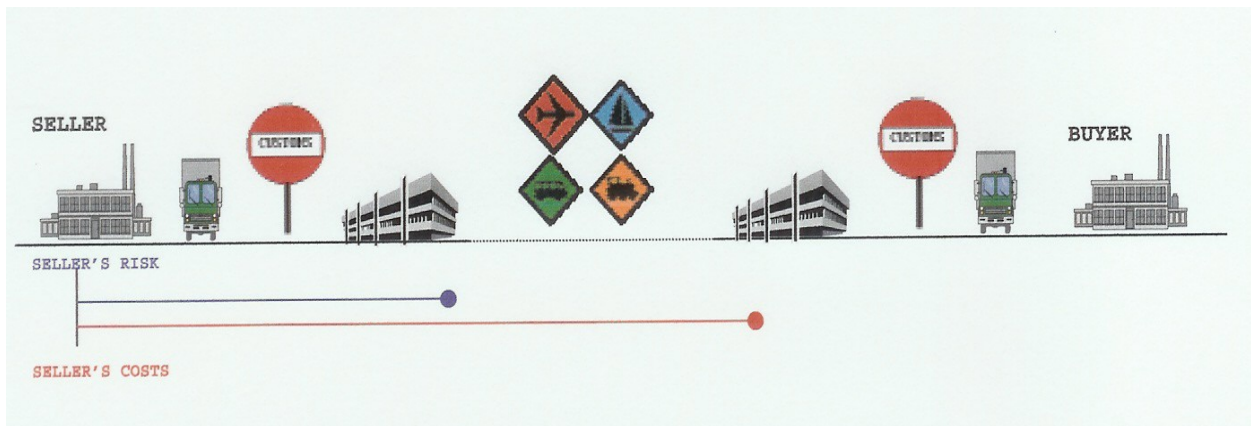
გამყიდველს დანიშნულების მითითებულ პორტში ჩააქვს საქონელი და იხდის როგორც ფრახტის, ასევე საზღვაო დაზღვევის ღირებულებას.

CIP (CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO)- ფრახტი და დაზღვევა გადახდილია (მითითებულ დანიშნულების ადგილამდე)



ფრახტი ანუ სატრანსპორტო ხარჯი და დაზღვევა გადახდილია მითითებულ დანიშნულების ადგილამდე

CPT (CARRIAGE PAID TO)- ფრახტი გადახდილია (მითითებულ დანიშნულების ადგილამდე)

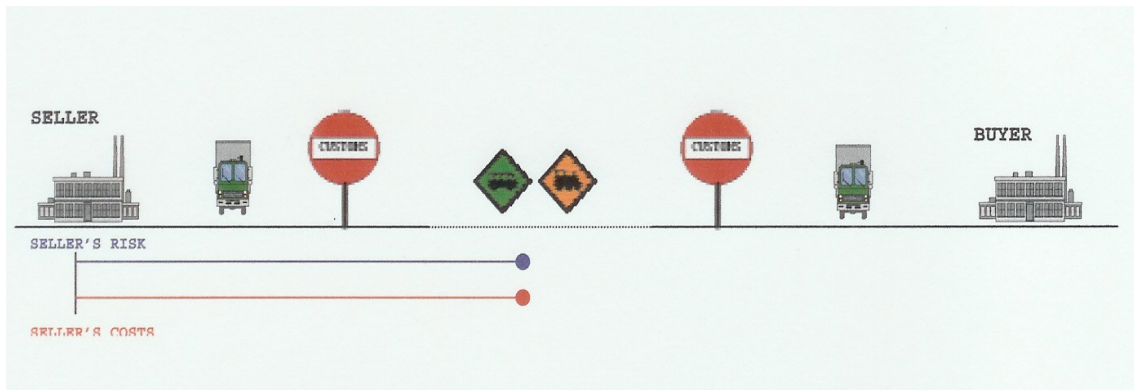




მითითებულ დანიშნულების ადგილამდე გადახდილია სატრანსპორტო ხარჯები

D ჯგუფი:

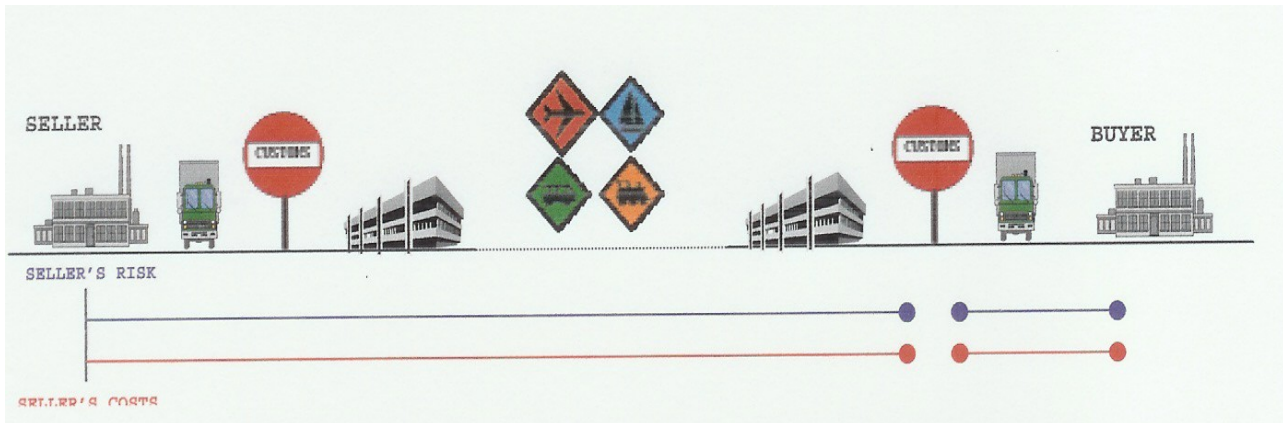
DAT (DELIVERED AT TERMINAL) - - მიწოდება დანიშნულების ტერმინალში ან პორტში



გამყიდველს საქონელი ჩააქვს მითითებულ დანიშნულების ტერმინალში ან პორტში

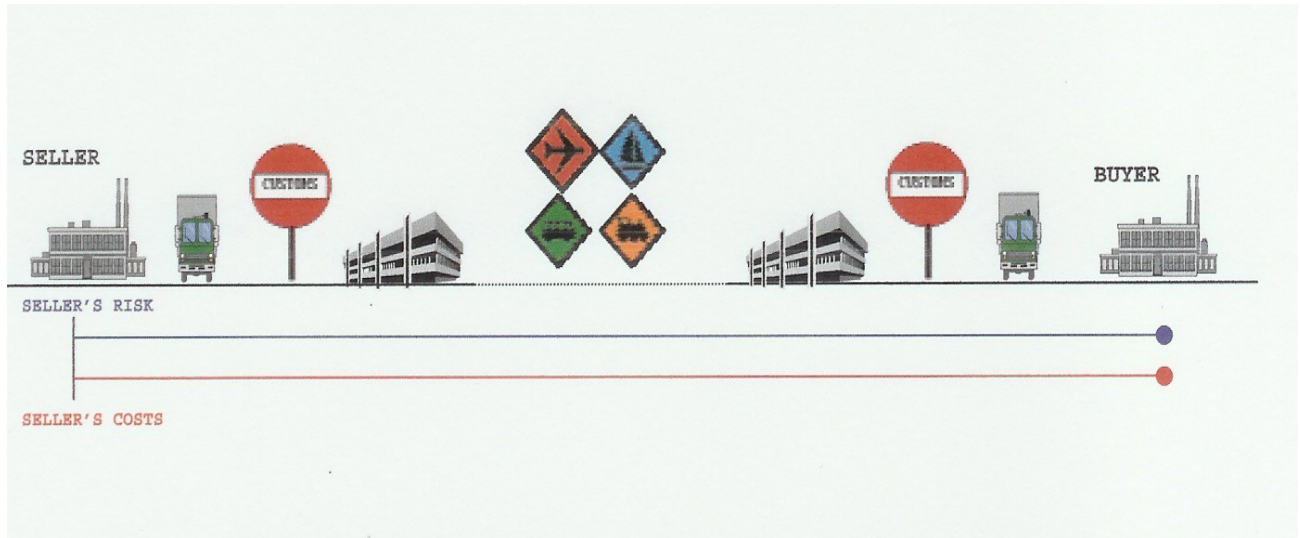
DAP (DELIVERED AT PLACE) - მიწოდება დანიშნულების ადგილას

გამყიდველს საქონელი ჩააქვს თავისი ხარჯით მითითებულ დანიშნულების ადგილზე





DDP (DELIVERED DUTY PAID) - მიწოდება იმპორტის
გადასახდელების გადახდით (მითითებულ დანიშნულების ადგილზე)



გამყიდველს საქონელი ჩააქვს თავისი ხარჯით მითითებულ დანიშნულების ადგილზე და იხდის საბაჟო გადასახდელებს

კოდი	საზღვაო ტრანსპორტი	ავტო ტრანსპორტი	რკინიგზა	ავიაცი ა	კომბინირებულ ი (მულტიგადაზღვევა)
EXW	+	+	+	+	+
FCA	+	+	+	+	+
FAS	+	-	-	-	-
FOB	+	-	-	-	-
CFR	+	-	-	-	-
CIF	+	-	-	-	-
CPT	+	+	+	+	+
CIP	+	+	+	+	+
DAF	+	+	+	+	+
DES	+	-	-	-	-
DEQ	+	-	-	-	-



DDU	+	+	+	+	+
DDP	+	+	+	+	+

INCOTERMS - 2010

incoterms-2010_posteri_24.05.2015.pdf - Adobe Reader

INCOTERMS - 2010

გამყიდველი (Seller) | მყიდველი (Buyer)

სტადიები: გამყიდველის შენობა-ნაგებობა, დასახლებული ადგილი, CUSTOMS, ზღვა, CUSTOMS, დასახლებული ადგილი, მყიდველის შენობა-ნაგებობა.

Legend:

- გამყიდველის მიერ გაწეული რისკი (Risk borne by seller)
- გამყიდველის მიერ გაწეული ხარჯი (Cost borne by seller)
- სტანდარტი (Standard)
- სასაქონლო ტრანსპორტი (Goods transport)
- სასაფრთხო ტრანსპორტი (Insurance)
- სასაბაჟო ტრანსპორტი (Customs)
- სასაბაჟო ტრანსპორტი (Customs)



კითხვები თვითშემოწმებისთვის:

1. ჩამოთვალეთ მძღოლის უფლებები და მოვალეობები
2. რა არის გარიგება?
3. რა არის ლიზინგი?
4. რა არის იჯარა?
5. რა აუცილებელ მონაცემებს შეიცავს გადაზიდვის ხელშეკრულება?
6. ჩამოთვალეთ გადამზიდველის უფლებები და მოვალეობები
7. ჩამოთვალეთ გამგზავნის უფლებები და მოვალეობები
8. ჩამოთვალეთ მიმღების უფლებები და მოვალეობები
9. რამდენი მინოდების ირობა არსებობს INCOTERMS 2010 - ის მიხედვით?
10. რამდენ ჯგუფად იყოფა მინოდების პირობები?
11. მინოდების პირობებიდან რომელი წარმოადგენს საზღვაო პირობას?
12. თავისი შინაარსიდან გამომდინარე რომელი მინოდების პირობა შეიცავს დაზღვევას?





თავი 6. სატვირთო გადაზიდვების მონიტორინგი

სატვირთო გადაზიდვების ეფექტური მონიტორინგი ძალზედ მნიშვნელოვანია ლოგისტიკური ოპერაციების მაღალ დონეზე შესრულების უზრუნველყოფის თვალსაზრისით. სატრანსპორტო ლოგისტიკის სფეროში სატვირთო გადაზიდვების მონიტორინგის ძირითად ობიექტებს მიეკუთვნება: საქონლის მიზიდვის ვადები და დრო, შეკვეთების მისვლისა და შესრულების აღრიცხვა, დაცლა-დატვირთვის, გადატვირთვის, ტრანსპორტირების კონტროლი და სხვა.

ყველა ეს ოპერაცია შეიძლება იმყოფებოდეს ლოგისტიკის ოპერატორის კომპეტენციაში. ამიტომ მკაფიო, სწორი და დროული ინფორმაციის არსებობა ნიშნავს მაქსიმალურად იქნას დაკმაყოფილებული კლიენტთა მოთხოვნილება ხაროსხობრივ სატრანსპორტო-ლოგისტიკურ მომსახურებაზე.

მოთხოვნები, რომლებიც წაყენება მონიტორინგის ხარისხს, დაფუძნებულია შემდეგ პრინციპებზე:

1. ინფორმაციის სისწორე და სიზუსტე. ამაზე დამოკიდებული მიღებულ გადაწყვეტილებათა სისწორე.
2. ინფორმაციის მინვდომის გარანტია, მისი არსებობა საჭირო დროს და საჭირო ადგილზე.
3. ტექნიკური თვალსაზრისით ინფორმაციის ადვილი მინვდომის შესაძლებლობა.

6.1 დაცლა-დატვირთვის ორგანიზება

თუ სატრანსპორტო საშუალებისათვის დადგენილია ნებადართული მაქსიმალური მასა, დატვირთული სატრანსპორტო საშუალების ფაქტობრივი მასა არ უნდა აღემატებოდეს ნებადართულ მაქსიმალურ მასას. სატრანსპორტო საშუალების ნებადართული მაქსიმალური მასა სარეგისტრაციო დოკუმენტით განისაზღვრება. თუ სარეგისტრაციო დოკუმენტი არ განსაზღვრავს ნებადართულ მაქსიმალურ მასას, სატრანსპორტო საშუალების ნებადართულ მაქსიმალურ მასად მიიჩნევა ქარხანა-დამამზადებლის მიერ აღნიშნული სატრანსპორტო საშუალებისათვის დადგენილი სრული მასის ზღვარი.



აკრძალულია გზაზე იმ სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობა, რომლის:

ა) თითოეულ წამყვან ან არაწამყვან ღერძზე



მაქსიმალური დატვირთვა აღემატება 10 ტონას (გარდა ერთწამყვანღერძიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებისა, რომლის წამყვან ღერძზე მაქსიმალური დატვირთვა არ უნდა აღემატებოდეს 11,5 ტონას) ან/და ფაქტობრივი მასა აღემატება 44 ტონას ან/და ფაქტობრივი მასა აღემატება ნებადართულ მაქსიმალურ მასას;

ბ) თუ მისი პარამეტრები აღემატება შემდეგი მაჩვენებლებიდან ერთ-ერთს მაინც:

- ა) სიმაღლე (სავალი ნაწილის ზედაპირიდან) - ავტომზიდის ან კონტეინერის გადაზიდვის შემთხვევაში - 4,30 მეტრს, ყველა სხვა შემთხვევაში - 4 მეტრს;
- ბ) სიგანე - რეფრიჟერატორის შემთხვევაში - 2,60 მეტრს, ყველა სხვა შემთხვევაში - 2,55 მეტრს;
- გ) სიგრძე - ავტომატარებლის შემთხვევაში - 20 მეტრს, ყველა სხვა შემთხვევაში - 12 მეტრს, ან თუ ტვირთი სატრანსპორტო საშუალების უკანა გაბარიტის წერტილიდან 2 მეტრზე მეტადაა გამოშვებული.

თუ ტრანსპორტის ან ტვირთის დაზიანების გარეშე შესაძლებელია ზემოთ ჩამოთვლილი ზომის/მასის დადგენილი ზღვრის ქვევით შემცირება მისი კორექტირების ან/და ტვირთის გადანაწილების გზით, მძღოლი ვალდებულია მოძრაობის დაწყებამდე უზრუნველყოს ამის გაკეთება, ხოლო თუ ეს შეუძლებელია - იხელმძღვანელოს არაგაბარიტული (მსხვილგაბარიტიანი) ან ზენორმატიული (მძიმეწონიანი) სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობისათვის საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით (იხილეთ ქვემოთ).



გარდა ნებადართულ მაქსიმალურ მასაზე ფაქტობრივი მასის გადაჭარბების აკრძალვისა, სხვა ზემოთ ჩამოთვლილი შემზღუდვა არ ვრცელდება:

ა) იმ არაგაბარითულ (მსხვილგაბარითიან) ან გენორმატიულ (მძიმეწონიან) სატრანსპორტო საშუალებაზე, რომელიც გზაზე მოძრაობს საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით უფლებამოსილ ორგანოსთან (უნწყებასთან) შეთანხმების შემდეგ, ამ შეთანხმების პირობების შესაბამისად;

ბ) საქართველოს ტერიტორიაზე შემოსვლისას საზღვაო ნავსადგურში განთავსებული საბაჟო გამშვები პუნქტის გავლით გადაადგილებულ იმ სატრანსპორტო საშუალებაზე, რომელიც შემდგომ გადაადგილდება საზღვაო ნავსადგურის ტერიტორიიდან უახლოესი, 10 კმ-ის რადიუსში მდებარე, საქართველოს საგადასახადო კოდექსით გათვალისწინებული საბაჟო კონტროლის ზონისაკენ საგადასახადო ორგანოს მიერ დადგენილი მარშრუტით;

გ) იმ სატრანსპორტო საშუალებაზე, რომელიც საქართველოს ტერიტორიაზე შემოსვლისას გადაადგილდება საბაჟო გამშვები პუნქტის გავლით, საგადასახადო ორგანოს განთავსების ადგილიდან უახლოესი, 25 კმ-ის რადიუსში მდებარე რკინიგზის სადგურისაკენ, საქართველოს საგადასახადო კოდექსით გათვალისწინებული საბაჟო კონტროლის ზონისაკენ საგადასახადო ორგანოს მიერ დადგენილი მარშრუტით.

გზაზე არაგაბარითული (მსხვილგაბარითიანი) ან გენორმატიული (მძიმეწონიანი) სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობა დასაშვებია მხოლოდ საქართველოს მთავრობის მიერ დადგენილი წესით უფლებამოსილ ორგანოსთან (უნწყებასთან) შეთანხმების შემდეგ, ამ შეთანხმების პირობების შესაბამისად.

გენორმატიულად (მძიმეწონიანად) ითვლება ისეთი სატრანსპორტო საშუალება, რომლის თითოეულ წამყვან ან არაწამყვან ღერძზე მაქსიმალური დატვირთვა აღემატება 10 ტონას (გარდა ერთწამყვანღერძიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებისა, რომლის წამყვან ღერძზე მაქსიმალური დატვირთვა არ უნდა აღემატებოდეს 11,5 ტონას) ან/და ფაქტობრივი მასა აღემატება 44 ტონას ან/და ფაქტობრივი მასა აღემატება ნებადართულ მაქსიმალურ მასას.

სატრანსპორტო საშუალება არაგაბარითულად (მსხვილგაბარითიანად) ითვლება, თუ მისი პარამეტრები აღემატება შემდეგი მაჩვენებლებიდან ერთ-ერთს მაინც:

ა) სიმაღლე (სავალი ნაწილის ზედაპირიდან) – ავტომობილის ან კონტეინერის გადაზიდვის შემთხვევაში – 4,30 მეტრს, ყველა სხვა შემთხვევაში – 4 მეტრს;

ბ) სიგანე – რეფრიჟერატორის შემთხვევაში – 2,60 მეტრს, ყველა სხვა შემთხვევაში – 2,55 მეტრს;

გ) სიგრძე – ავტომატარებლის შემთხვევაში – 20 მეტრს, ყველა სხვა შემთხვევაში – 12 მეტრს, ან თუ ტვირთი სატრანსპორტო საშუალების უკანა გაბარითის წერტილიდან 2 მეტრზე მეტადაა გამოშვებული.

სატრანსპორტო საშუალება არ ითვლება გენორმატიულად (მძიმეწონიანად) ან/და არაგაბარითულად (მსხვილგაბარითიანად), თუ ტრანსპორტის ან ტვირთის დაზიანების



გარეშე შესაძლებელია ზომის/მასის დადგენილი ზღვრის ქვევით შემცირება მისი კორექტირების ან/და ტვირთის გადანაწილების გზით.

სატრანსპორტო საშუალებაზე ნებისმიერი ტვირთი იმგვარად უნდა მოთავსდეს და აუცილებლობის შემთხვევაში დამაგრდეს, რომ მისი გადაზიდვისას:

ა) საფრთხე არ შეექმნას სხვა საგზაო მოძრაობის მონაწილეებს, ზიანი არ მიადგეს სახელმწიფო, საზოგადოებრივ და კერძო ქონებას, ტვირთი არ ეთრეოდეს და არ ცვიოდეს გზაზე;

ბ) არ შეიზღუდოს ხილვადობა და ხედვის არე, არ დაირღვეს სატრანსპორტო საშუალების მდგრადობა და არ გაძნელდეს მისი მართვა;

გ) არ დაიფაროს სატრანსპორტო საშუალების სინათლეები, „სდექ“ სიგნალი, მოხვევის შუქ-მაჩვენებლები, შუქამრეკლი მოწყობილობები, რეგისტრაციის ნომერი და მარეგისტრირებელი სახელმწიფოს განმასხვავებელი ნიშანი, აგრეთვე ამ კანონით განსაზღვრული ხელით მისაცემი სიგნალები;

დ) არ დაირღვეს საქართველოს კანონმდებლობით განსაზღვრული სხვა მოთხოვნები.

ყველა დამხმარე მოწყობილობა, რომლებიც გამოიყენება ტვირთის დამაგრებისა და უვნებლობის უზრუნველსაყოფად (თოკები, ჯაჭვები, ბრეზენტი), მაგრად დაჭიმული და მყარად დამაგრებული უნდა იყოს.

სატრანსპორტო საშუალების გაბარიტის გარეთ წინ ან/და უკან 1 მეტრზე მეტად ან გვერდიდან საგაბარიტო სინათლის გარე ნაპირიდან 0,4 მეტრზე მეტად გადმოშვებული ტვირთი უნდა აღინიშნოს საცნობი ნიშნით „არაგაბარიტული (მსხვილგაბარიტიანი) ტვირთი“, აგრეთვე დღე-ღამის ბნელ დროს ან არასაკმარისი ხილვადობის პირობებში, წინ - თეთრი ფარნით ან შუქამრეკლით, უკან - წითელი ფარნით ან შუქამრეკლით.

მძლოლი ვალდებულია უზრუნველყოს სატრანსპორტო საშუალებაზე ტვირთის ისე განლაგება, გადანაწილება და დამაგრება, რომ ტვირთის გადაზიდვის დაწყებიდან მის დასრულებამდე არ დაირღვეს საქართველოს კანონმდებლობით განსაზღვრული მოთხოვნები. ტვირთის გადაზიდვისათვის საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილ მოთხოვნებთან შეუსაბამობის არსებობის შემთხვევაში მძლოლი ვალდებულია აღმოფხვრას ის ან შეწყვიტოს მოძრაობა.

გზაზე არაგაბარიტული (მსხვილგაბარიტიანი) ან ზენორმატიული (მძიმეწონიანი) სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობა

სატრანსპორტო საშუალება არაგაბარიტულად (მსხვილგაბარიტიანად) ითვლება, თუ მისი პარამეტრები აღემატება შემდეგი მაჩვენებლებიდან ერთ-ერთს მაინც:

ა) სიმაღლე (სავალი ნაწილის ზედაპირიდან) – ავტომობილის ან კონტეინერის გადაზიდვის შემთხვევაში – 4,30 მეტრს, ყველა სხვა შემთხვევაში - 4 მეტრს;

ბ) სიგანე – რეფრიჟერატორის შემთხვევაში – 2,60 მეტრს, ყველა სხვა შემთხვევაში – 2,55 მეტრს;



გ) სიგრძე – ავტომატარებლის შემთხვევაში – 20 მეტრს, ყველა სხვა შემთხვევაში – 12 მეტრს, ან თუ ტვირთი სატრანსპორტო საშუალების უკანა გაბარიტის წერტილიდან 2 მეტრზე მეტადაა გამოშვებული.

ზენორმატიულად (მძიმეწონიანად) ითვლება ისეთი სატრანსპორტო საშუალება, რომლის თითოეულ წამყვან ან არაწამყვან ღერძზე მაქსიმალური დატვირთვა აღემატება 10 ტონას (გარდა ერთწამყვანღერძიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებისა, რომლის წამყვან ღერძზე მაქსიმალური დატვირთვა არ უნდა აღემატებოდეს 11,5 ტონას) ან/და ფაქტობრივი მასა აღემატება 44 ტონას ან/და ფაქტობრივი მასა აღემატება ნებადართულ მაქსიმალურ მასას.

საავტომობილო ტრანსპორტით არაგაბარიტული და ზენორმატიული ტვირთების გადაზიდვა ხორციელდება მხოლოდ იმ შემთხვევაში, როდესაც მათი საგაბარიტო პარამეტრების კორექტირება შეუძლებელია ან/და ტვირთი არ ექვემდებარება დაშლა-დანაწილებას. გზაზე არაგაბარიტული (მსხვილგაბარიტიანი) ან ზენორმატიული (მძიმეწონიანი) სატრანსპორტო საშუალების სამოძრაოდ დაშვებისათვის და ზენორმატიული ტვირთების გადაზიდვასთან დაკავშირებული ხარჯები (საავტომობილო გზებისა და ხელოვნური ნაგებობების შესაძლო ნაწილობრივი რეკონსტრუქციის ღონისძიებების და საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფასთან დაკავშირებული ხარჯები) ეკისრება გადაზიდველს.

ტვირთის გადამტან ორგანიზაციას და ავტო სატრანსპორტო საშუალების მძღოლს გზის ან საგზაო ნაგებობების დაზიანებისათვის, რომელიც გამოიწვია საგზაო მოძრაობის წესების და ამ წესის მოთხოვნების დაუცველობამ, მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად, ეკისრებათ პასუხისმგებლობა.

საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზებზე საავტომობილო ტრანსპორტით არაგაბარიტული (მსხვილგაბარიტიანი) და ზენორმატიული (მძიმეწონიანი) ტვირთის გატარება დასაშვებია საპატრულო პოლიციისა და საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულების საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის (შემდგომში - საავტომობილო გზების დეპარტამენტი) შესაბამისი შეთანხმების (რეკომენდაციის) მიღების შემდეგ.

ადგილობრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზებზე საავტომობილო ტრანსპორტით არაგაბარიტული და ზენორმატიული ტვირთის გატარება დასაშვებია საპატრულო პოლიციისა და შესაბამისი მუნიციპალიტეტის გამგეობის/მერიის შესაბამის სტრუქტურულ ერთეულთან შეთანხმებით (რეკომენდაციით).

თანხმობა/რეკომენდაცია, როგორც წესი, გაიცემა ერთ გადაზიდვაზე. ერთი ტიპის ტვირთების დადგენილი მარშრუტით გადაზიდვისას, შეიძლება თანხმობა/რეკომენდაცია გაიცეს ტვირთების განსაზღვრულ პარტიაზე ან განსაზღვრული დროით (კონკრეტული ობიექტის მშენებლობის ხანგრძლივობის, გადაზიდვის მოცულობის გათვალისწინებით და ა.შ.).

საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზებზე საავტომობილო ტრანსპორტით არაგაბარიტული და ზენორმატიული ტვირთის გატარება ხორციელდება საპატრულო პოლიციისა და საავტომობილო გზების დეპარტამენტთან შეთანხმებული მარშრუტით. დამატებითი შეთანხმება სს „საქართველოს რკინიგზის“ შესაბამის სამსახურთან წარმოებს: გადაზიდვის მარშრუტის რკინიგზის ერთ ღონეზე გადაკვეთისას, თუ ავტოსატრანსპორტო საშუალების გაბარიტები ტვირთით ან უტვირთოდ აღემატება: სიგანით - 5 მეტრს, სიმაღლით (სავალი ნაწილიდან) - 4,5 მეტრს, ავტომატარებლის სიგრძით (ერთი მისაბმელით ან ნახევრადმისაბმელით) - 20 მ-ს, ორი ან მეტი მისაბმელით – 24 მ-ს; აგრეთვე, იმ შემთხვევაში, როდესაც ავტოსატრანსპორტო



საშუა ლების საერთო ფაქტობრივი წონა აღემატება 52 ტონას ან მოძრაობის სიჩქარე ნაკლებია 8 კმ/სთ-ზე.

ქვეყნის ორი ან მეტი რეგიონის საზღვრებში მარშრუტის გავლისას, თანხმობა (რეკომენდაცია) გაიცემა საპატრულო პოლიციის მიერ, მათ შორის, შესაბამისი რეგიონის საპატრულო პოლიციის სამსახურის მეშვეობით, ხოლო ერთი რეგიონის საზღვრებში მარშრუტის გავლისას, შესაბამისი რეგიონის საპატრულო პოლიციის სამსახურის მიერ, ერთი ქალაქის საზღვრებში მარშრუტის გავლისას – საპატრულო პოლიციის შესაბამისი სამსახურის მიერ.

საპატრულო პოლიციაში თანხმობის (რეკომენდაციის) გასაცემად გადაზიდვის დაწყებამდე არა უგვიანეს 3 საშუალო დღისა, წარდგენილ უნდა იქნეს წერილობითი განაცხადი ავტოსატრანსპორტო საშუალების სახელმწიფო ნომრის, მძღოლისა და გადაზიდვაზე პასუხისმგებელი პირის სახელისა და გვარის, დატვირთულ მდგომარეობაში ავტოსატრანსპორტო საშუალების ღერძების რაოდენობის, ღერძზე დატვირთვის განაწილების, საერთო ფაქტობრივი წონის და სხვა პარამეტრების (სიგრძე, სიგანე და სიმაღლე) ჩვენებით, ასევე, სპეციალური აღჭურვილობის და შეფერილობის ა/მანქანით გაცილების აუცილებლობის შემთხვევაში, შესაბამის უწყებასთან (რომელიც განახორციელებს გაცილებას სახელმწიფო დაცვის სპეციალური სამსახური) გაფორმებული ხელშეკრულების ასლი.

როგორც წესი, გადაზიდვა ნებადართულია ნაკლებად ინტენსიური მოძრაობის საათებში, ხოლო დაუსახლებელ პუნქტებში, დღე-ღამის ნათელ პერიოდში. როგორც გამონაკლისი, დღე-ღამის ბნელ პერიოდში დაუსახლებელ პუნქტებში გამავალ გზებზე გადაზიდვა დასაშვებია იმ პირობით, როცა გასაცელებლად გამოყოფილია დამცავი ავტომობილი (სტანდარტული) ან საამისოდ სპეციალური აღჭურვილობის (ხმამალა მოლაპარაკე, სანათი და ხმოვანი ხელსაწყოები) და შეფერილობის ა/მანქანა.

არაგაბარიტული და ბენორმატიულად დატვირთული ავტოსატრანსპორტო საშუალებების დასაშვებ სიჩქარეს ადგენს საპატრულო პოლიციის შესაბამისი სამსახური თანხმობის (რეკომენდაციის) გაცემის დროს, რომელიც დამოკიდებულია გაბარიტებზე, წონაზე, გადასაზიდი ტვირთის განსაკუთრებულობაზე და საგზაო პირობებზე. მაქსიმალური დადგენილი სიჩქარე არ უნდა აღემატებოდეს 50 კმ/სთ-ს, ხოლო კოლონაში არაგაბარიტული და ბენორმატიული დატვირთული (ტვირთი) ან დაუტვირთავი ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა რაოდენობა არ უნდა აღემატებოდეს 2 ერთეულს.

გაცილების აუცილებლობა და მისი სახე საპატრულო პოლიციის მიერ განისაზღვრება გადაზიდვაზე თანხმობის (რეკომენდაციის) გაცემის დროს.

გაცილება შეიძლება განხორციელდეს:

ა) დამცავი (სტანდარტული) ავტომობილით, აგრეთვე, საწვევართი ან მიმწოლით, რომელსაც გამოყოფს (გადა საზიდი ტვირთის სახეობის ან საგზაო პირობების მიხედვით) ტვირთის გადამტანი ან გამგზავნი ორგანიზაცია;

ბ) საამისოდ სპეციალური აღჭურვილობის (ხმამალა მოლაპარაკე, სანათი და ხმოვანი ხელსაწყოები) და შეფერილობის ა/მანქანით.

შენიშვნა: საპატრულო პოლიციის მიერ განისაზღვრება გამცილებლის გამოყოფის აუცილებლობა ტვირთის გადამტანი ან გამგზავნი ორგანიზაციიდან.

დამცავი ავტომობილით გაცილება აუცილებელია ყველა იმ შემთხვევაში, როდესაც:

ა) ავტოსატრანსპორტო საშუალების სიგანე ტვირთით მეტია 2.55 მეტრზე (რეფრეჟერატორის შემთხვევაში - 2,60 მეტრზე) და ნაკლებია 3 მეტრზე;

ბ) სიგრძე მეტია 20 მეტრზე (ავტომატარებლისათვის (მათ შორის, ორ და მეტ მისაბმელიანი) ან შესახსრებული (საწვევართი ნახევარმისაბმელით) ავტოსატრანსპორტო



საშუალებისათვის, შესახსრებული ავტობუსისათვის), ხოლო სხვა დანარჩენ შემთხვევაში, - 12 მეტრზე და ნაკლებია 24 მეტრზე;

გ) როდესაც ავტოსატრანსპორტო საშუალება მოძრაობს ზენორმატიული დატვირთვით.

შენიშვნა: დამცავი ავტომობილის მოძრაობის წესი და გადაზიდვის განხორციელებისას მოძრაობის სხვა მონაწილეთა ინფრომირების ხერხი განისაზღვრება საპატრულო პოლიციის მიერ გაცემული რეკომენდაციით სპეციალურ განაკვეთში „განსაკუთრებული პირობები“.

დამცავი ავტომობილი უნდა მოძრაობდეს გასაცი ლებელიავტოსატრანსპორტო საშუალების წინ. ამას თან ერთად, დამცავი ავტომობილი მარცხენა მხარეს უნდა მოძრაობდეს ისე, რომ მისი გაბარიტი სიგანეში გამოშვებული იყოს გასაცილებელი ავტოსატრანსპორტო საშუალების გაბარიტთან შედარებით. გაცილების დროს, სპეციალური აღჭურვილობის და შეფერილობის ა/მანქანას ჩართული უნდა ჰქონდეს მოციმციმე შუქურა, რაც მოძრაობის მონაწილეთათვის წარმოადგენს ინფორმაციის დამატებით საშუალებას და არ ანიჭებს მათ უპირატესობას გავლისას. სპეციალური აღჭურვილობის და შეფერილობის ა/მანქანებს, დამცავ ავტომობილებსა და ავტოსატრანსპორტო საშუალებებს, რომლებიც დღისით ახორციელებენ გადაზიდვას, ჩართული უნდა ჰქონდეთ ახლო მაშუქი ფარები.

გადაზიდვის განსახორციელებლად, დამცავი ავტომობილების, საწვრების და მიმწოდების გარდა, დამატებით შეიძლება გამოიყოს სპეციალური ავტოსატრანსპორტო საშუალებები (ავტომანქანები, ავტო კომპები, საზენკლო სახელოსნოები და ა.შ.), რომლებიც აუცილებელია გადაზიდვის ტექნიკური უზრუნველყოფისათვის.

გადაზიდვა უნდა განხორციელდეს დამტკიცებული მარშრუტის მკაცრი დაცვით. თუ გადაზიდვის დროს შეიქმნა ისეთი მდგომარეობა, რომელიც საჭიროებს დამტკიცებული მარშრუტის შეცვლას, ტვირთის გადაამზიდავმა ორგანიზაციამ მარშრუტის შესაცვლელად უნდა აიღოს ახალი შეთანხმება (რეკომენდაცია).

ხიდებზე, გზაგამტარებზე და სხვა ხელოვნურ ნაგებობებზე ზენორმატიულად დატვირთული ავტოსატრანსპორტო საშუალებების გავლის პირობებს განსაზღვრავენ საპატრულო პოლიცია და საავტომობილო გზების დეპარტამენტი, ყოველ კონკრეტულ შემთხვევაში.

ხელოვნურ ნაგებობაზე ზენორმატიული დატვირთვით გამავალი ავტოსატრანსპორტო საშუალების უსაფრთხო გადაადგილებისათვის, უზრუნველყოფილ უნდა იქნეს მისი მდორე და შეუჩერებელი მოძრაობა სავალი ნაწილის ღერძულა ხაზზე (ან საგზაო-საექსპლუატაციო ორგანიზაციის მითითებით წინასწარ დატანილი სპეციალური ხაზის გასწვრივ), არა უმეტეს 10 კმ/სთ სიჩქარით.

ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობა გზაგამტარზე ან სანაოსნო ხიდის მალეებზე უნდა ხორციელდებოდეს მხოლოდ მათ ქვეშ მოძრაობის არარსებობის შემთხვევაში, იმ ორგანიზაციებთან შეთანხმებით, რომლებიც ექსპლუატაციას უწევენ გზაგამტარის ან ხიდის ქვეშ არსებულ გასასვლელს.

ხელოვნურ ნაგებობაზე ზენორმატიული დატვირთვით მოძრავი ავტოსატრანსპორტო საშუალების გავლის მომენტში მასზე უნდა აიკრძალოს სხვა ავტო სატრანსპორტო საშუალებების და ქვეითად მოსიარულეთა მოძრაობა. იძულებითი გაჩერების შემთხვევაში, საჭიროა გადაუდებელი ზომების მიღება ხელოვნური ნაგებობიდან ავტოსატრანსპორტო საშუალების გასაცვანად.



ზენორმატიული და არაგაბარიტული დატვირთვის პარამეტრების სამახსოვრო

ავტომანქანა ითვლება ზენორმატიულად დატვირთულად, თუ დარღვეულია ერთ-ერთი პარამეტრი:



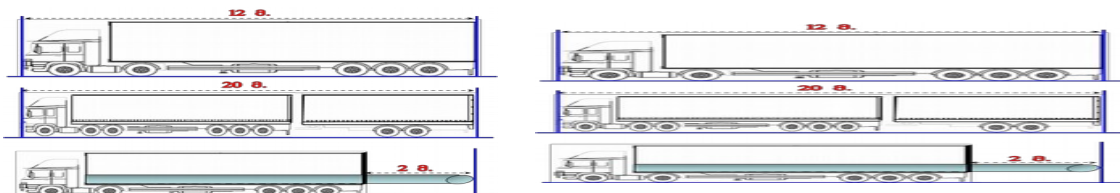
თითოეულ ნამყვან ან არანამყვან ღერძზე მაქსიმალური დატვირთვა ალემატება 11,5 ტონას.

ავტომანქანა ითვლება არაგაბარიტულად დატვირთულად, თუ დარღვეულია ერთ-ერთი პარამეტრი:

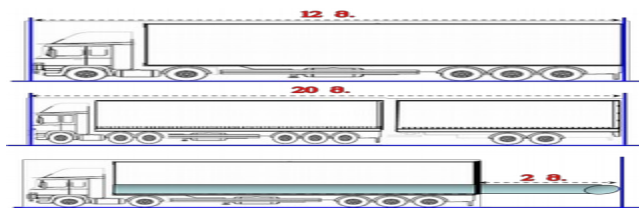


სიმაღლე (სავალი ნაწილის ზედაპირიდან) ავტომზიდის ან კონტეინერის გადაზიდვის შემთხვევაში ალემატება - 4,30 მეტრს, ყველა სხვა შემთხვევაში - 4 მეტრს

სიგანე, რეფრიჟერატორის შემთხვევაში, ალემატება - 2,60 მეტრს, ყველა სხვა შემთხვევაში - 2,55 მეტრს



სიგრძე ალემატება - 12 მეტრს



სიგრძე - ავტომატარებლის შემთხვევაში - 20 მეტრს



საქართველოს ტერიტორიაზე საშიში (საფრთხემცველი) ტვირთების გადაზიდვის ნესი

"საშიში (საფრთხემცველი) ტვირთები" - ტვირთები, რომლებიც ითვლება საშიშად, თანახმად, კონვენციის დებულებისა (ევროპული შეთანხმება საფრთხემცველი ტვირთების საერთაშორისო გადაზიდვების შესახებ, რომელიც მიღებულია 1957 წლის 30 სექტემბერს);

"მარშრუტი" - განსაზღვრულ პუნქტებს შორის ავტოსატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის დადგენილი მიმართულება;

"რეისი" - მარშრუტის საწყის პუნქტიდან დანიშნულების პუნქტამდე შესრულებული გადაადგილება;

"ტვირთგამგზავნი" - ფიზიკური ან იურიდიული პირი, რომლის მიერ (ან ვისი სახელით) დაიდება ხელშეკრულება გადაზიდვასთან საავტომობილო გადაზიდვებზე;

"გადაზიდვა" - ინდივიდუალური მენარმე ან იურიდიული პირი, რომელსაც უფლება აქვს განახორციელოს სატვირთო გადაზიდვები ქვეყანაში მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად.

საშიში (საფრთხემცველი) ტვირთები გადაიზიდება სპეციალიზებული მოძრავი შემადგენლობით. ტექნიკური მდგომარეობა იმ ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა, რომლებიც მონაწილეობენ საშიში ტვირთების გადაზიდვაში, უნდა პასუხობდეს ქარხანა-დამამზადებლის ინსტრუქციის მოთხოვნებს და საგზაო მოძრაობის წესებს. ავტოსატრანსპორტო საშუალებების აღჭურვა ხდება დამატებითი ნიშნებით და სასიგნალო მოწყობილობებით, გადასაზიდი საშიში ტვირთის სახეობების მიხედვით.

მოძრავი შემადგენლობის, რომლითაც ხორციელდება საშიში ტვირთების გადაზიდვა, სამართავად დაიშვებიან ისეთი მძღოლები, ვისაც აქვთ მძღოლად მუშაობის არანაკლებ სამი წლის უწყვეტი სტაჟი, შესაბამისი კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებების მართვის მოწმობა, გავლილი აქვთ სპეციალური მომზადება ან ინსტრუქტაჟი, სამედიცინო შემოწმება და გააჩნიათ შესაბამისობის სერტიფიკატი. სატვირთო ავტომობილის მძღოლი ვალდებულია დაიცვას საშიში ტვირთების ცალკეული სახეობების გადაზიდვაზე არსებული ტექნიკური პირობებიდან გამომდინარე ინსტრუქცია და წესები.

საშიში ტვირთების გადაზიდვისას, მძღოლის სპეციალური მომზადების, ინსტრუქტაჟის გავლის და სამედიცინო კონტროლის შესახებ აღნიშვნა კეთდება საგზაო-სატრანსპორტო დოკუმენტებში. ამასთანავე, სატრანსპორტო პროცესის შესრულებისას, რომელიც საჭიროებს 12 სთ-ზე მეტ დროს, რეისში მონაწილეობს ორი მძღოლი.

საშიში ტვირთების გადაზიდვაზე დასაქმებული მძღოლი, გარდა იმ დოკუმენტებისა, რომლებიც მითითებულია საგზაო მოძრაობის წესებში, ვალდებულია თან იქონიოს:

ა) საშიში ტვირთის გადაზიდვაზე მძღოლის დაშვების ნებართვა, რომელსაც გასცემს საქართველოს ტრანსპორტის სამინისტროს საავტომობილო ტრანსპორტის დეპარტამენტი;

ბ) ტვირთის საშიშროების შესახებ საინფორმაციო სისტემის სააღრიცხვო ბარათი, მონაცემებს ავსებს ტვირთგამგზავნი;



გ) საშიში ტვირთის გადაზიდვაზე სატრანსპორტო საშუალების დაშვების ნებართვა, რომელსაც გასცემს საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საგზაო პოლიცია;

დ) საქართველოს ტერიტორიაზე საშიში ტვირთის გადაზიდვის მარშრუტი, ადგენს და ათანხმებს გადაზიდვაში საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საგზაო პოლიციასა და საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროსთან;

ე) სალიცენზიო ბარათი;

ვ) შესაბამისობის სერტიფიკატი;

ზ) სატრანსპორტო-საგზაო ბარათი.

საშიში ტვირთის გადაზიდვისას, მძღოლის საგზაო დოკუმენტში კეთდება აღნიშვნა "საშიში ტვირთი", გადაზიდვის მარშრუტი თანხმდება საგზაო პოლიციის ხელმძღვანელობასთან და საქართველოს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროსთან. ამასთანავე, მძღოლს ეკრძალება შეთანხმებული და დადგენილი გადაზიდვის მარშრუტიდან გადახვევა, გაჩერების ადგილის შეცვლა და მოძრაობის დადგენილი სიჩქარის გადაჭარბება.

საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის დროს, მძღოლმა უნდა იმოქმედოს საგზაო მოძრაობის წესების შესაბამისად, ამასთან ერთად იგი ვალდებულია:

ა) საჭიროების შემთხვევაში მიიღოს ზომები სახანძრო დაცვის და სასწრაფო სამედიცინო დახმარების გამოძახებისათვის საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის ლიკვიდაციის მიზნით;

ბ) გაუწიოს დაზარალებულებს პირველი სამედიცინო დახმარება;

გ) შეატყობინოს საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს შესაბამის უწყებებს და საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროს ტერიტორიულ ორგანოებს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის შესახებ;

დ) მოინიშნოს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის ადგილი და შეძლებისდაგვარად არ დაუშვას უცხო პირები ავარიის ადგილზე;

ე) საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის ადგილზე შინაგან საქმეთა და ჯანმრთელობის დაცვის ორგანოების გამოცხადებისას, განუმარტოს მათ მომხდარისა და მიღებული ზომების შესახებ, აგრეთვე წარუდგინოს სატრანსპორტო დოკუმენტები გადასაზიდ ტვირთზე;

ვ) მთელი სატრანსპორტო პროცესის დროს განსაკუთრებული ყურადღება მიაქციოს ძარაზე ტვირთის დამაგრების, პლომბის დაზიანების გამორიცხვისა და სხვა საკითხებს.

სატრანსპორტო საშუალების მართვისას მძღოლმა არ უნდა დაუშვას:

ა) სატრანსპორტო საშუალების მკვეთრი დაძვრა ადგილიდან;

ბ) გასწრება იმ ავტომობილზე, რომელიც მოძრაობს 60 კმ/ სთ-ზე მეტი სიჩქარით;

გ) მკვეთრი დამუხრუჭება;



დ) გადაბმულობის, გადაცემათა კოლოფის და ძრავის გამორთული მდგომარეობისას ავტომობილის ინერციით მოძრაობა;

ე) ცეცხლის გაჩაღება გაჩერებული ავტომობილის მახლობლად.

საშიში ტვირთების გადაზიდვის დროს აკრძალულია სათანადო დოკუმენტაციით გაუთვალისწინებელი ბარგის ან ტვირთის გადაზიდვა და პირების გადაყვანა, რომლებთაც არა აქვთ კავშირი მოცემული საშიში ტვირთის გადაზიდვასთან. სატრანსპორტო საშუალების გამყოლი პირების გვარი და სახელი ნაჩვენები უნდა იყოს საგზაო დოკუმენტებში.

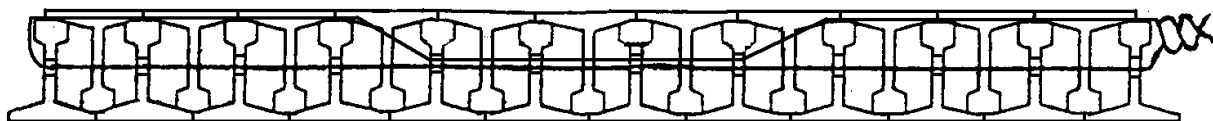
საშიში ტვირთების გადაზიდვისას, ტვირთგამგზავნი ვალდებულია გადამზიდვას (მძღოლს) მიანოდოს ზუსტი ინფორმაცია ტვირთის შესახებ და გააფრთხილოს მოსალოდნელი საფრთხის შესახებ, საჭიროების შემთხვევაში მან უნდა დააბღვიოს იგი. ასევე ვალდებულია საშიში ტვირთის გადაზიდვა შეუთანხმოს საქართველოს შინაგან საქმეთა და გარემოს დაცვის და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროებს.

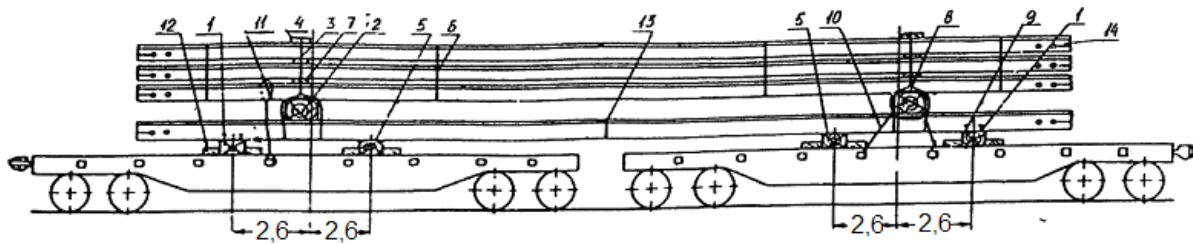
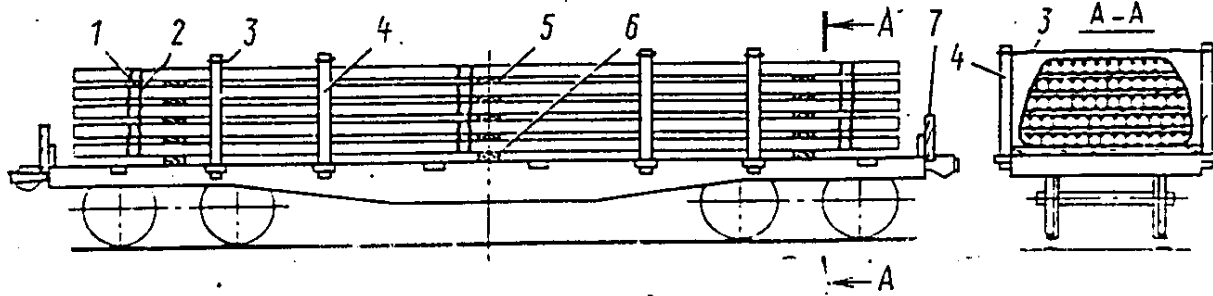
სარკინიგზო ტრანსპორტზე დაცლა-დატვირთვის წესები

ტვირთი რომელიც განთავსებულია ერთ ვაგონზე ან ორ ვაგონიან ჯაჭვზე, ითვლება გაბარიტულად თუ ის არც ერთი მისი ნაწილით, შეფუთვის და სამაგრების ჩათვლით არ გადმოდის ვაგონის ჩარჩოებიდან. ტვირთის ღია მოძრავ შემადგენლობით გადაადგილება ხორციელდება ვაგონებით, რომელიც ვარგისია ექსპლუატაციისთვის და ტექნიკურად და კომერციულად გამართულია. ტვირთის მასა არ უნდა აღემატებოდეს ვაგონის ტრაფარეტულ მასას (მის ბორტზე მითითებული ტვირთამწეობა).

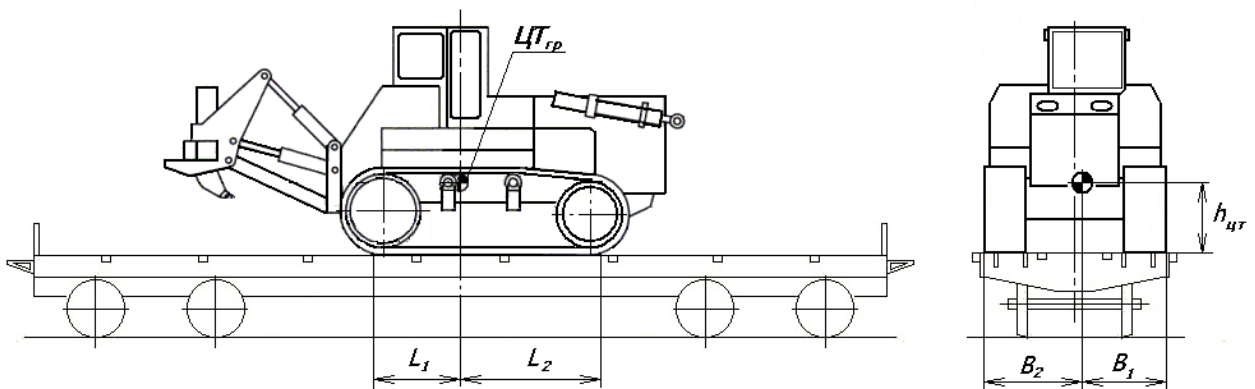
1. ღია მოძრავ შემადგენლობაზე ტვირთის დამაგრების წესები განისაზღვრება Организация сотрудничества железных дорог (осжд) - “Правила размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах” приложение 14 к соглашению о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС))” სადაც დეტალურად არის აღწერილი ტვირთის დამაგრების წესი, გამოყენებული მასალები და სამაგრები სხვადასხვა ტიპის ტვირთის შემთხვევაში. ესენია: ხის მასალის, სამშენებლო მასალის, ლითონის ნაწარმის, სატრანსპორტო ტექნიკის, კონტეინერების, ავტომობილების, ასევე დახურულ ვაგონებში ტვირთის განლაგების და დამაგრების წესები.

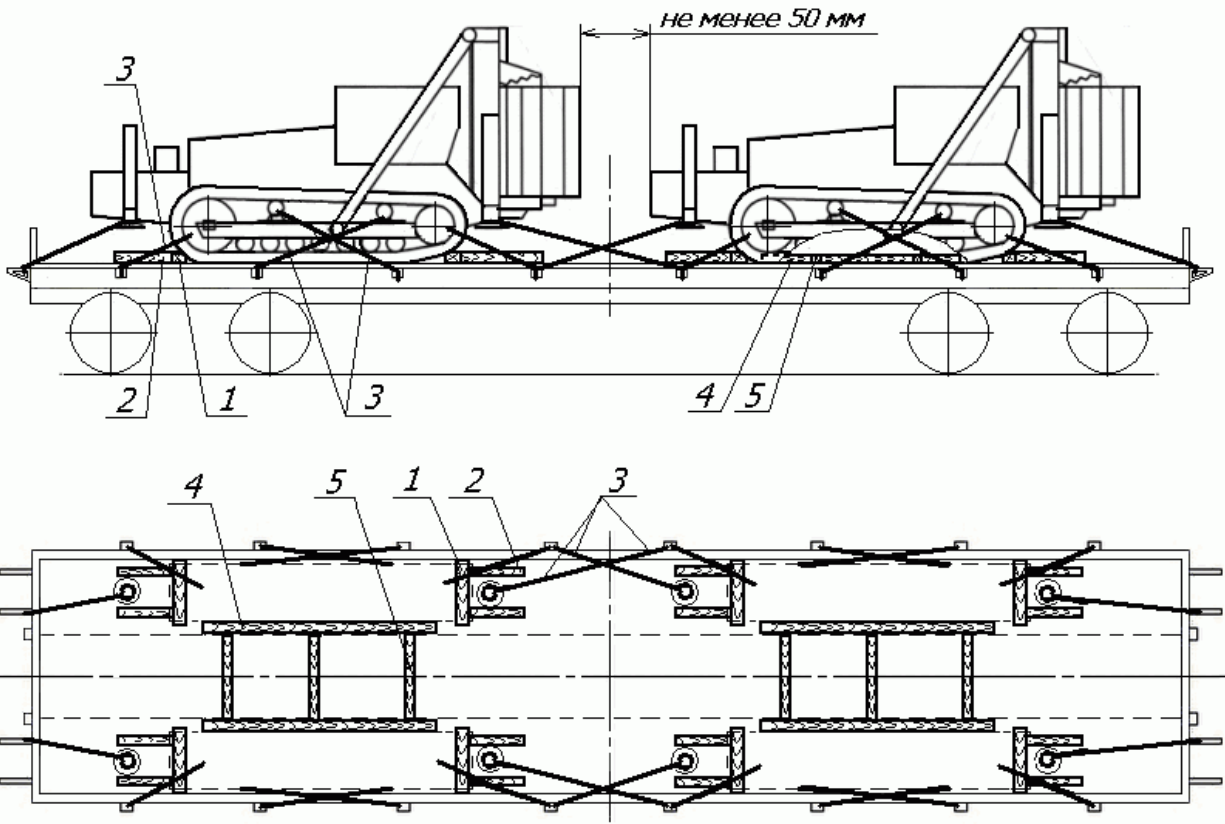
განვიხილოთ ერთი მაგალითი: რელსების განთავსების და დამაგრების წესი



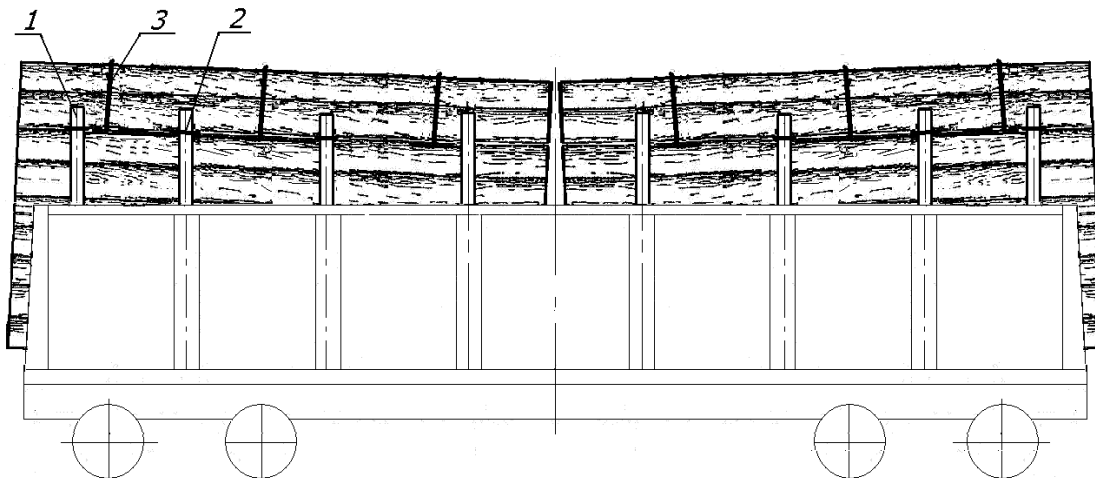


გაბარიტული სამშენებლო ტექნიკის დამაგრება და განლაგება





ხის მასალის განლაგება და დამაგრება:





არაგაბარიტული ტვირთის გადაზიდვის შემთხვევაში უნდა შედგეს "არაგაბარიტული ტვირთის განლაგების და დამაგრების" ნახაზი, რომელიც შეთანხმებული უნდა იყოს სს "საქართველოს რკინიგზის" სპეციალურ სამსახურთან

"არაგაბარიტული ტვირთის განლაგების და დამაგრების" ნახაზი:

УТВЕРЖДАЮ: _____

„___“ _____ 2015 г.

КРЕПЛЕНИЕ ГРУЗА НА ПЛАТФОРМУ

СОГЛАСОВАНО: Д ДВ

УГР Δ

13400

2860

1900

4545

ОЦТ

ХАРАКТЕРИСТИКА ГРУЗОВ
Груз №1 - длиной -4000 мм, шириной - 2100 мм, высотой -1000 мм, весом- 3000 кг,
груз №2 - длиной -4247 мм, шириной - 2140 мм, высотой -3245 мм, весом- 17150 кг,
общий вес в вагоне с креплениями - 20200 кг.

- 1.Крепление груза производится в соответствии с главы 1 и главы 8 «Правила размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах» приложение 14 к СМГС.
- 2.Груз №1 укладывается на 2 деревянные подкладки (2), прибитыми к полу вагона 16-ю гвоздями диам 6 мм длиной 150 мм, на которые по бокам груза, 24-мя гвоздями того же размера, прибиваются 4 боковых бруска (3). С торцевых сторон груза №2 к полу вагона 24-мя гвоздями того же размера прибиваются 2 упорные бруска (4), с торцевых сторон груза №1 к полу вагона 24-мя гвоздями того же размера прибиваются 2 упорные распорки (7), прибитыми к полу вагона 24-мя гвоздями того же размера.
- 3.Груз №1 закрепляется 3-мя обвязками (1), груз №2 закрепляется 12-ю растяжками (5). Все борта закрываются.
- 4.На боковых сторонах груза наклеиваются трафареты с надписью «С горки не спускать».

МАТЕРИАЛЫ ДЛЯ КРЕПЛЕНИЯ

1	Обвязки из проволоки диам. 6 мм 6 нитей	3 шт
2	Подкладки дерев. разм.2770X100X50 мм	2 шт
3	Боковые упорные бруска разм. 800X100X100 мм	4 шт
4	Упорные бруска разм. 2800X100X100 мм	2 шт
5	Растяжки из проволоки диам. 6 мм 8 нитей	12 шт
6	Упорные бруска разм. 800X100X100 мм	4 шт
7	Распорки из брусков разм. 800X100X100 мм	4 шт
8	Гвозди диам. 6 мм длиной 150 мм	112 шт

საზღვაო ტრანსპორტზე დაცლა-დატვირთვის ნესები

სამართლებრივი ურთიერთობები ტვირთის გადაზიდვის და მიმღებს შორის განისაზღვრება კონოსამენტით ან საზღვაო ზედნადებით.

ტვირთის საზღვაო გადაზიდვის შესახებ ხელშეკრულების პირობები, რომლებიც ჩამოყალიბებულია კონოსამენტში ან საზღვაო ზედნადებში, აუცილებელია შეასრულოს ტვირთის მიმღებმა, თუ კონოსამენტში ან საზღვაო ზედნადებში მითითებულია საზღვაო გადაზიდვის ხელშეკრულება, რომელშიც ეს პირობებია ჩამოყალიბებული.

კონოსამენტი არის ტვირთის განმკარგავი დოკუმენტი, რომელიც ადასტურებს საზღვაო გადაზიდვის ხელშეკრულებას და გადაზიდვის მიერ ტვირთის მიღებას ან დატვირთვას. კონოსამენტის წარდგენისას გადაზიდვა ვალდებულია გასცეს ტვირთი.



ტვირთის გემზე მიღების შემდეგ გადამზიდავი ვალდებულია ტვირთის გამგზავნის მოთხოვნით გადასცეს მას კონოსამენტი (ან საზღვაო ზედნადები), რომელიც ადასტურებს, რომ გადამზიდავმა მიიღო კონოსამენტში მითითებული ტვირთი.

ტვირთი, რომლის დაკარგვის, დანაკლისისა თუ დაზიანების გარეშე გადაზიდვა აუცილებლად მოითხოვს ტარასა მოთავსდეს სათანადოდ განწყობილ ტარაში და კარგად შეიფუთოს, რათა გადაზიდვისა და გადატვირთვის დროს უზრუნველყოფილ იქნეს მისი დაუზიანებლად და სრულად შენახვა.

ყოველ ერთეულ სატვირთო ადგილს უნდა გაუკეთდეს საზღვაო გადაზიდვის წესების შესაბამისი სრული და მკაფიო მარკირება.

გადამზიდავი ვალდებულია წინასწარ, რეისის დაწყებამდე, გემი:

- ა) მოიყვანოს სანაოსნო მდგომარეობაში;
- ბ) უზრუნველყოს მისი ტექნიკური მზადყოფნა ზღვაოსნობისათვის;
- გ) სათანადოდ აღჭურვოს და მოამარაგოს;
- დ) დააკომპლექტოს ეკიპაჟით;

ე) მოაწესრიგოს ტრიუმები და ყველა სხვა სათავსო, რომლითაც ხდება ტვირთის გადაზიდვა, რათა უზრუნველყოფილ იქნეს ტვირთის სათანადოდ მიღება, გადაზიდვა და შენახვა.

ტვირთის გამგზავნი ვალდებულია დროულად გადასცეს გადამზიდავს ტვირთთან დაკავშირებული ყველა საბუთი ნავსადგურის, სანიტარიული, საქართველოს საგადასახადო კოდექსით დადგენილი საქართველოს ეკონომიკურ საზღვარზე საქონლის გადაადგილებასთან დაკავშირებული წესებისა და სხვა ადმინისტრაციული წესების მოთხოვნათა შესაბამისად და პასუხისმგებელია გადამზიდავის წინაშე საბუთების დაგვიანებით გადაცემის, არასწორად ან არასრულად შედგენის შედეგად გამოწვეული ზიანისათვის.

გემზე ტვირთი ლაგდება გემის კაპიტნის შეხედულებისამებრ. ამასთან, დაუშვებელია ტვირთის გემბანზე მოთავსება გამგზავნის წერილობითი თანხმობის გარეშე. გამონაკლისს წარმოადგენს ტვირთი, რომლის გემბანზე დატვირთვაც დაშვებულია მოქმედი წესებითა და ჩვევებით. გადამზიდავი პასუხისმგებელია გემზე ტვირთის სწორად განლაგების, დამაგრებისა და სეპარაციისათვის. გადამზიდავის განკარგულებები დატვირთვის, დამაგრებისა და სეპარაციის შესახებ სავალდებულოა შესასრულებლად ყველა ფიზიკური და იურიდიული პირისათვის, რომლებიც აწარმოებენ სატვირთო სამუშაოებს.

ტვირთი შეიძლება გადაიზიდოს გამგზავნის მიერ დალუქული ლიხტერით, გემის ცალკე სათავსოთი ან კონტეინერით. დრო, რომლის განმავლობაშიც უნდა მოხდეს გემის დატვირთვა ან გადმოტვირთვა განისაზღვრება მხარეთა შეთანხმებით, ასეთი შეთანხმების უქონლობისას კი - დატვირთვისა და გადმოტვირთვის ნავსადგურებში მიღებული ნორმებით.

თუ ტვირთის გადასაზიდად განკუთვნილია გემი მთლიანად ან ნაწილობრივ, ან გემის გარკვეული სათავსოები, ტვირთის გამგზავნს შეუძლია მოითხოვოს გემიდან ან სათავსოებიდან გარეშე ტვირთის ამოღება გამგზავნის ნავსადგურში, ხოლო თუ გემი მთლიანადაა დაქირავებული - ნებისმიერ ნავსადგურში შესვლისას. თუ გარეშე ტვირთი დროულად არ იქნა ამოღებული გემიდან, გამგზავნს უფლება აქვს მოითხოვოს ფრახტის შესაბამისი შემცირება, აგრეთვე მიყენებული ზიანის ანაზღაურება.



თუ ადვილად აალებადი, ფეთქებადი ან სხვა სახიფათო ტვირთი ჩაბარებულია არასწორი დასახელებით და მიღებისას გადამზიდავს არ შეეძლო გარეგანი დათვალიერებით ტვირთის თვისებების გარკვევა, მას უფლება აქვს, ვითარების გათვალისწინებით, ნებისმიერ დროს გადმოტვირთოს, გაანადგუროს ან გააუვნებელყოს იგი ტვირთის გამგზავნისათვის ზიანის აუნაზღაურებლად.

ტვირთის მიღებასა და გადამზიდავს უფლება აქვთ ტვირთის გაცემამდე მოითხოვონ მისი დათვალიერება და რაოდენობის შემოწმება. ამასთან დაკავშირებულ ხარჯებს გაიღებს ის მხარე, რომელმაც მოითხოვა ტვირთის დათვალიერება ან რაოდენობის შემოწმება. თუ აღმოჩნდა ტვირთის ისეთი ნაკლი, რომელზეც პასუხს აგებს გადამზიდავი, ხარჯები მანვე უნდა აანაზღაუროს.

გადამზიდავი პასუხს აგებს გემზე მიღებული ტვირთის დაკარგვის, დანაკლისისა ან დაზიანებისათვის, თუ ვერ დაამტკიცებს, რომ დაკარგვა, დანაკლისი ან დაზიანება გამონკვეულია მისგან დამოუკიდებელი მიზეზებით, კერძოდ:

- ა) დაუძლეველი ძალის მოქმედების შედეგად (ფორს-მაჟორი);
- ბ) ხიფათის შექმნითა და შემთხვევითობით ზღვებსა და სხვა სანაოსნო წყლებში;
- გ) ხანძრით, რომელშიც გადამზიდავს ბრალი არ მიუძღვის;
- დ) ადამიანის სიცოცხლის, გემისა და ტვირთის გადარჩენით ან გადარჩენის მცდელობით;
- ე) ხელისუფლების მიერ გაცემული განკარგულებით ან მისი მოქმედების (დაკავება, დაპატიმრება, კარანტინი და სხვა) შედეგად;
- ვ) სამხედრო მოქმედებით, ტერორისტული აქტით, სახალხო მღელვარებით;
- ზ) ტვირთის გამგზავნის ან მიმღების დაუდევრობით ან სხვა მოქმედებით;
- თ) ტვირთის ფარული ნაკლით, მისი თვისებრივი ან ბუნებრივი დანაკლისით, რაც არ აღემატება დადგენილ ნორმებს;
- ი) ტვირთის ტარისა და შეფუთვის გარეგნულად შეუმჩნეველი დეფექტებით;
- კ) ტვირთის არასაკმარისი ან გაურკვეველი მარკირებით;
- ლ) გაფიცვის შემთხვევაში ან სხვა გარემოებათა გამო, რამაც გამოიწვია მუშაობის სრული ან ნაწილობრივი შეჩერება ან შეზღუდვა.

გადამზიდავს პასუხისმგებლობა ეკისრება გადასაზიდავი ტვირთის მიღებისთანავე და ეხსნება გაცემის მომენტში.

6.2 ტვირთისა და სატრანსპორტო საშუალებების გადაადგილების კონტროლი

ტექნოლოგიური პროცესი მოიცავს სისტემის ყველა ამოცანაზე ინფორმაციის შეკრების, გადამუშავების, შენახვის, მიღების, გაცემისა და გადაცემის წესს, აგრეთვე ტექნოლოგიურ ინსტრუქციებს, რომელიც რეგლამენტირებას უკეთებს ყველა პროცესის შესრულებისა და მომხმარებელთა საინფორმაციო მომსახურების წესს.

ტექნიკური უზრუნველყოფა გულისხმობს კომპანიაში კომპლექსური ტექნიკური საშუალებების არსებობას, რომელიც ჩვეულებრივ მოიცავს:



- კავშირგაბმულობის და მანძილზე ინფორმაციის გადაცემის საშუალებებს (სატელე-ფონო და სატელეგრაფო ქსელი, ტელეფაიბი, რადიოსალერეო ქსელი, შორეული კავ-შირის ხაზები);
- გამოთვლითი ტექნიკის საშუალებები;
- საინფორმაციო მასალების ასლგადამღები და გასამრავლებელი მონწყობილობები;
- ორგტექნიკის საშუალებები.



GPS ეს არის ადგილმდებარეობის განსაზღვრის გლობალური თანამგზავრული სანავიგაციო სისტემების (Global Position System) საყოველთაოდ მიღებული სახელწოდების აბრევიატურა.

გლობალური პოზიციონირების სიტემა (GPS) არის თანამგზავრული სანავიგაციო სისტემა, რომელიც მოიცავს 24 თანამგზავრისაგან შექმნილ ქსელს. ეს თანამგზავრები ორბიტაზე აშშ-ს თავდაცვის სამინისტრომ გაიყვანა. თავდაპირველად GPS სამხედრო გამოყენებისთვის იყო გამიზნული, მაგრამ 1980-იან წლებში მთავრობამ სისტემა სამოქალაქო მიზნებისთვის გამოსაყენებლადაც ხელმისაწვდომი გახადა. GPS ნებისმიერი ამინდის პირობებში, მსოფლიოს ნებისმიერ წერტილში, 24 საათის განმავლობაში მუშაობს. GPS-ის გამოყენებისთვის არ არის საჭირო რაიმე სააბონენტო ან საინსტალაციო გადასახადების გადახდა.

მუშაობის პრინციპი

GPS თანამგზავრები დედამიწას დღეში ორჯერ უვლიან გარს ძალიან ზუსტად განსაზღვრულ ორბიტებზე და სიგნალების მეშვეობით ინფორმაციას მის ზედაპირზე გადმოსცემენ. GPS მიმღებები იღებენ ამ ინფორმაციას და ტრიანგულაციის მეთოდის გამოყენებით მომხმარებლის ზუსტ ადგილმდებარეობას ადგენენ. GPS მიმღები ადარებს სიგნალის მიღების დროს თანამგზავრის მიერ მისი გადმოცემის დროს. დროში განსხვავება აძლევს GPS მიმღებს ინფორმაციას იმის შესახებ, რა მანძილითაა დაშორებული თანამგზავრი. ამის შემდეგ, რამოდენიმე თანამგზავრიდან მიღებული სიგნალებისთვის იგივე ოპერაციების განხორციელების შედეგად, მიმღებს შეუძლია



დადგინოს მომხმარებლის ზუსტი ადგილმდებარეობა, რომელიც შემდეგ მონაცემების ეკრანზე გამოყვანილ ელექტრონულ რკაზე ფიქსირდება.

GPS მიძღვრებს სულ მცირე სამ თანამგზავრთან დაკავშირება სჭირდება, რათა გამოითვალოს ადგილმდებარეობის ორი განზომილება (გრძედი და განედი) და თვალყური ადევნოს მომხმარებლის გადაადგილებას. თუკი მიძღვრებს კავშირი ოთხ ან მეტ თანამგზავრთან ექნება, მას უკვე სამი განზომილების (გრძედი, განედი, სიმაღლე ზღვის დონიდან) დაფიქსირება შეუძლია. მას შემდეგ, რაც მოხდება მომხმარებლის ადგილმდებარეობის დაფიქსირება, GPS-ს უკვე სხვა მონაცემების გამოთვლაც შეუძლია. მაგალითად: სიჩქარის, აზიმუტის, მარშრუტის, გზის სიგრძის, დანიშნულების ადგილამდე მანძილის, მზის ჩასვლის და ამოსვლის დროის და ა.შ.



უცხოელებს შორის საკმაოდ პოპულარული სანავიგაციო სისტემები, კერძოდ მანქანის GPS ნავიგატორი, საქართველოში კვლავ უცხო ხილად რჩება და მათი ძირითადი მომხმარებლები უცხოელები, უცხოური კომპანიები, როგორცაა BP, დიპლომატიური კორპუსის წარმომადგენლები ან იშვიათად უცხოეთიდან დაბრუნებული ქართველები არიან.

ევროპის ბევრ ქვეყანაში და არა მარტო ევროპაში, თითქმის ყველა სატრანსპორტო კომპანია იყენებს ავტომობილისთვის ტრეკინგ სისტემას.

GPS

საქართველოში, პირველ რიგში, ეკონომიკური მდგომარეობიდან გამომდინარე, კომპანიების უმეტესობას სანავიგაციო სისტემებ არ გააჩნიათ. გარდა ამისა, GPS-ით სარგებლობა საფუძველს რუკიდან იღებს, რუკით სარგებლობის კულტურა კი საქართველოში ჯერ კიდევ არც თუ ისე მაღალ დონეზეა.

იმისთვის, რომ სანავიგაციო სისტემამ სრულფასოვნად იმუშაოს, ორი ძირითადი რამ არის აუცილებელი: გზების ქსელი მოძრაობის წესების გათვალისწინებით და სამისამართო სისტემა. ამას გედ ერთვის მონაცემთა ბაზა ეგრეთწოდებული ინტერესის წერტილებით.

კონტეინერების და ტრანსპორტის საერთაშორისო ბიურო (The 'Bureau International des Containers et du Transport Intermodal' (B.I.C.)) დაარსდა 1933 წელს. დაარსების დღიდან ბიუროს საქმიანობა შეეხო ინტერმოდალური სატრანსპორტო გადაზიდვების როგორც კომერციულ ასევე ტექნიკურ საკითხებს.

კონტეინერების ძებნის უამრავი ინტერნეტ გვერდები არსებობს. ფაქტიურად ყველა მსხვილ საზღვაო გადამზიდავ კომპანიას გააჩნია საკუთარი კონტეინერის ადგილმდებარეობის და მდგომარეობის საძიებო სისტემა. მაგალითად ისეთ მსხვილ საზღვაო გადამზიდავ კომპანიას, როგორც არის CMA CGM გააჩნია კონტეინერების საძიებო სისტემა საკუთარ ვებ გვერდზე: <https://www.cma-cgm.com/ebusiness/tracking>



5/13/2015

Tracking



English ▾



[Home](#) [eBusiness](#) [Container Tracking](#) [Search](#)

Tracking

Enter a Container, Bill of lading or Booking Number

Search by

Reference(s)

To launch a multiple search, fill out the field with container references separated by commas

Latest News

Discover the new CMA CGM app on Apple Store and Google Play!

Thursday, April 16, 2015

CMA CGM has launched its first mobile application in order to save you time and offer you instant information at your fingertips 24/7. The application provides a follow-up solution on your containers, upcoming vessels departures and other such services by CMA CGM. Watch this space!

The CMA CGM KERGUELEN, the CMA CGM Group largest vessel, christened in France in line with the great seafaring tradition

Tuesday, May 12, 2015

The CMA CGM Group is pleased to announce that the CMA CGM KERGUELEN, the Group's largest vessel, was christened today in Le Havre, France. The christening, in line with the great seafaring tradition, took place in presence of Jacques R. Saadé, Chairman and Chief Executive Officer of CMA CGM Group, of Mrs Catherine Hayot, the vessel's godmother, and of many institutional and political representatives, partners and clients.

[The CMA CGM Group signs an](#)

<https://www.cma-cgm.com/ebusiness/tracking>

1/2

ასევე არის უნივერსალური ვებ გვერდები, რომლებსაც შეუძლია რამოდენიმე კომპანიის კონტეინერის მოძებნა. მაგალითად: <http://vin.ge/?action=contmain>



5/13/2015

VIN.GE - კონტეინერი, კონტეინერის მდებარეობა, კონტეინერის ძებნა



ქართულად
English
Русский



რეში ანგარიში გადახდის მეთოდები ტარიფები კითხვა-პასუხი დაგვიკავშირდით

შეამოწმე კონტეინერის მდებარეობა [?]

ჩაწერე კონტეინერის #...

შეამოწმე პრიზმა-სთან დაკავშირებით მოძველები



გადაამოწმე კომპანიები, რომლის შემოწმებაც შეგიძლიათ:
APL, CHINA SHIPPING, CMA CGM, COSCO, HAMBURG SUD,
HANJIN, HYUNDAI, K-LINE, MAERSK, MSC, NORASIA, NYK, OOCL,
PIL, SENATOR LINES, UASC, WAN HAI, YANG MING, ZIM

დაწერილობითი ინფორმაციისათვის:

გვ. "ფოთი" +99532 2262858
გვ. "ზოთა" +99532 2262755; +99532 2262756;
გვ. "ზათუმის პორტი" +99532 2262819;

თუ ეს არის თქვენი საიტზე გვანდეთ კონტეინერის შემოწმების ფორმა, ჩასვით ეს HTML კოდი:

```
<iframe src="http://vin.ge/containerframe.php"></iframe>
```

Copyright © 2010-2015, VIN.GE | საიტის მფლობელის წესები

ვინ კოდის შემოწმება, ავტომატილიზაცია, ფოტოების ჩაწერა, უფრო მეტი ინფორმაცია Carfax, AutoCheck ამ მიმართულებით, განხილვა, განხილვის კალენდარი, კონტეინერის შემოწმება, ტრანსპორტირების კალენდარი, CT Park ვარიანტების ჩაწერა, გამოწვევის თარიღის დადგენა

TOP.GE | Recommend < 2.2k | +26

6.3 საბაჟო პროცედურების განხორციელება



საქართველოს საბაჟო ტერიტორია

საქართველოს საბაჟო ტერიტორია შედგება საქართველოს სახმელეთო ტერიტორიისაგან, ტერიტორიული და შიდა წყლებისაგან და მათი საჰაერო სივრცისაგან. საქართველოს საბაჟო ტერიტორია აგრეთვე მოიცავს განსაკუთრებულ საზღვაო ეკონომიკურ ზონაში განლაგებული დანადგარების, ნაგებობებისა და ხელოვნური კუნძულების ტერიტორიებს, რომლებზედაც ვრცელდება საქართველოს განსაკუთრებული

იურისდიქცია.

საქართველოს საბაჟო საზღვარი

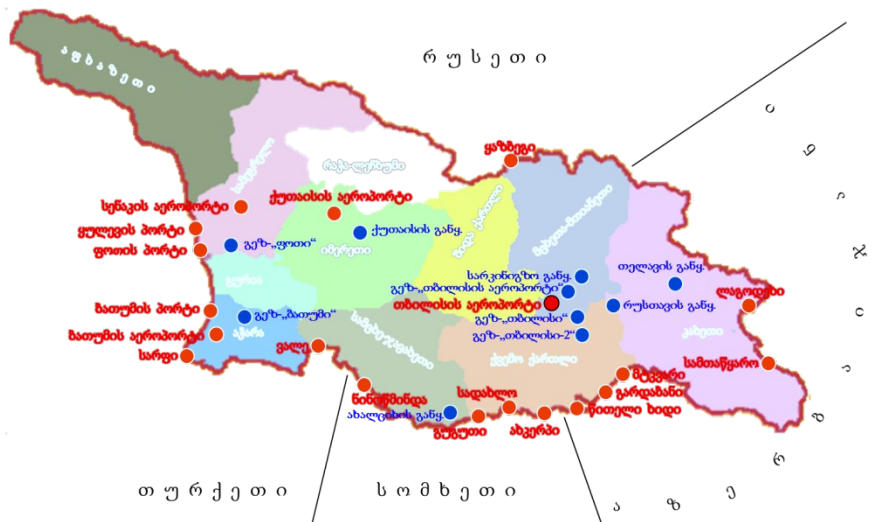
საქართველოს საბაჟო ტერიტორია შემოიფარგლება საბაჟო საზღვრით, რომელიც ემთხვევა საქართველოს სახელმწიფო საზღვარს.

საქართველოს საბაჟო ორგანოებს, საბაჟო საზღვრის გადამკვეთი საქონლისა და სატრანსპორტო საშუალებების მიმართ საქართველოს საბაჟო კოდექსით განსაზღვრული საბაჟო პროცედურების განხორციელების ადგილებად განსაზღვრული აქვთ შემდეგი საბაჟო გამშვები პუნქტები და საბაჟო საგუშაგოები:

- საბაჟო საზღვრის გადაკვეთის ადგილებში საქონლის წარდგენასთან, დათვალიერებასთან, საბაჟო დოკუმენტების არსებობის დადგენასთან, ზოგად დეკლარირებასთან, საბაჟო კანონმდებლობის შესრულების მიზნით სხვა ქმედებების განხორციელებასთან დაკავშირებული საბაჟო პროცედურების ჩატარებისას - სასაზღვრო საბაჟო ორგანოები:

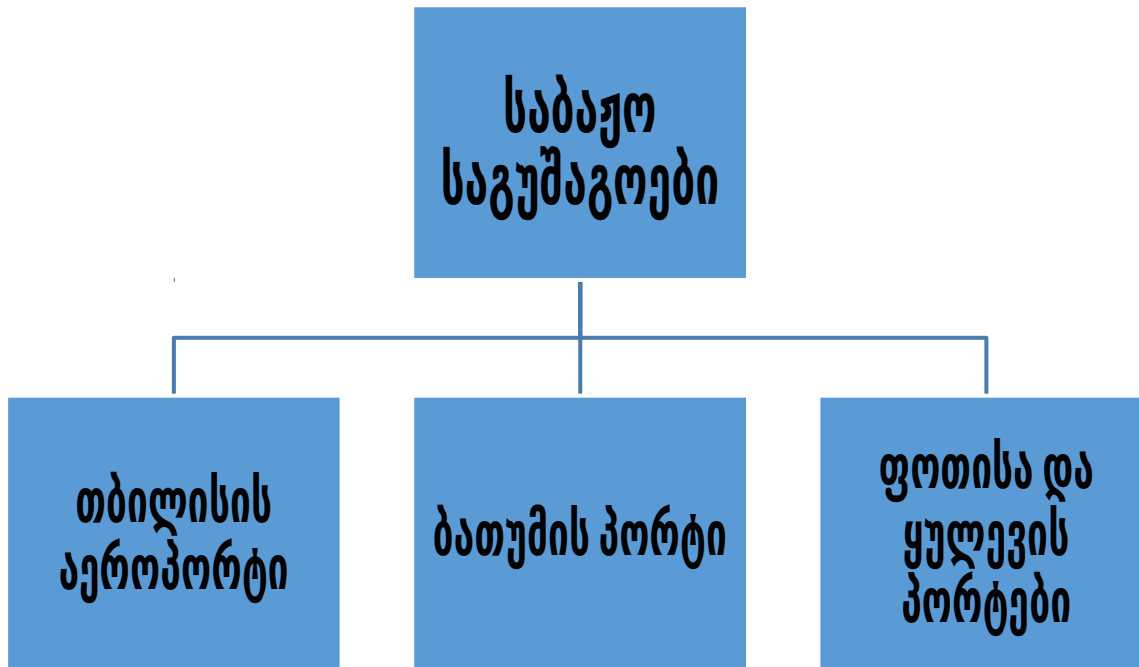
საბაჟო გამშვები პუნქტები

1. წითელი ხიდი
2. სადახლო
3. გარდაბანი
4. ახკერბი
5. გუგუთი
6. მტკვარი
7. ლაგოდეხი
8. სამთაწყარო





9. ყაზბეგი
10. ვალე
11. ნინოწმინდა
12. სარფი
13. ბათუმის აეროპორტი
14. ქუთაისისა და სენაკის აეროპორტები



საგუშაგოებზე კონტროლზე აყვანასა და ზოგად დეკლარირებასთან ერთად, ხდება საბაჟო კანონმდებლობით განსაზღვრული ოდენობის საქონლის მიმართ საბაჟო დამუშავების ოპერაციების განხორციელება

საბაჟო საზღვრის გადაკვეთის დრო და ადაგილი



საქართველოს საბაჟო საზღვრის გადმოკვეთა ნებადართულია საბაჟო ორგანოების სამუშაო დროს და საქართველოს მთავრობის დადგენილებით განსაზღვრულ ადგილებში

სასაზღვრო საბაჟო ორგანოს გახსნის, სამუშაო დრო და მისი გავლით შემოსატანი საქონლის სახეობები

სასაზღვრო საბაჟო ორგანოების – საბაჟო გამშვები პუნქტების და საბაჟო საგუშაგოების სამუშაო დრო განისაზღვრება 00:00 საათიდან 24:00 საათის ჩათვლით



საბაჟო გაფორმების ორგანოსათვის - 10:00 საათიდან 18:00 საათამდე (შაბათს 10:00 საათიდან 14:00 საათამდე, კვირას 10:00 საათიდან 13:00 საათამდე არასამუშაო დროს მორიგე ჯგუფები)

საქონლის წარდგენა საბაჟო გამშვებ პუნქტში

საქონელი, საქართველოს საბაჟო ტერიტორიაზე შემოტანის მომენტიდან, აგრეთვე საქართველოს საბაჟო ტერიტორიიდან გასატანი საქონელი გაფორმების დასრულების მომენტიდან, ექვემდებარება საბაჟო ზედამხედველობას და, შესაბამისად, სავალდებულოა მისი წარდგენა ამ მუხლით დადგენილი წესით. ეს ვალდებულება არ ვრცელდება მილსადენით ან ელექტროგადამცემი ხაზით, საზღვაო ან საჰაერო სატრანსპორტო საშუალებით საქართველოს ტერიტორიული წყლების ან საჰაერო სივრცის გავლით გადაადგილებულ საქონელზე.

საბაჟო გამშვებ პუნქტში საქონლის წარდგენის ვალდებულება აქვს საქართველოს საბაჟო საზღვარზე საქონლის გადამაადგილებელ პირს.

საქართველოს საბაჟო ტერიტორიაზე შემოტანილი საქონლის წარდგენა ხდება:

ა) სახმელეთო სასაზღვრო გამტარ პუნქტებში – სასაზღვრო კონტროლის განხორციელების შემდეგ საბაჟო კონტროლის ზონაში საქონლის განთავსებით;

ბ) საერთაშორისო ნაოსნობისათვის გახსნილ საზღვაო პორტებში – სატვირთო მანიფესტის წარდგენით;

გ) საერთაშორისო აეროპორტებში – სატვირთო მანიფესტისა და ბარგის 15 წუთში ფაქტობრივი წარდგენით;

დ) საბაჟო გამშვები პუნქტის გარდა სხვა ადგილებში საქონლის შემოტანისას – საგადასახადო ორგანოს მიერ შერჩეულ საბაჟო კონტროლის ზონაში (საბაჟო გამშვები პუნქტი, საბაჟო ტერმინალი, საბაჟო სანყოფი, გაფორმების ეკონომიკური ზონა, საბაჟო კონტროლის სხვა ზონა ან საგადასახადო ორგანოს მიერ მითითებული სხვა ნებისმიერი ადგილი) საქონლის ფაქტობრივი განთავსებით.

საქართველოს საბაჟო ტერიტორიიდან გასატანი საქონლის წარდგენა ხდება:

ა) საბაჟო კონტროლის ზონაში საქონლის ფაქტობრივი განთავსებით;

ბ) საბაჟო გამშვები პუნქტის გარდა სხვა ადგილის გავლით საქონლის გატანისას – საგადასახადო ორგანოს მიერ შერჩეულ ადგილზე საქონლის ფაქტობრივი განთავსებით.

საქონლის ზოგადი დეკლარირება

საქართველოს საბაჟო ტერიტორიაზე შემოტანილი საქონლის ზოგადი დეკლარირება ხორციელდება საბაჟო გამშვებ პუნქტში, სასაზღვრო კონტროლის განხორციელების დასრულებიდან არა უგვიანეს 3 სამუშაო დღისა. სამუშაო დღე ემთხვევა კალენდარულ დღეს, გარდა შაბათისა, კვირისა და საქართველოს შრომის კოდექსით განსაზღვრული



უქმე დღეებისა. თუ ვადის ბოლო დღე ემთხვევა არასამუშაო დღეს, ვადა გრძელდება შემდეგი სამუშაო დღის დამთავრებამდე.

ზოგადი დეკლარირება ნიშნავს საქონელზე იმ ზოგადი მონაცემების წარდგენას, რომლებიც აუცილებელია საბაჟო ზედამხედველობისა და საბაჟო კონტროლის განხორციელებისათვის.

ზოგად დეკლარირებას ახორციელებს:

ა) საბაჟო ტერიტორიაზე საქონლის შემომტანი ან საქონლის ტრანსპორტირებაზე პასუხისმგებელი პირი;

ბ) საქონლის მესაკუთრე ან მისი წარმომადგენელი.

ზოგადი დეკლარირების ფორმები

ზოგადი დეკლარირება ხორციელდება ელექტრონულად ან წერილობით. საქონლის შემომტანისას ზოგადი დეკლარირება ხორციელდება ერთ-ერთი შემდეგი დოკუმენტის წარდგენით:

ა) სატრანსპორტო დოკუმენტი:

ა.ა) საავტომობილო ტრანსპორტით გადაზიდვის დროს – სატრანსპორტო ზედნადები ან TIR-წიგნაკი;

ა.ბ) საზღვაო ტრანსპორტით გადაზიდვის დროს – კონოსამენტი;

ა.გ) საჰაერო ტრანსპორტით გადაზიდვის დროს – ავიაზედნადები;

ა.დ) სარკინიგზო ტრანსპორტით გადაზიდვის დროს – სარკინიგზო ზედნადები;

ბ) საქონლის ნასყიდობის ხელშეკრულების ან ანგარიშ-ფაქტურის (ინვოისი), ან სხვა საანგარიშსწორებო დოკუმენტის დედანი ან ასლი.

გ) საფოსტო გზავნილების ნუსხა – საფოსტო გზავნილებით შემოტანილი საქონლის შემთხვევაში.

“ა” და “ბ” ქვეპუნქტებით გათვალისწინებული დოკუმენტების არარსებობისას, საქონელი ექვემდებარება სავალდებულო დათვალიერებას ან/და სინჯის/ნიმუშის აღებას და შესაბამისი აქტის შედგენას.

დამატებით წარედგინება:

ა) თუ საქონლის შემოტანა ექვემდებარება ნებართვას სერტიფიცირებას სხვა არასატარიფო ღონისძიებას – ქვემოთ ჩამოთვლილიდან შესაბამისი დოკუმენტი:

ა.ა) ნებართვა:

ა.ა.ა) ვეტერინარულ კონტროლს დაქვემდებარებული პროდუქციის ტრანზიტის ნებართვა;

ა.ა.ბ) ვეტერინარულ კონტროლს დაქვემდებარებული პროდუქციის იმპორტის ნებართვა;



ა.ა.გ) ფიტოსანიტარიულ კონტროლს დაქვემდებარებული მცენარეული წარმოშობის პროდუქციის იმპორტის ნებართვა;

ა.ა.გ¹) შებენიერებად ბრუნვადი მასალების ტრანსპორტირების, იმპორტის, ექსპორტის, რეექსპორტის ან ტრანზიტის ნებართვა;

ა.ა.დ) რადიოაქტიური მასალების, ნედლეულის, რომლებიდანაც შესაძლებელია ბირთვული მასალის მიღება ან წარმოება, დანადგარების, რომლებიც შეიცავს რადიოაქტიურ ნივთიერებებს, ბირთვული ტექნოლოგიების ან ნოუ-ჰაუს იმპორტი, ექსპორტი, აგრეთვე რადიოაქტიური წყაროების ექსპორტის, იმპორტის და ტრანზიტის ნებართვა;

ა.ა.ე) „გადაშენების საფრთხის წინაშე მყოფი ველური ფლორის და ფაუნის სახეობებით საერთაშორისო ვაჭრობის შესახებ“ კონვენციის (CITES) დანართებში შეტანილი სახეობების, მათი ნაწილებისა და დერივატების ექსპორტის, იმპორტის, რეექსპორტისა და ზღვიდან ინტროდუქციის ნებართვა;

ა.ა.ვ) სამოქალაქო იარაღის, ცეცხლსასროლი იარაღის ძირითადი ელემენტების, საბრძოლო მასალის და საბრძოლო მასალის ძირითადი ელემენტების იმპორტის, ექსპორტის, რეექსპორტის ან ტრანზიტის ნებართვა;

ა.ა.ზ) სამხედრო-საბრძოლო იარაღის ექსპორტის, იმპორტის, რეექსპორტის, ტრანზიტის, შიდა გადამუშავების, გარე გადამუშავების და დროებითი შემოტანის ან/და გატანის ნებართვა;

ა.ა.თ) უცხო ქვეყნის და საერთაშორისო ორგანიზაციების წარმომადგენელთა, აგრეთვე სხვა მნიშვნელოვან პირთა ვიზიტის დროს მათ თანმხლებ პირთა მიერ იარაღისა და საბრძოლო მასალის საქართველოში შემოტანის ნებართვა;

ა.ა.ი) საქართველოს მოქალაქის მიერ სამოქალაქო ცეცხლსასროლი ან/და გაზის (აირის) იარაღის, მისი/მათი ძირითადი ელემენტების ან/და საბრძოლო მასალის საქართველოში შემოტანის ან საქართველოდან გატანის (გარდა ტრანზიტისა და რეექსპორტისა) ნებართვა;

ა.ა.კ) უცხო ქვეყნის მოქალაქის მიერ სანადირო ან სპორტული ცეცხლსასროლი იარაღის ან/და საბრძოლო მასალის საქართველოში შემოტანის და საქართველოდან გატანის ნებართვა;

ა.ა.ლ) შესაბამისი პროფილის სპორტული დაწესებულების მიერ საზღვარგარეთ სპორტულ ღონისძიებაში მონაწილეობისათვის სპორტული ან სანადირო ცეცხლსასროლი იარაღის დროებით საქართველოდან გატანისა და საქართველოში შემოტანის ნებართვა;

ა.ა.მ) სპეციალურ კონტროლს დაქვემდებარებული სამკურნალო საშუალებების იმპორტის ან ექსპორტის ნებართვა;

ა.ა.ნ) ორმაგი დანიშნულების პროდუქციის იმპორტის, რეექსპორტის ან ტრანზიტის ნებართვა;

ა.ბ) ექსპორტიორი ქვეყნის მიერ გაცემული:

ა.ბ.ა) ვეტერინარული სერტიფიკატი;



ა.ბ.ბ) ფიტოსანიტარული სერტიფიკატი;

ა.გ) ფიტოსანიტარულ ან/და ვეტერინარულ სასაზღვრო კონტროლს დაქვემდებარებული საქონლის შემთხვევაში (გარდა ტრანზიტისათვის განკუთვნილისა) – წინასწარი შეტყობინება, შემოსავლების სამსახურის უფროსის ინდივიდუალური ადმინისტრაციულ-სამართლებრივი აქტით განსაზღვრული ფორმით;

ა.დ) საგარეო ეკონომიკური საქმიანობის ეროვნული სასაქონლო ნომენკლატურის (სეს ესნ) 9404 სასაქონლო პოზიციაში შემავალი მეორადი მოხმარების საქონლისა და 6309, 6310, 9802, 9803 და 9804 სასაქონლო პოზიციებით გათვალისწინებული მეორადი მოხმარების საქონლის იმპორტისას – ფუმიგაციის ან/და დეზინფექციის სერტიფიკატი;

ბ) თუ საქონლის საქართველოს საბაჟო ტერიტორიაზე შემოტანისას საქონლის სატრანსპორტო საშუალების მიმართ ადგილი ჰქონდა საგადასახადო ან ადმინისტრაციული სამართალდარღვევის ფაქტს – საგადასახადო ან ადმინისტრაციული სამართალდარღვევის ოქმი და ჯარიმის გადახდის დამადასტურებელი დოკუმენტი.

გ) ავტოსატრანსპორტო საშუალებით სახიფათო ტვირთის გადაზიდვისას – ქვემოთ ჩამოთვლილი დოკუმენტები:

გ.ა) სახიფათო ტვირთების გადაზიდვაზე მძღოლის სპეციალური მომზადების დამადასტურებელი დოკუმენტი;

გ.ბ) ავტოსატრანსპორტო საშუალების დაშვების მონმობა განსაზღვრულ სახიფათო ტვირთების საერთაშორისო გადაზიდვაზე „ტექნიკური რეგლამენტის „ავტოსატრანსპორტო საშუალებებით ტვირთის გადაზიდვის წესის“ დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2014 წლის 3 იანვრის №32 დადგენილებით განსაზღვრული EX/II, EX/III, FL, OX და AT ტიპის ავტოსატრანსპორტო საშუალებებით გადაზიდვისას;“

გ.დ) ავტოსატრანსპორტო საშუალების გზისთვის ვარგისობის დამადასტურებელი ტესტირების ბარათი;

გ.ე) ბირთვული და რადიაციული ობიექტების, ბირთვული მასალების, რადიოაქტიური ნივთიერებებისა და რადიოაქტიური ნარჩენების, აგრეთვე „ლიცენზიებისა და ნებართვების შესახებ“ საქართველოს კანონით გათვალისწინებული სხვა სახის სახიფათო ტვირთის ტრანსპორტირებისას – შესაბამისი ქვეყნის უფლებამოსილი ორგანოს მიერ გაცემული შესაბამისი ლიცენზია/ნებართვა ან ლიცენზიის/ნებართვის სათანადო წესით დამონმებული ასლი;

დ) საგარეო ეკონომიკური საქმიანობის ეროვნული სასაქონლო ნომენკლატურის (სეს ესნ) 2713 20 000 00 სასაქონლო ქვესუბპოზიციით გათვალისწინებულ ნავთობის ბიტუმზე – ხარისხის შესაბამისობის დამადასტურებელი დოკუმენტი;

ე) საქართველოს საერთაშორისო ხელშეკრულებებით, კონვენციებითა და საქართველოს საკანონმდებლო აქტებით გათვალისწინებულ შემთხვევებში:

ე.ა) საავტომობილო ტრანსპორტით ტვირთის გადაზიდვის ნებართვა/ავტორიზაცია ან სსიპ - სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს 2012 წლის 27 იანვრის №06 ბრძანებით გათვალისწინებული ავტორიზაცია საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვაზე, რომელსაც გასცემენ პარტნიორი ქვეყნების კომპეტენტური ორგანოები;



ე.ბ) საქართველოს ტერიტორიიდან საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვის (საქართველოს საერთაშორისო ხელშეკრულებების საფუძველზე დადგენილი კვოტის ზევით) ნებართვა;

ე.გ) საავტომობილო ტრანსპორტით მგზავრთა გადაყვანის ნებართვა/ავტორიზაცია ან სსიპ - სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს 2012 წლის 27 იანვრის №06 ბრძანებით გათვალისწინებული ავტორიზაცია ავტობუსებით მგზავრების საერთაშორისო რეგულარულ გადაყვანაზე ან არარეგულარულ საერთაშორისო საავტომობილო სამგზავრო გადაყვანაზე, რომელსაც გასცემენ პარტნიორი ქვეყნების კომპეტენტური ორგანოები

თუ საქართველოს საბაჟო ტერიტორიაზე შემოტანილ, არასატარიფო ღონისძიებებს დაქვემდებარებულ საქონელზე (საფოსტო გზავნილით შემოტანილი საქონლის გარდა) განსაზღვრულ ვადაში არ იქნა წარდგენილი შესაბამისი ნებართვა/სერტიფიკატი, საბაჟო გამშვები პუნქტის უფლებამოსილი თანამშრომელი აცნობებს დეკლარანტს საქონლის განკარგვის განზრახვის თაობაზე და ადგენს ნაკლოვანებების აღმოფხვრის ან რეექსპორტის განხორციელების 3 სამუშაო დღის ვადას, ხოლო საბაჟო გზით შემოტანილ საქონელზე - აღნიშნული ვადა ემთხვევა სასაქონლო ოპერაციის განსაზღვრის ვადას. დადგენილ ვადაში დეკლარანტის მიერ ნაკლოვანებათა აღმოფხვრელობის შემთხვევაში, შემოსავლების სამსახური ახორციელებს საქონლის სახელმწიფო საკუთრებაში გადაცემას ან უზრუნველყოფს საქონლის განადგურებას მესაკუთრის ან მფლობელის (მათ შორის, საბაჟო სანყოფის) ხარჯით (გარდა ამ ინსტრუქციის 110-ე მუხლით განსაზღვრული შემთხვევებისა).

გათვალისწინებული დოკუმენტების წარდგენა სავალდებულო არ არის:

ა) საგანგებო სიტუაციების შედეგებზე რეაგირებისთვის, ან წვრთნების ჩასატარებლად, ან მილსადენსა და ელექტროგადამცემ ხაზებზე ავარიის პრევენციის მიზნით პროფილაქტიკური და სარემონტო სამუშაოების შესასრულებლად იმპორტის სასაქონლო ოპერაციისათვის განკუთვნილი საქონლის ან დროებითი შემოტანის სასაქონლო ოპერაციისათვის განკუთვნილი შესაბამისი ტექნიკის სახით საქონლის შემოტანისას;

ბ) საგანგებო მდგომარეობის მოქმედების დროს საქონლის იმპორტის, დროებითი შემოტანის, ექსპორტის ან რეექსპორტის სასაქონლო ოპერაციების გამოყენებისას;

საბაჟო ზედამხედველობა და საბაჟო კონტროლი

საბაჟო ზედამხედველობის ქვეშ მოქცეული საქონლის მიმართ შეიძლება განხორციელდეს მხოლოდ საგადასახადო ორგანოსთან შეთანხმებული მოქმედებები და ოპერაციები, თუ კანონმდებლობით სხვა რამ არ არის გათვალისწინებული.

თუ საბაჟო ზედამხედველობის ქვეშ მოქცეული საქონელი განადგურდა ან დაზიანდა, საქონლის მფლობელი ვალდებულია, დაუყოვნებლივ შეატყობინოს უახლოეს საგადასახადო ორგანოს და წარუდგინოს მას საქონლის განადგურების ან დაზიანების უტყუარი მტკიცებულებები, რომლებიც დამონstrებულია შესაბამისი უფლებამოსილი სახელმწიფო ორგანოს მიერ. სხვა შემთხვევაში, საქონელი ჩაითვლება საბაჟო ზედამხედველობიდან უკანონოდ გასულად.



აკრძალული საქონლის საქართველოს საბაჟო ტერიტორიაზე შემოტანის დროს, იგი დაუყოვნებლივ უნდა იქნეს გატანილი ან, დაუყოვნებლივ გატანის შეუძლებლობის შემთხვევაში, დროებით შენახულ იქნეს საბაჟო კონტროლის ზონაში ან განადგურდეს.

საქონლის/სატრანსპორტო საშუალების მიტანის ვადები

ერთი საბაჟო კონტროლის ზონიდან მეორე საბაჟო კონტროლის ზონამდე საქონლისა და სატრანსპორტო საშუალების მიტანის ვადა განისაზღვრება 100 კმ-ზე ერთი დღის გათვლით, მაგრამ არა უმეტეს 10 კალენდარული დღისა.

სარკინიგზო ტრანსპორტით საქონლის გადაზიდვის შემთხვევაში, გაფორმების ადგილამდე ან სხვა საბაჟო კონტროლის ზონამდე მიტანის ვადა, მიუხედავად გადაზიდვის მანძილისა, შეადგენს 10 კალენდარულ დღეს.

საქართველოს საბაჟო ტერიტორიაზე შემოტანილი და სპეციალური ანგარიშ-ფაქტურით გადაადგილებული ნავთობპროდუქტების საბაჟო გამშვები პუნქტიდან გაფორმების ადგილამდე მიტანის ვადა შეადგენს 5 კალენდარულ დღეს.

საბაჟო დეკლარაციის წარდგენით ექსპორტში/რეექსპორტში/გარე გადამუშავებაში/საწყობის სასაქონლო ოპერაციიდან ტრანზიტში დეკლარირებული, ავტოსატრანსპორტო საშუალებით გადაადგილებული საქონელი საბაჟო გამშვებ პუნქტს უნდა წარედგინოს დეკლარაციის რეგისტრაციიდან 10 კალენდარული დღის ვადაში.

ტრანზიტით გადაადგილების შემთხვევაში, გამგზავნი საგადასახადო ორგანოდან დანიშნულების საგადასახადო ორგანომდე საქონლისა და სატრანსპორტო საშუალების მიტანის ვადა შეადგენს 20 კალენდარულ დღეს.

სატრანსპორტო საშუალების კონტროლი

სატრანსპორტო საშუალების კონტროლი გულისხმობს სატრანსპორტო საშუალების მიმართ განხორციელებულ საბაჟო კონტროლს, რომლის მიზანია საქართველოს საბაჟო ტერიტორიაზე საქონლისა და სატრანსპორტო საშუალების შემოტანასთან და საქართველოს საბაჟო ტერიტორიიდან მათ გატანასთან დაკავშირებით, საქართველოს კანონმდებლობის მოთხოვნათა დაცვის უზრუნველყოფა. როგორც წესი, სატრანსპორტო საშუალებების კონტროლს ახორციელებს საჯარო სამსახურში დასაქმებული საბაჟო საქმის სპეციალისტი.

სატრანსპორტო საშუალებების კონტროლის განხორციელება გულისხმობს:

1. სატრანსპორტო საშუალების თანმხლებ დოკუმენტაციასთან შესაბამისობისა და მიტანის ვადების შემოწმებას;
2. სატრანსპორტო საშუალების კონტროლის მიზნის განსაზღვრას (არადეკლარირებული ან აკრძალული საქონლის არსებობის გამორიცხვა, გენორმატიული/არაგაბარითული დატვირთვის პარამეტრების შემოწმება-კორექტირება);
3. სატრანსპორტო საშუალების დათვალიერების შესახებ გადანყვეტილების მიღებას (საჭიროების შემთხვევაში);



4. სატრანსპორტო საშუალების დათვალიერების მეთოდებისა და ტექნიკური საშუალებების განსაზღვრას (საჭიროების შემთხვევაში);
5. საავტომობილო სატრანსპორტო საშუალებების დათვალიერებას (საჭიროების შემთხვევაში);
6. სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალებების დათვალიერებას (საჭიროების შემთხვევაში);
7. საზღვაო/სამდინარო სატრანსპორტო საშუალებების დათვალიერებას (საჭიროების შემთხვევაში);
8. საჰაერო სატრანსპორტო საშუალებების დათვალიერებას (საჭიროების შემთხვევაში);
9. კონტეინერების დათვალიერებას (საჭიროების შემთხვევაში);
10. სატრანსპორტო საშუალების დათვალიერების აქტის შედგენას.

თანმხლებ დოკუმენტაციასთან შესაბამისობის შემოწმება გულისხმობს სატრანსპორტო საშუალების მაიდენტიფიცირებელი ნიშნების შედარებას მის თანმხლებ დოკუმენტაციაში აღნიშნულ ინფორმაციასთან. ასეთი შემოწმება საჭიროა იმისათვის რათა დავაბუსტოთ, რომ სწორედ იმ სატრანსპორტო საშუალების კონტროლს ვახორციელებთ, რომელიც თანმხლებ დოკუმენტაციაშია აღნიშნული.

სატრანსპორტო საშუალების კონტროლის მიზნის განსაზღვრა დამოკიდებულია სატრანსპორტო საშუალებაში განთავსებულ, საბაჟო კონტროლს დაქვემდებარებულ საქონელზე, სხვადასხვა თანმხლებ დოკუმენტში საქონლის დასახელებასთან, წონასთან, ღირებულებასთან დაკავშირებული სხვადასხვა მონაცემების არსებობაზე, ასევე სატრანსპორტო საშუალების გარეგნულ ნიშნებსა და მძღოლის ან მგზავრების საეჭვო ქცევაზე. კონტროლის მიზნის განსაზღვრა საჭიროა ამ სატრანსპორტო საშუალების (ან მასში განთავსებული საქონლის) მიმართ გასატარებელი, კანონმდებლობით გათვალისწინებული შემდგომი პროცედურების განსაზღვრისათვის. სატრანსპორტო საშუალების საბაჟო კონტროლის მიზანი ყველაზე ხშირად შესაძლოა იყოს:

- სატრანსპორტო საშუალებაში განთავსებული არადეკლარირებული ან აკრძალული საქონლის აღმოჩენა ან ასეთი საქონლის არსებობის გამორიცხვა;
- ზენორმატიული/არაგაბარითული დატვირთვის პარამეტრების შემოწმება ან კორექტირება (საავტომობილო ტრანსპორტის შემთხვევაში).

სატრანსპორტო საშუალებების დათვალიერება

სატრანსპორტო საშუალებების დათვალიერება გულისხმობს წინასწარ შემუშავებული გეგმის მიხედვით, ტექნიკური საშუალებების მიზანმიმართული გამოყენებით, ავტოსატრანსპორტო საშუალებების დათვალიერებას და შესაბამისი ჩანაწერების გაკეთებას, ასევე დათვალიერებისას აღმოჩენილი ნივთმტკიცებულების ფოტო/ვიდეო გადაღებას. ავტოსატრანსპორტო საშუალების დათვალიერების მიზანია: საქონლისა და სატრანსპორტო საშუალების იდენტიფიცირება, აკრძალული ან არადეკლარირებული საქონლის შემოტანა/გატანის ან/და ფარულად გადაადგილების ფაქტების გამოვლენა და აღკვეთა.



როგორც წესი, საავტომობილო სატრანსპორტო საშუალების დათვალიერება ხორციელდება საბაჟო კონტროლის ზონაში:

ა) ტექნიკური საშუალების - რენტგენული ინსპექტირების სისტემის (სკანერის) გამოყენებით ან/და

ბ) ლუქების, შტამპებისა და იდენტიფიკაციის სხვა საშუალებების მოხსნითა და სატრანსპორტო საშუალებების, მათი სატვირთო სათავსების, საქონლის შეფუთვის გახსნით და დათვალიერებით.

ავტოსატრანსპორტო საშუალების დათვალიერებისას რეკომენდებულია დააკვირდეთ ავტომანქანას, ხომ არ იქცევს ყურადღებას რაიმე უჩვეულო ფაქტორი, მაგალითად:

ა.ა) თითის შესამჩნევი ანაბეჭდები ან ლაქები წინა ბამპერზე, ფარებსა, ფრთებზე;

ა.ბ) სანომრე ნიშანი სუფთაა, ავტომანქანა ჭუჭყიანი ან პირიქით;

ა.გ) საბურავები დაწეულია დაბლა, ან ძალიან სუფთაა ავტომანქანასთან შედარებით ან ახალი შეცვლილია (შეცვლის კვალი საბურავის სამაგრებზე. ხშირად კონტრაბანდისტები წმენდენ საბურავებს გარეთა მხრიდან რომ გააქრონ ხელის კვალი ან ლაქები, მაგრამ ავინყდებათ შიგნითა მხარის განმენდა. თუ დარწმუნებული არა ხართ არის თუ არა შენაცვლელი საბურავი ან ქონდა თუ არა საბურავის რეზინების გადანაცვლებას ადგილი, შეამოწმეთ იგი შიგნითა მხრიდან).

ა.დ) ავტომანქანის წინა ან უკანა მხარე გამოიყურება ბედმეტად მძიმედ;

ა.ე) შეატყვეთ, რომ რომ მძღოლმა კარგად არ იცის მანქანის მართვა.

საქონლის გადაადგილება საბაჟო კონტროლის ქვეშ

ავტოსატრანსპორტო საშუალებით საქონლის შემოტანისას (მათ შორის, საზღვაო ტრანსპორტით შემოტანილი საქონლის საზღვაო ნავსადგურიდან 12 კილომეტრის რადიუსში განლაგებულ საბაჟო სანყოფში გადაადგილებისას) საბაჟო გამშვები პუნქტი ახორციელებს აღნიშნული სატრანსპორტო საშუალების (მ.შ. მისაბმელის) დამატებით ნიშანდებს.

საბაჟო კონტროლის ზონებს შორის საქონლისა და სატრანსპორტო საშუალების გადაადგილება ხორციელდება საბაჟო კონტროლის ქვეშ.

საქონლისა და სატრანსპორტო საშუალების გადაადგილებაზე საბაჟო კონტროლი ხორციელდება:

ა) საგადასახადო ორგანოს მიერ გაცემული „საქონლისა და სატრანსპორტო საშუალების აღრიცხვის მონშობით“;

ბ) ან TIR-წიგნაკის გამოყენებით;

გ) ან საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს მონაცემთა ავტომატიზებულ ბაზაში ინფორმაციის ასახვით;



- დ) ან სასაქონლო საბაჟო დეკლარაციით;
- ე) ან საქონლის დროებით შენახვის განაცხადით.

ავარიის ან დაუძლეველი ძალის დროს გასატარებელი ღონისძიებები

ავარიის ან დაუძლეველი ძალის მოქმედების დროს, პირმა უნდა აცნობოს (თუ ეს შესაძლებელია დაუძლეველი ძალის მოქმედების პირობებში) საგადასახადო ორგანოს აღნიშნული გარემოებების შესახებ და იმოქმედოს მისი მითითებების შესაბამისად.

ავარიისა ან დაუძლეველი ძალის შედეგად განადგურებულ საქონელზე უფლებამოსილი ორგანოს მიერ დგება ოქმი და განადგურების შედეგად წარმოშობილი ნარჩენები და ჯართი ექვემდებარება შესაბამის სასაქონლო ოპერაციაში მოქცევას ან განკარგვას/განადგურებას. განუულ ხარჯებს ანაზღაურებს საქონელზე/სატრანსპორტო საშუალებაზე უფლებამოსილი პირი.

საქონლისა და სატრანსპორტო საშუალების აღრიცხვის მონშობა

საქონლისა და სატრანსპორტო საშუალების აღრიცხვის მონშობით (შემდგომში – მონშობა) ხორციელდება საქართველოს საბაჟო ტერიტორიაზე გადაადგილებული ან/და დროებით შენახული საქონლისა და სატრანსპორტო საშუალების, ან დროებით შენახული საქონლის, ან დროებით შემოტანილი საქონლის, აგრეთვე საბაჟო გამშვები პუნქტიდან უკან დაბრუნებული საქონლის საბაჟო კონტროლი და აღრიცხვა, გარდა:

ა) მგზავრთა საერთაშორისო გადაყვანისათვის გამოყენებული სატრანსპორტო საშუალებისა და ასეთი სატრანსპორტო საშუალებით გადაადგილებულ მგზავრთა ბარგისა და ხელბარგისა;

ბ) საქონლის გარეშე გადაადგილებული სარკინიგზო ან ავტოსატრანსპორტო საშუალებისა;

გ) TIR-წიგნაკით გადაადგილებული საქონლისა და სატრანსპორტო საშუალებისა, გარდა საზღვაო ნავსადგურიდან 12 კილომეტრის რადიუსში განლაგებულ საბაჟო სანყოფიში და საბაჟო სანყოფიდან საზღვაო ნავსადგურში გადაადგილებულისა;

დ) საზღვაო ნავსადგურიდან გაფორმების ეკონომიკური ზონა „ფოთის“ დანიშნულებით გადაადგილებული საქონლისა და სატრანსპორტო საშუალებისა, თუ მათი აღრიცხვა და კონტროლი ხორციელდება შემოსავლების სამსახურის უფროსის ბრძანებით განსაზღვრული წესით, სპეციალური ელექტრონული კონტროლის საშუალებით;

ე) მილსადენი ტრანსპორტით და ელექტროგადამცემი ხაზებით გადაადგილებული საქონლისა;

ვ) თავისი სვლით გადაადგილებული ცარიელი ავტოსატრანსპორტო საშუალებისა და ამ სატრანსპორტო საშუალებით ფიზიკური პირის მიერ გადაადგილებული კანონმდებლობით განსაზღვრულ დაუბეგრავ რაოდენობასა და ღირებულებაზე მეტი საქონლისა, რომელთა აღრიცხვა და კონტროლი ხორციელდება საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს მონაცემთა ავტომატიზებულ ბაზაში ინფორმაციის ასახვით;

ზ) უცხო ქვეყნის მოქალაქის მიერ საქონლის გარეშე გადაადგილებული სეს ესნ-ის 8712, 8713 სასაქონლო პოზიციებში შემავალი სატრანსპორტო საშუალებისა (ძრავას გარეშე);



თ) თავისუფალ ზონაში შესატანი საქონლისა, როცა ამ საქონლის საქართველოს საბაჟო ტერიტორიაზე შემოტანა ხორციელდება თავისუფალი ზონის შესასვლელში განთავსებული საბაჟო გამშვები პუნქტის გავლით;

ი) თავისუფალი ზონიდან გასატანი საქონლისა, როდესაც აღნიშნული საქონლის საქართველოს საბაჟო ტერიტორიიდან გატანა ხორციელდება თავისუფალი ზონის გასასვლელში განთავსებული საბაჟო გამშვები პუნქტის გავლით;

კ) ავტოსატრანსპორტო საშუალების საბაჟო დეკლარაციით საქონლის ექსპორტის ან რეექსპორტის სასაქონლო ოპერაციაში დეკლარირებული ავტოსატრანსპორტო საშუალებისა;

ლ) ორ მომიჯნავე საბაჟო კონტროლის ზონას შორის სარკინიგზო ტრანსპორტით გადაადგილებული საქონლისა;

მ) საბაჟო დეკლარაციის წარდგენით ექსპორტში/რეექსპორტში/გარე გადამუშავებაში/საწყობის სასაქონლო ოპერაციიდან ტრანზიტში დეკლარირებული საქონლისა და ავტოსატრანსპორტო საშუალებისა;

ნ) საჰაერო ტრანსპორტით გადაადგილებული საფოსტო გზავნილით შემოტანილი საქონლისა.

მოწმობა ივსება ASYCUDA-ს მეშვეობით ელექტრონულად საგადასახადო ორგანოს უფლებამოსილი თანამშრომლის მიერ, ან ASYCUDA-ში დაშვებული პირის მიერ.

საქონლის დანიშნულების ადგილზე წარდგენის დადასტურება

დანიშნულების ადგილზე საქონლის წარდგენა დასტურდება საბაჟო საწყობის, თავისუფალი ვაჭრობის პუნქტის, „ოქროს სიის“ მონაწილის საწყობის ან შენახვის სხვა ადგილის მფლობელის მიერ – მოწმობის უკანა გვერდზე გაკეთებული აღნიშვნით (დამლა, ხელმოწერა, თარიღი და დრო). საბაჟო საწყობი, თავისუფალი ვაჭრობის პუნქტი, „ოქროს სიის“ მონაწილე ვალდებულია, მოწმობის დამოწმებიდან არა უგვიანეს 24 საათისა, ASYCUDA-ში ელექტრონულად დაადასტუროს გამოცხადება.

სარკინიგზო გადაზიდვების შემთხვევაში, საქონლის დანიშნულების ადგილზე წარდგენის დადასტურება ხდება რკინიგზის მიერ სარკინიგზო ბედნადებზე და მოწმობის უკანა გვერდზე გაკეთებული აღნიშვნით (დამლა, ხელმოწერა, თარიღი და დრო).



**განათლების ხარისხის განვითარების
ეროვნული ცენტრი**



ASYCUDAWorld ტრანზიტი		1 მოწმობა	A გამგზავნი საგადასახადო ორგანო	
4	5	2 ექსპორტიორი No.	T1	
Copy for the office of destination Copy for return		3 ფორმ.	4 ფურც.	
		5 საქ. რაოდ.	6 ადგ. რაოდ.	7 საცნობარო ნომერი
		მოწმობის ნომერი		
		14 დეკლარანტი / წარმომადგენელი	15 გამომგზავნი ქვეყანა	ბ.ქ. კოდი დ.ქ. კოდი
		18 გაშვები სატრ. საშ. ნომერი გამგზავნი საგადასახადო ორგანოში	17 დანიშნულების ქვეყანა	
		21 სატრანსპორტო საშუალება გამგზავნი საგადასახადო ორგანოში		
	25 ტრანსპორტის სახე	27 დანიშნულების ადგილი		
4	5			
31 ადგილის აღწერა და რაოდ.	საქონლის აღწერა რ-ბა, სახე კონტეინ. No	32 საქ. No.	33 საქონლის კოდი	35 ბრუტო წონა, კგ 38 ნეტო წონა, კგ
44 სატრ. დოკუმენტები	40 წინმსწრები დოკუმენტი			
	A.I.Code			
55 გადატვირთვა	ადგილი და ქვეყანა	შემოწმების ადგილი		
	ახალი სატრანს. საშ. იდენტ. კბ (1) ახალი კონტეინ. (1) 1 - თუ კი და 0 თუ არა	კომპეტარი		
F პასუხისმგებელი პირის ხელმოწერა	ლუქის ახალი NN იდენტ. ხელმოწერა: ზეკედი:			
50 პროცესინგის No.	C. მოხსნილია კონტროლიდან			
51 ადგილი და ქვეყანა	წარმგზავნი თარიღი			
52 გარანტია	კოდი			53 დანიშნულების ორგანო და ქვეყანა
D გამგზავნი საგადასახადო ორგანოს კონტროლი შედეგი: ლუქი: იდენტ.: ვადა:		ზეკედი:		54 ადგილი და დრო, პასუხისმგებელი
უფლებამოსილი მოხელე				

საქონლის წარდგენა გაფორმების ადგილზე

საქონლის წარდგენისა და გაფორმების ვალდებულება ეკისრება დეკლარანტს/საქონლის მფლობელს.

გაფორმების საგადასახადო ორგანოში საქონლის წარდგენა ხორციელდება საბაჟო



კონტროლის ზონაში საქონლის ფაქტობრივი განთავსებით, გარდა:

საქონლის დეკლარირება

საქონლის დეკლარირება შესაძლებელია საბაჟო დეკლარაციის წარდგენით, ზეპირად ან კანონმდებლობით გათვალისწინებული სხვა საშუალებით.

საბაჟო დეკლარაციის წარდგენა შესაძლებელია ელექტრონული ან წერილობითი ფორმით.

საბაჟო დეკლარაციის სახეებია:

- ა) სასაქონლო საბაჟო დეკლარაცია;
- ბ) ავტოსატრანსპორტო საშუალების საბაჟო დეკლარაცია;
- გ) გამარტივებული საბაჟო დეკლარაცია;
- დ) ფიზიკური პირის საბაჟო დეკლარაცია;
- ე) ფიზიკური პირის საქონლის საბაჟო დეკლარაცია.

ზეპირი (მხოლოდ მგზავრის შემთხვევაში) ან სხვა საშუალებით დეკლარირება, რომლითაც საქონლის მფლობელი საქართველოს საგადასახადო კანონმდებლობის შესაბამისად გამოთქვამს სურვილს, საქონლის მიმართ გამოყენებულ იქნეს სასაქონლო ოპერაცია, ითვლება საბაჟო დეკლარაციის წარდგენად.



**განათლების ხარისხის განვითარების
ეროვნული ცენტრი**



		1. დეკლარაცია 2. ექსპორტიორი №. _____ 3. ფორმ. 4. ფურც. _____ 5. საქ.რაი. 6. ადვ. რაოდ. 7. ხელმოწერის ნომერი		A. ევროშემოსავლის განცხადება სარეგისტრაციო ნომერი Manifest _____ 9. ფინანსურ დარღვ. ან. პირ. №. _____ 11. ბიჯკ. 12. დამატ. დოკუმენტები	
8. იმპორტიორი №. _____ 14. დეკლარაციის/წარმომადგ. №. _____ 18. სატრანსპორტო საშუალება დანიშნულების ადგილზე 19. კტ. _____ 21. სატრანსპორტო საშუალება საზღვაოზე 23. სატრ. ხაზ. საზღვაო. 26. სატრ. ხაზ. ქვეყანა 27. მიტოვების ადგილი 28. ფინანსური და სახსარი მოხელ. კოდი: გადახდ. პირი.		9. ფინანსურ დარღვ. ან. პირ. №. _____ 15. გამოგზავნი ქვეყანა 16. წარმოშობის ქვეყანა 17. გ. ქ. კოდი 17. დანიშნულების ქვეყანა 20. მიწოდების პერიოდი 22. ვალ და საქ. ხაზი. ფაქტ. ფორ. 23. ვალ. კურსი 24. გარიგების სახე		11. ბიჯკ. 12. დამატ. დოკუმენტები 15. გამოგზავნი ქვეყანა 16. წარმოშობის ქვეყანა 17. გ. ქ. კოდი 17. დანიშნულების ქვეყანა 20. მიწოდების პერიოდი 22. ვალ და საქ. ხაზი. ფაქტ. ფორ. 23. ვალ. კურსი 24. გარიგების სახე	
29. სახაგი ვაშლები პეტქტი 30. საქონლის ადვილმფლობელობა		31. საქონლის აღწერა და რაოდ. _____ 32. ხაზ. 1 №. _____ 33. საქონლის კოდი 34. გ. ქ. კოდი 35. ბრუნო (კვ) 36. პრედ. 37. სახაგ. ობიექტი 38. ნებო (კვ) 39. ქვეტა 40. წარმოშობის დოკუმენტი 41. დამ. ზომ. ერთ. 42. სტატუსი. 43. ს.დ.პ. A.I. Code 44. კონტეინერი 46. სახაგი დარღვევები		31. საქონლის აღწერა და რაოდ. _____ 32. ხაზ. 1 №. _____ 33. საქონლის კოდი 34. გ. ქ. კოდი 35. ბრუნო (კვ) 36. პრედ. 37. სახაგ. ობიექტი 38. ნებო (კვ) 39. ქვეტა 40. წარმოშობის დოკუმენტი 41. დამ. ზომ. ერთ. 42. სტატუსი. 43. ს.დ.პ. A.I. Code 44. კონტეინერი 46. სახაგი დარღვევები	
44. დამ. იმპორტიორის სერტიფიკატის ნომერი		44. დამ. იმპორტიორის სერტიფიკატის ნომერი		44. დამ. იმპორტიორის სერტიფიკატის ნომერი	
47. გადასახადების გამოთვლა		47. გადასახადების გამოთვლა		47. გადასახადების გამოთვლა	
48. გადასახადის გადახადება		48. გადასახადის გადახადება		48. გადასახადის გადახადება	
49. საქონლის დასახელება		49. საქონლის დასახელება		49. საქონლის დასახელება	
50. პრინციპალი №. _____ 51. სტატუსი 52. სტატუსი 53. სტატუსი		50. პრინციპალი №. _____ 51. სტატუსი 52. სტატუსი 53. სტატუსი		50. პრინციპალი №. _____ 51. სტატუსი 52. სტატუსი 53. სტატუსი	
54. ადვოკატი და თარღი		54. ადვოკატი და თარღი		54. ადვოკატი და თარღი	
D. დანიშნულების სახელი კონტეინერი		D. დანიშნულების სახელი კონტეინერი		D. დანიშნულების სახელი კონტეინერი	
54. ადვოკატი და თარღი		54. ადვოკატი და თარღი		54. ადვოკატი და თარღი	
54. ადვოკატი და თარღი		54. ადვოკატი და თარღი		54. ადვოკატი და თარღი	



სატრანსპორტო საშუალების ნიშანდობა და იდენტიფიკაციის საშუალებები

საბაჟო ზედამხედველობის ნებისმიერ ეტაპზე, როდესაც არსებობს საქონლის ნიშანდობის აუცილებლობა მისი შემდგომი იდენტიფიკაციისათვის ან/და საჭიროა საქონლის ან/და სატრანსპორტო საშუალების ან/და შენობა-ნაგებობის ხელშეუხებლობის უზრუნველყოფა, საგადასახადო ორგანოს უფლებამოსილი თანამშრომელი ახორციელებს მათ ნიშანდობას იდენტიფიკაციის საშუალებების გამოყენებით. საქონლის ან/და სატრანსპორტო საშუალების იდენტიფიცირების მიზნით, იდენტიფიკაციის საშუალებების გარდა (ან მათთან ერთად), აგრეთვე შესაძლებელია გამოყენებულ იქნას ვიდეო და ფოტოგადაღება, მასშტაბურად გამოსახვა და საქონლის მონიშვნა ციფრული ან მწარმოებლის მიერ დატანილი სერიული ნომრების მარკირებით ან აღწერით.

საქართველოს ტერიტორიაზე საქონლის შემოტანისას, სხვა უფლებამოსილი ორგანოს მიერ დადგენილი ან უცხო ქვეყნის შესაბამისი ორგანოს მიერ გამოყენებული იდენტიფიკაციის საშუალებები (ნიშნები) ცვლის შემოსავლების სამსახურის იდენტიფიკაციის საშუალებებს (ნიშნებს):

ა) სატრანსპორტო საშუალებაზე დადებული იდენტიფიკაციის ის საშუალებები (ნიშნები), რომლის თაობაზე საბაჟო გამშვები პუნქტის მიერ შეიტანება ინფორმაცია მონმობაში;

ბ) საერთაშორისო გადაზიდვის განმახორციელებელ სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალებაზე დადებული იდენტიფიკაციის საშუალებები (ნიშნები).

იდენტიფიკაციის საშუალებები

იდენტიფიკაციის საშუალებებია (ნიშნებია): შტამპი, ბეჭედი, პლომბი, ლუქი, მწებავი ლენტის, ტომრები, შესაფუთი მასალები, ზონარი და სხვა, რომლებიც გამოყენების სპეციფიკიდან გამომდინარე, უნდა აკმაყოფილებდეს შემდეგ ძირითად მოთხოვნებს:

ა) უნდა იყოს მყარი და გამძლე დაზიანების მიმართ;

ბ) შესაძლებელი უნდა იყოს მათი დაღება მარტივად და სწრაფად;

გ) შესაძლებელი უნდა იყოს მათი შემოწმება და იდენტიფიკაცია;

დ) შეუძლებელი უნდა იყოს მათი მოხსნა ან მოცილება დაზიანების, გატეხვის (თვალნათლივი ნიშნების) გარეშე;

ე) უნდა იყოს ერთჯერადი (გარდა მრავალჯერადი გამოყენების ლუქებისა) და გააჩნდეს უნიკალური ნომერი (მრავალჯერადი გამოყენების ლუქებს შესაძლებელია არ გააჩნდეს უნიკალური ნომერი);

ვ) უნდა იყოს იმგვარად კონსტრუირებული, რომ შეუძლებელი იყოს მათი კოპირება, გაყალბება ან მეორადი გამოყენება, მათზე ქარხნული წესით უნდა იყოს აღნიშნული რეგისტრაციის უნიკალური ნომერი, სერია და ინიციალები: „საქართველოს საგადასახადო“, ქართულად და ინგლისურად.

იდენტიფიკაციის საშუალებები (ნიშნები) ისე უნდა იქნეს დადებული, რომ გამოირიცხოს დაუზიანებლად მისი მოხსნა/მოცილება და შეუძლებელი იყოს



საქონელთან მისვლა ან კვალის დატოვების გარეშე სატრანსპორტო საშუალებაში ან შენობა-ნაგებობაში უკანონო შეღწევა.

საქონელზე ან/და სატრანსპორტო საშუალებაზე ან/და შენობა-ნაგებობაზე შესაძლებელია იდენტიფიკაციის ერთი ან რამოდენიმე საშუალების (ნიშნის) დადება.

იდენტიფიკაციის საშუალებების ნიმუშები:

ფლიკლოკი

ტექნიკური მახასიათებლები

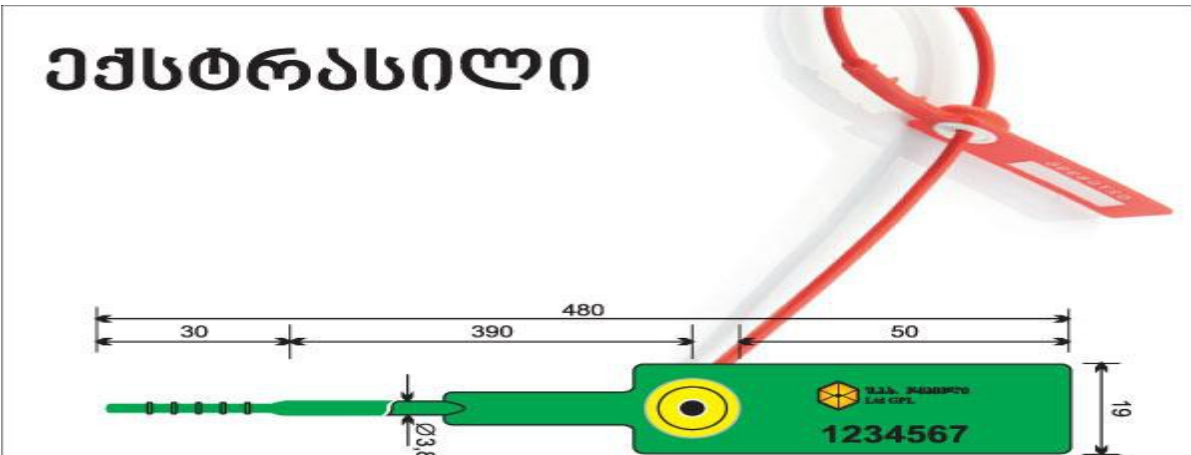
მასალა	ნანთობი, დაშტამბული ფურცლოვანი ფოლადი. ლითონის კლიტა
მარკირება(მეთოდი)	ინდივიდუალური, ციფრული 7 - ან 9 ნიშნა კოდი, (რანნახვა)
ლოგო	1000 ცალის შიკვითის შემთხვევაში
გამოყენების ტემპ.	-65°-დან +70°-მდე
ლუკის ფერი	● ● ● ●
დაყენება	სპეც. ხელსაწყოების გარეშე, ხელით
მონხნა	მაკრატელი, მკვეთარით
ძალა წყვეთაზე	100 კგ.ძ.
შეფუთვა	1000 ცალი ყუთში (100 ცალი ასხმაში)



ტვისტ-მ

ტექნიკური მახასიათებლები

მასალა	კორკუსი - აკრილი, ჩანართი - პოლიკარბონატი
მარკირება	ინდივიდუალური, ციფრული 7 - ან 8 ნიშნა კოდი
ლოგო	1000 ცალის შეკვეთის შემთხვევაში
გამოყენების ტემპ.	-60°-დან + 100°-მდე
ლუქის ფერი	კორკუსი გამჭვირვალე, ჩანართი ●●●●●
დაყენება	ლუქის დაყენება ხდება სხადასხვა დიამეტრის მავთული "სპირალი"-ს გამოყენებით, სპეც. ხელსაწყოების გარეშე, ხელით
მონხსნა	მაკრატელი, მკვეთარით
შეფუთვა	1000 ცალი ყუთში (დაფასოვებულია 5 ცალად)



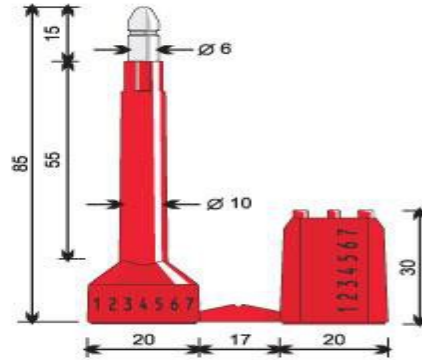
ექსტრასილი

ტექნიკური მახასიათებლები

მასალა	კორკუსი - პოლიპროპილენი, ჩანართი - უშანგავი ფოლადი
მარკირება(მათლდი)	ინდივიდუალური, ციფრული 7 - ან 9 ნიშნა კოდი (ჩანახეხვა)
ლოგო	1000 ცალის შეკვეთის შემთხვევაში
გამოყენების ტემპ.	-40°-დან + 60°-მდე
ლუქის ფერი	●●●●●
დაყენება	სპეც. ხელსაწყოების გარეშე, ხელით
მონხსნა	მაკრატელი, მკვეთარით
შეფუთვა	1000 ცალი ყუთში



კონტაინერსილი



ტექნიკური მახასიათებლები

მასალა	ფოლადი, ABC-პლასტიკი
მარკირება(მეთოდი)	ინდივიდუალური, ციფრული 7 - ან 9 ნიშნა კოდი (ლაზერი, ცხელი წნეხვა)
ლოგო	50 ცალის შიგვითის შემთხვევაში
გამოყენების ტემპ.	-60°-დან + 80°-მდე
ლუქის ფერი	● ● ● ● ○
დაყენება	სპეც. ხელსაწყოების გარეშე, ხელით
სიმძივცა წყვეტაზე	1200 კგ.ძ.
მოსხნა	ურდულმგრელი
შეფუთვა	25 ცალი ყუთში



სკოტი - ლუქი



სკოტი 200
სკოტი 250 ჰ
გაყვავილული
შეგება
გახსნის
შეგება
გახსნის
შეგება
სკოტი 242 145
გახსნის
შეგება



ტექნიკური მახასიათებლები

რულონის სიგანა	50 მმ, 27 მმ, 45მმ
რულონის სიგრძე	50 მ, 76 მ, 66 მ
მონაკვეთის სიგრძე	50 მმ, 76 მმ, 101 მმ, 152 მმ (სკოტის ტიპის მიხედვით)
გამოყენების ტემპ.	-50°-დან +70°-მდე
ლუქის ფერი	● სტანდარტულ ვარიანტში (სკოტის ტიპის მიხედვით)
ინდ.დიზაინი	400, 350, 200 რულონიდან
კვალი ზედაპირზე	რჩება



სტიკერი - ლუქი



ტიპი 3ს



ტიპი 3სტ



ტიპი 3



ტიპი 3ტ

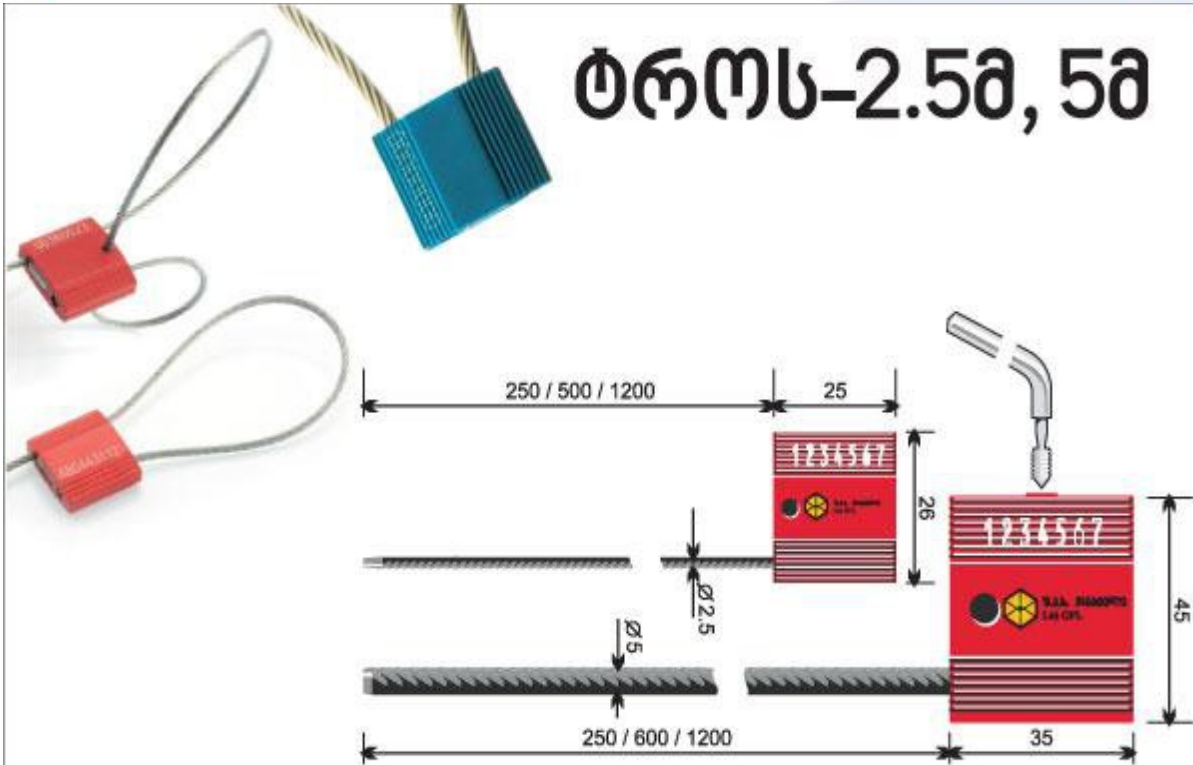


ტექნიკური მახასიათებლები

მასალა	პოლიესთერი / პოლიეთილენი / აკრილი
მარკირება	ინდივიდუალური
ზომები	10x20 მმ, 25x60 მმ, 20x100 მმ
გამოყენების ტემპ.	-40°-დან + 100°-მდე
ლუქის ფერი	● ● ● ●
დაყენება	სვეს. ხელსაწყოების გარეშე, ხელით
კვალი ზედაპირზე	სტიკერის ტიპი: 3ს, 3სტ - რჩება, სტიკერის ტიპი: 3, 3ტ - არ რჩება



ტრის-2.5მ, 5მ



ტექნიკური მახასიათებლები

მასალა	კორპუსი - ალუმინი, კლიტა - უჟანგავი ფოლადი, ფოლადის გვარლი
მარკირება(მეთოდი)	ინდივიდუალური, ციფრული 7 - ან 9 ნიშნა კოდი (ლაგერი, ცხელი ნიშნვა)
ლოგო	50 ცალის შიგვითის შემთხვევაში
გვარლის დიაგნოზი	1,8 მმ; 2,5 მმ და 5 მმ
გვარლის სიგრძე	250 მმ; 500 მმ; 600 მმ; 1200 მმ.
დაყენება	სკვც. ხელსაწყოების გარეშე, ხელით
სიმძლავრე წყვეტაზე	ტრის2.5მ-500 კბ.ძ., ტრის-5მ- 1500 კბ.ძ.
მოსხნა	გვარლმჭრელი

სატრანსპორტო საშუალების ნიშანდება

საქონლის ავტოსატრანსპორტო საშუალებით შემოტანისას (მათ შორის საზღვაო ტრანსპორტით შემოტანილი საქონლის საზღვაო ნავსადგურიდან 10 კილომეტრის რადიუსში განლაგებულ საბაჟო საწყოში ავტოსატრანსპორტო საშუალებით გადაადგილებისას) საბაჟო გამშვები პუნქტი ახორციელებს აღნიშნული სატრანსპორტო საშუალების დამატებით სავალდებულო ნიშანდებას, იმ შემთხვევის გარდა, როცა სატრანსპორტო საშუალებაზე არსებული იდენტიფიკაციის საშუალებები (ნიშნები) უზრუნველყოფს საქონლის ხელშეუხებლობას ან დამატებითი ნიშანდების შედეგად შესაძლებელია არსებითად გაუარესდეს უკვე არსებული იდენტიფიკაციის საშუალებების (ნიშნების) ხარისხი ან მდგომარეობა.



თუ საქართველოს საბაჟო ტერიტორიაზე შემოტანილ საქონელზე ან/და სატრანსპორტო საშუალებაზე გამოყენებული იდენტიფიკაციის საშუალებები (ნიშნები) მოცილებულია ან/და დაზიანებულია ან/და თუ საქონელი ან/და სატრანსპორტო საშუალება დაექვემდებარა დათვალიერებას, უნდა განხორციელდეს დამატებითი ან ხელახალი ნიშანდება.

თუ სხვა უფლებამოსილი ორგანოს ან უცხო ქვეყნის შესაბამისი ორგანოს მიერ ნიშანდებული სატრანსპორტო საშუალებით შემოტანილი საქონლის დათვალიერება საბაჟო გამშვებ პუნქტში არ ხორციელდება, დამატებითი ნიშანდება არ იწვევს საგადასახადო ორგანოს შესაბამისი უფლებამოსილი პირის პასუხისმგებლობას საქონლის ზოგადი დეკლარირების განმახორციელებელი პირის მიერ წარმოდგენილი დოკუმენტების საფუძველზე შევსებულ მონშობაში ან დროებითი შენახვის განაცხადში ასახული მონაცემების ფაქტობრივ მონაცემებთან შეუსაბამობის აღმოჩენისას.

საბაჟო კონტროლის ზონაში, მათ შორის საბაჟო სანჯობში და საქონლის დროებით შენახვის სხვა ადგილში განთავსებული საქონლის გადამზიდავი სატრანსპორტო საშუალება ექვემდებარება ხელახალ ნიშანდებას, თუ სატრანსპორტო საშუალებაზე არსებული იდენტიფიკაციის საშუალებები (ნიშნები) მოცილებულია (დარღვეულია) და არ ხდება საქონლის ჩამოტვირთვა, სხვა სატრანსპორტო საშუალებაში გადატვირთვა ან/და შენობა-ნაგებობაში შესანახად განთავსება.

თუ აღმოჩნდება, რომ სატრანსპორტო საშუალება არ არის ნიშანდებული ან დარღვეულია ნიშანდება ან იდენტიფიკაციის საშუალებების (ნიშნების) რეკვიზიტები განსხვავდება გადამაადგილებელი პირის მიერ წარმოდგენილ დოკუმენტებში მითითებული რეკვიზიტებისაგან, საგადასახადო ორგანოს მიერ ხორციელდება სატრანსპორტო საშუალებაში მოთავსებული საქონლის დათვალიერება; ხოლო თუ ადგილზე დათვალიერება შეუძლებელია, სატრანსპორტო საშუალება ექვემდებარება ხელახალ ნიშანდებას და მონშობით გადაადგილდება უახლოეს ან საგადასახადო ორგანოს უფლებამოსილი პირის მიერ შერჩეულ საბაჟო ტერმინალამდე ან საბაჟო სანჯობამდე ან საქონლის დროებით შენახვის სხვა ადგილამდე.

თუ სატრანსპორტო საშუალების ნიშანდება შეუძლებელია, ხორციელდება სატრანსპორტო საშუალებაში მოთავსებული საქონლის ნიშანდება და საქონელი წარედგინება დანიშნულების ორგანოს.

დასაშვებია, ნიშანდების გარეშე საქართველოს საბაჟო ტერიტორიაზე გადაადგილდეს: ნაყარი ტვირთები, ჯართი, ცოცხალი ცხოველები, მცენარეები, სხვა სატრანსპორტო საშუალების გადაადგილებული ავტოტრანსპორტო საშუალებები, აგრეთვე ისეთი მსხვილგაბარიტიანი ტვირთები, რომლებიც არ ექვემდებარება დამლა-დანაწილებას/გადანაწილებას.

ნიშანდების განხორციელების ადგილები

საქართველოს საბაჟო საზღვრის გადმომკვეთი სატრანსპორტო საშუალება (გარდა რკინიგზით გადაადგილებული ტვირთის გადასაზიდად განკუთვნილი უნივერსალური ან სპეციალური ვაგონისა, საჰაერო და საზღვაო სატრანსპორტო საშუალებისა), რომლითაც ხორციელდება საქონლის შემოტანა, ექვემდებარება ნიშანდებას საბაჟო გამშვებ პუნქტში, ხოლო საქონლის საბაჟო გამშვები პუნქტის გარდა სხვა ადგილში



საგადასახადო ორგანოს თანხმობით შემოტანისას – საგადასახადო ორგანოს მიერ შერჩეულ საბაჟო კონტროლის ზონაში.

საქართველოს საბაჟო საზღვრის გადამკვეთი სატრანსპორტო საშუალება, რომლითაც ხორციელდება საქონლის გატანა, ექვემდებარება ნიშანდებას:

ა) საბაჟო გამშვები პუნქტის მიერ, როდესაც:

ა.ა) ექსპორტის სასაქონლო საბაჟო დეკლარაციის მიმართ გამოსაყენებელი საბაჟო კონტროლის ღონისძიების შერჩევა ხორციელდება საბაჟო გამშვებ პუნქტში;

ა.ბ) საქონელი და ავტოსატრანსპორტო საშუალება ექსპორტის/რეექსპორტის განხორციელების მიზნით პირდაპირ წარედგინება საბაჟო გამშვებ პუნქტს;

ბ) გაფორმების საგადასახადო ორგანოს მიერ, როდესაც ექსპორტის/რეექსპორტის/გარე გადამუშავების სასაქონლო საბაჟო დეკლარაციის მიმართ საბაჟო კონტროლის ღონისძიების გამოყენებისას ხორციელდება საქონლის დათვალიერება. ამასთან, გაფორმების ეკონომიკურის ზონა ახორციელებს მხოლოდ მის ტერიტორიაზე წარდგენილი საქონლისა და სატრანსპორტო საშუალების ნიშანდებას;

გ) დეკლარანტის მიერ, საგადასახადო ორგანოს მიერ გაცემული იდენტიფიკაციის საშუალებების გამოყენებით, როდესაც:

გ.ა) ექსპორტის სასაქონლო საბაჟო დეკლარაციის მიმართ გამოსაყენებელი საბაჟო კონტროლის ღონისძიების შერჩევა, დეკლარანტის სურვილისამებრ, ხორციელდება გაფორმების საგადასახადო ორგანოში, გარდა გეზ-ის ტერიტორიაზე წარდგენილი საქონლისა;

გ.ბ) საქონლის რეექსპორტი ხორციელდება სასაქონლო საბაჟო დეკლარაციის წარდგენით, გარდა გეზ-ის ტერიტორიაზე წარდგენილი საქონლისა;

დ) დეკლარანტის წარმომადგენლის მიერ, საგადასახადო ორგანოს მიერ გაცემული იდენტიფიკაციის საშუალებების გამოყენებით, საწყობის სასაქონლო ოპერაციიდან ტრანზიტში გაცხადებული საქონლის გატანისას.

განხორციელებული ნიშანდების შესახებ ინფორმაციის აღრიცხვა

საგადასახადო ორგანოს უფლებამოსილი პირი ვალდებულია, საქონელზე ან/და სატრანსპორტო საშუალებაზე განხორციელებული ნიშანდების შესახებ მონაცემები დააფიქსიროს ელექტრონულად შევსებულ მონაშობაში, ასევე TIR-ნიგნაკით გადაადგილების შემთხვევაში – TIR-ნიგნაკის საქართველოს ტერიტორიაზე გამოსაყენებელ მოსახევე ფურცელსა და ყუაზე.

საქართველოს საბაჟო ტერიტორიიდან საქონლის გატანის დროს, ასევე ტრანზიტისას საქონლის ან/და სატრანსპორტო საშუალების საბაჟო გამშვებ პუნქტში გამოცხადებისას, საგადასახადო ორგანოს უფლებამოსილი პირი საქონლის თანმხლებ დოკუმენტებთან ერთად ამონაშობს სატრანსპორტო საშუალებაზე დადებული იდენტიფიკაციის საშუალებების (ნიშნების) მთლიანობას, მათი რეკვიზიტების შემოწმებას თანმხლები დოკუმენტების მიხედვით, ხოლო საგადასახადო ორგანოს თანხმობის გარეშე იდენტიფიკაციის საშუალებების (ნიშნების) მოხსნა/მოცილების ან/და განადგურების შემთხვევაში, ადგენს საგადასახადო სამართალდარღვევის ოქმს. თუ საქონლის



დათვალიერების შედეგად საქონლის დანაკლისი არ გამოვლინდა, საგადასახადო ორგანოს უფლებამოსილი პირი ახდენს ხელახალ ნიშანდებას და აკეთებს აღნიშვნას თავის მიერ დადებული იდენტიფიკაციის საშუალებების შესახებ საქონლის თანმხლებ დოკუმენტებში, ასევე TIR-ნიგნაკით გადაადგილების შემთხვევაში - TIR-ნიგნაკის შესაბამის მოსახევე ფურცელსა და ყუაზე. იმ შემთხვევაში, როდესაც საბაჟო გამშვებ პუნქტში შეუძლებელია საქონლის დათვალიერება, საქონლის გადაადგილებელი სატრანსპორტო საშუალება ექვემდებარება ნიშანდებას და მონმობით გადაადგილდება საგადასახადო ორგანოს უფლებამოსილი პირის მიერ შერჩეულ საბაჟო ტერმინალამდე ან საბაჟო სანყობამდე ან დროებით შენახვის სხვა ადგილამდე, სადაც განხორციელდება საქონლის დათვალიერება.

იდენტიფიკაციის საშუალებების (ნიშნების) მოხსნა/მოცილება

თუ კანონმდებლობით სხვა რამ არ არის გათვალისწინებული, საგადასახადო ორგანოს მიერ ნიშანდებულ საქონელზე ან/და სატრანსპორტო საშუალებებზე ან/და შენობა-ნაგებობაზე იდენტიფიკაციის საშუალებების (ნიშნების) მოხსნა/მოცილება ხორციელდება საგადასახადო ორგანოს უფლებამოსილი პირის მიერ, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც:

ა) ზიანი გამოწვეულია საქართველოს საგადასახადო კოდექსის 269-ე მუხლის მე-5 ნაწილით გათვალისწინებული დაუძლეველი ძალის მოქმედებით ან მის შედეგად საქონლის ან/და სატრანსპორტო საშუალების დაზიანების, განადგურების ან დაკარგვის თავიდან აცილების აუცილებლობით;

ბ) დათვალიერების გარეშე (რისკების მართვის სისტემის გამოყენებით, შესაბამისი დერეფნის მეშვეობით) გაშვებულ საქონელსა ან/და სატრანსპორტო საშუალებებზე იდენტიფიკაციის საშუალებების (ნიშნების) მოხსნა/მოცილება ხორციელდება საქონლის მფლობელის ან უფლებამოსილი პირის მიერ;

გ) საბაჟო სანყობის ტერიტორიაზე შეტანილ საქონელსა ან/და სატრანსპორტო საშუალებაზე - საბაჟო სანყობის უფლებამოსილი პირის მიერ;

დ) საქონლის დროებით შენახვის სხვა ადგილზე განთავსებისას - საქონლის მფლობელის ან უფლებამოსილი პირის მიერ;

ე) ოქროს სიის მონაწილის კუთვნილ საქონელზე გამარტივებული პროცედურების დამთავრებისას - აღნიშნული პირის მიერ.

საგადასახადო ორგანოს თანხმობის გარეშე იდენტიფიკაციის საშუალების მოხსნა/მოცილება ან/და სხვაგვარად გაუვარგისება/განადგურება, ნიშანდებულ სატრანსპორტო საშუალებაში ან საბაჟო კონტროლის ზონაში არსებულ შენობა-ნაგებობაში შეღწევა - ინვესს მფლობელის დაჯარიმებას 5 000 ლარის ოდენობით, ხოლო აღნიშნული ქმდება ჩადენილი განმეორებით - ინვესს მფლობელის დაჯარიმებას 10 000 ლარის ოდენობით.

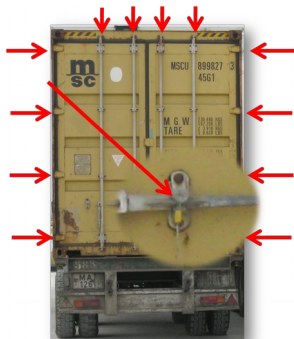
შენიშვნა: პასუხისმგებლობა არ დაეკისრება პირს, თუ იდენტიფიკაციის საშუალებაზე შეინიშნება მცირე დაზიანება, არ არის დარღვეული მისი მთლიანობა და შეუძლებელია ნიშანდებულ სატრანსპორტო საშუალებაში ან საბაჟო კონტროლის ზონაში არსებულ შენობა-ნაგებობაში შეღწევა.



ა) დალუქვამდე:
საქონელი ისე უნდა
დაიტვირთოს, რომ ადვილად
ხელმისაწვდომი იყოს
დათვალიერებისათვის



ბ) ლუქი უნდა დაედოს
მარტივი და საიმედო
ნესით



გ) ყურადღება მიაქციეთ ლუქის მთლიანობას



დ) საქონლის ამოღება შეუძლებელი უნდა იყოს
ლუქის მთლიანობის დაურღვევლად



ე) შეამოწმეთ, რომ დასალუქი ზონარი არ იყოს
გადაბმული, ის უნდა იყოს დაჭიმული, ასევე
ე.წ. „ტენტი“ არ უნდა იყოს შეკეთებული
არაქარხნული ნესით



კითხვები თვითშემოწმებისთვის:

1. რამდენია საქართველოში დაშვებული ღერძებზე მაქსიმალური დატვირთვა?
2. ჩამოთვალეთ გაბარიტული ტვირთის მაქსიმალური პარამეტრები
3. რა არის საშიში ტვირთი და როგორია მისი გადაადგილების წესები?
4. როგორ ხდება არაგაბარიტული ტვირთის გადაადგილება?
5. რა არის საქართველოს საბაჟო ტერიტორია?
6. ჩამოთვალეთ საბაჟო გამშვები პუნქტები
7. ჩამოთვალეთ საბაჟო საგუშაგოები
8. როგორია საბაჟო გამშვები უნქტის მუშაობის დრო?
9. ჩამოთვალეთ ზოგადი დეკლარირებისთვის საჭირო დოკუმენტები
10. ჩამოთვალეთ იდენტიფიკაციის ტიპები
11. რა სტანდარტებს უნდა აკმაყოფილებდეს იდენტიფიკაციის საშუალებები?





თავი 7. ლოჯისტიკური დანახარჯები გადაზიდვა/გადაყვანის დროს

7.1 შემოსავლები, დანახარჯები და მოგება ლოჯისტიკურ სისტემაში

სატრანსპორტო საწარმოს მოგების ძირითადი წყაროა **მოგება**, მიღებული გადაზიდვების შედეგად, რომელიც წარმოადგენს სხვაობას გადაზიდვის შედეგად მიღებულ თანხასა (შემოსავალსა) და მასთან დაკავშირებულ გასავალს (ხარჯებს) შორის.

სატრანსპორტო საწარმოს მოგება განისაზღვრება ფორმულით:

$$C_{\text{მოგ}} = C_{\text{შემ}} - C_{\text{გას}}$$

სადაც, $C_{\text{შემ}}$ - გადაზიდვებიდან მიღებული მთლიანი შემოსავალია;

$C_{\text{გას}}$ - საწარმოს მთლიანი გასავალი (ხარჯი)

მთლიანი შემოსავალი ის შემოსავლებია, რომელსაც იღებს ფირმა პროდუქტის რეალიზებისას

მთლიანი ხარჯები კი ხარჯები, რომელსაც ფირმა სწევს პროდუქტის საწარმოებლად

დამოკიდებულება ფირმის წარმოების რაოდენობასა და დანახარჯებს შორის განსაზღვრავს ფასის პოლიტიკას.

ხარჯები იყოფა: მუდმივ, ცვლად, საშუალო, საერთო და ბლვრულ დანახარჯებად

მუდმივი ხარჯი C_a არის ისეთი ხარჯი რომელიც არ იცვლება წარმოების რაოდენობასთან ერთად. მაგალითად მომსახურების ხელფასი, შენობა-ნაგებობების არენდის გადასახადი და ა.შ.

ცვლადი ხარჯი $C_{\text{ვ}}$ არის ისეთი ხარჯი რომელიც იცვლება წარმოების რაოდენობასთან ერთად. მაგალითად დანახარჯები ელექტროენერგიაზე, მატერიალურ ნაკადზე, მექანიზაციის სხვა საშუალებებზე და ა.შ. იგი იზრდება Q მატერიალური ნაკადის ზრდასთან ერთად.

საერთო ხარჯი C_s არის მუდმივი და ცვალეზადი დანახარჯების ჯამი.

$$C_s = C_a + C_{\text{ვ}}$$

საშუალო ხარჯი გამოითვლება მთლიანი ხარჯის წარმოების რაოდენობაზე გაყოფით

საშუალო მუდმივი ხარჯი

$$A C_a = \frac{C_a}{Q}$$

საშუალო ცვლადი ხარჯი

$$A C_{\text{ვ}} = \frac{C_{\text{ვ}}}{Q}$$



საშუალო საერთო ხარჯი

$$C_b = \frac{C_b}{Q}$$

ზღვრული დანახარჯები (MC) დამატებითი დანახარჯები, რომლებიც დაკავშირებულია წარმოებასთან მატერიალური ნაკადის კიდევ ერთი ერთეულით და იანგარიშება საერთო დანახარჯების ცვლილების ფარდობით შესაბამისი მატერიალური ნაკადის ცვლილებასთან

$$MC = \frac{\Delta C_b}{\Delta Q}$$

სადაც ΔC_b - საერთო დანახარჯების ცვლილებაა

ΔQ - მატერიალური ნაკადის მოცულობის ცვლილება

ცხრილში 1 მოცემულია ხარჯების ანგარიში მოცემული ფორმულების გამოყენებით, როცა მოცემულია მატერიალური ნაკადის მოცულობა (აღებულია პირობითი ერთეული), მუდმივი და ცვალებადი დანახარჯები.

მაგალითად, $Q=3$ -ისთვის, როცა $C_{\text{მ}}=300$, $C_{\text{ვ}}=490$, მაშინ

$$C_{\text{საერთ.}} = 300 + 490 = 790$$

$$MC_{\text{ზღ}} = \frac{790 - 650}{3 - 2} = 140 ;$$

$$AC_{\text{ვ}} = \frac{490}{3} = 163,3$$

$$AC_{\text{მ}} = \frac{300}{3} = 100$$

$$C_b = \frac{790}{Q3} = 263,3$$

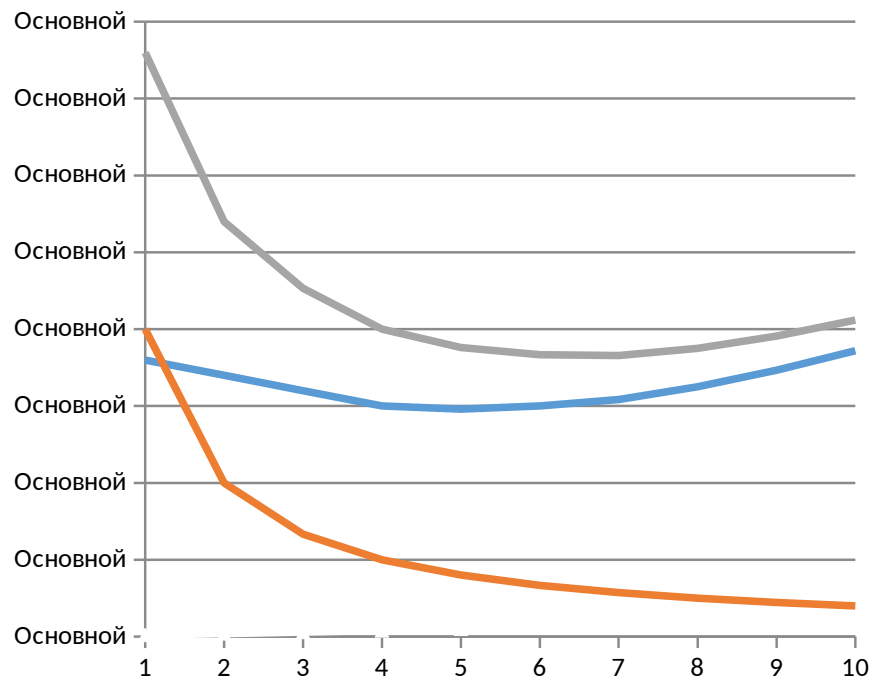
ცხრილი 1

Q	$C_{\text{მ}}$	$C_{\text{ვ}}$	$C_{\text{საერთ.}}$	$MC_{\text{ზღ}}$	$AC_{\text{ვ}}$	$AC_{\text{მუდმ}}$	$AC_{\text{საერთ.}}$
0	300	0	300	-	-	-	
1	300	200	500	200	200,0	300,0	500,0
2	300	350	650	150	175,0	150,0	325,0
3	300	490	790	140	163,3	100,0	263,3
4	300	650	950	160	162,5	75,0	237,5
5	300	700	1000	50	140,0	60,0	200,0
6	300	820	1120	120	136,7	50,0	186,7

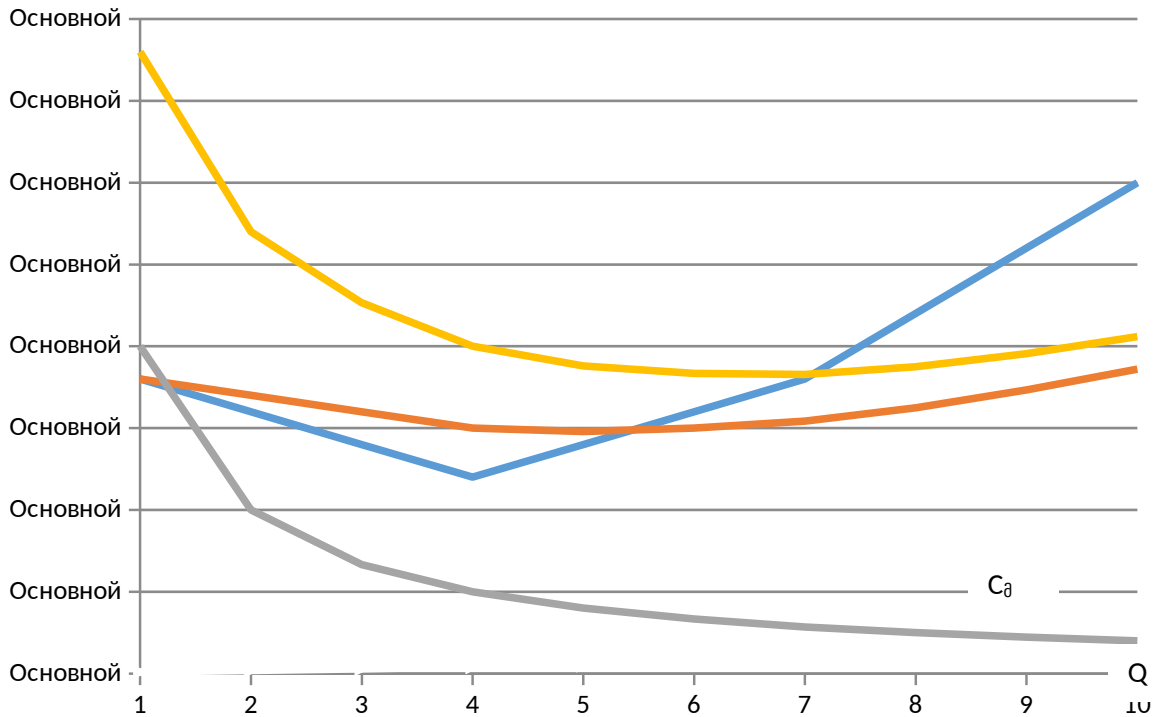


7	300	1000	1300	180	142,9	42,9	185,7
8	300	1200	1500	200	150,0	37,5	187,5
9	300	1400	1700	200	155,6	33,3	188,9
10	300	1800	2100	400	180,0	30,0	210,0

მიღებული ანგარიშების საფუძველზე ვაგებთ მრუდებს



ნახ.1. საშუალო დანახარჯების მრუდები



ზღვრუ ნახ.2. ზღვრული დანახარჯების დამოკიდებულება საშუალო საერთო ემ
მუდმივი ხარ და საშუალო ცვალებად დანახარჯებისაგან ის
დამატებითი

ვიციტ ლა სასაჯუსი, სუისსლეუსა გასკუსააღვოსოთ სატუსოიაღუსი საკადის
ოპტიმალური მოცულობა.

ნახ.2-ზე წარმოდგენილია ზღვრული ხარჯების დამოკიდებულება საშუალო
საერთო და საშუალო ცვალებადი დანახარჯებისაგან.

ზღვრული დანახარჯების მრუდები გადაკვეთს საშუალო ცვალებადი
დანახარჯების მრუდს A წერტილში, ხოლო საშუალო საერთო დანახარჯების მრუდს B
წერტილში, რომლებმაც მიაღწიეს თავის მინიმუმს. საშუალო საერთო დანახარჯების
ზრდა ნიშნავს, რომ ზღვრული დანახარჯები ხდება საშუალო დანახარჯებზე მეტი,
ზღვრული დანახარჯები და საშუალო საერთო დანახარჯები გადაიკვეთება B
წერტილში სწორედ ესაა პროდუქციის წარმოების ოპტიმალური ვარიანტი.

ჩვენ განვიხილეთ ხარჯვითი ნაწილი, ახლა განვიხილოთ შემოსავლები,
რომელსაც იღებს ფირმა ხარჯვითი ნაწილის დასაფარავად, მას მიეკუთვნება: ფირმის
საერთო, საშუალო და ზღვრული შემოსავალი.

ფირმის საერთო შემოსავალი ესაა საშუალებათა საერთო რაოდენობა, რომელიც
მიღებულია ნებისმიერი მოცულობის მატერიალური ნაკადის რეალიზაციის შედეგად.

საერთო შემოსავალი=მატერიალური ნაკადის მოცულობა გამრავლებული
ერთეული სატრანსპორტო პროდუქციის ტარიფზე (ფასი).

$$TR = Q \cdot P$$

Q - მატერიალური ნაკადი;



P - სატრანსპორტო პროდუქციის ტარიფი;

მთლიანი შემოსავალი წარმოებული პროდუქტის რაოდენობის პროპორციულია.

საშუალო საერთო შემოსავალი

$$AR = \frac{TR}{Q}$$

სადაც TR - საერთო შემოსავალი;

Q - საერთო მატერიალური ნაკადი

საშუალო საერთო შემოსავლის გაანგარიშების მიზანს წარმოადგენს შემოსავლის საშუალო სიდიდის განსაზღვრა მატერიალური ნაკადის თვითოეული ერთეულისაგან.

ზღვრული შემოსავალი ესაა საერთო დამატება შემოსავალზე, მიღებული მატერიალური ნაკადის კიდევ ერთი ერთეულისაგან.

ცხრილი 2-ში მოცემულია სრულყოფილი კონკურენციის დროს ფირმის მთლიანი, საშუალო და ზღვრული შემოსავალი

ზღვრული შემოსავალი

$$MR = \frac{\Delta TR}{\Delta Q}$$

TR - მთლიანი შემოსავლის ნაზრდი;

ΔQ - მატერიალური ნაკადის ნაზრდი.

ცხრილი 2

მოცულობა (Q)	ტარიფი (P)	საერთო შემოსავალი (TR = P x Q)	საშუალო შემოსავალი (AR = TR / Q)	ზღვრული შემოსავალი (MR = $\frac{\Delta TR}{\Delta Q}$)
1	\$6,00	\$6,00	\$6,00	\$6,00
2	\$6,00	\$12,00	\$6,00	\$6,00
3	\$6,00	\$18,00	\$6,00	\$6,00
4	\$6,00	\$24,00	\$6,00	\$6,00
5	\$6,00	\$30,00	\$6,00	\$6,00
6	\$6,00	\$36,00	\$6,00	\$6,00
7	\$6,00	\$42,00	\$6,00	\$6,00
8	\$6,00	\$48,00	\$6,00	\$6,00

ფირმისათვის მოგების მაქსიმიზაცია ნიშნავს, მოახერხოს მთლიან შემოსავალსა და მთლიან ხარჯს შორის არსებული სხვაობის მაქსიმიზაცია. მოგების მაქსიმიზაციის მაგალითი მოცემულია ცხრილი 3-ში

ტარიფი (P)	მოცულობა (Q)	საერთო შემოსავალი (TR = P x Q)	საერთო ხარჯი (TC)	საერთო მოგება (TR - TC)	ზღვრული შემოსავალი (MR = $\frac{\Delta TR}{\Delta Q}$)	ზღვრული ხარჯი (MC = $\frac{\Delta TC}{\Delta Q}$)
	0	\$0,00	\$3,00	-\$3,00		
\$6,00	1	\$6,00	\$5,00	\$1,00	\$6,00	\$2,00
\$6,00	2	\$12,00	\$8,00	\$4,00	\$6,00	\$3,00
\$6,00	3	\$18,00	\$12,00	\$6,00	\$6,00	\$4,00
\$6,00	4	\$24,00	\$17,00	\$7,00	\$6,00	\$5,00
\$6,00	5	\$30,00	\$23,00	\$7,00	\$6,00	\$6,00
\$6,00	6	\$36,00	\$30,00	\$6,00	\$6,00	\$7,00
\$6,00	7	\$42,00	\$38,00	\$4,00	\$6,00	\$8,00
\$6,00	8	\$48,00	\$47,00	\$1,00	\$6,00	\$9,00

ცხრილი 3



როდესაც $MR > MC$ მაშინ წარმოება იზრდება

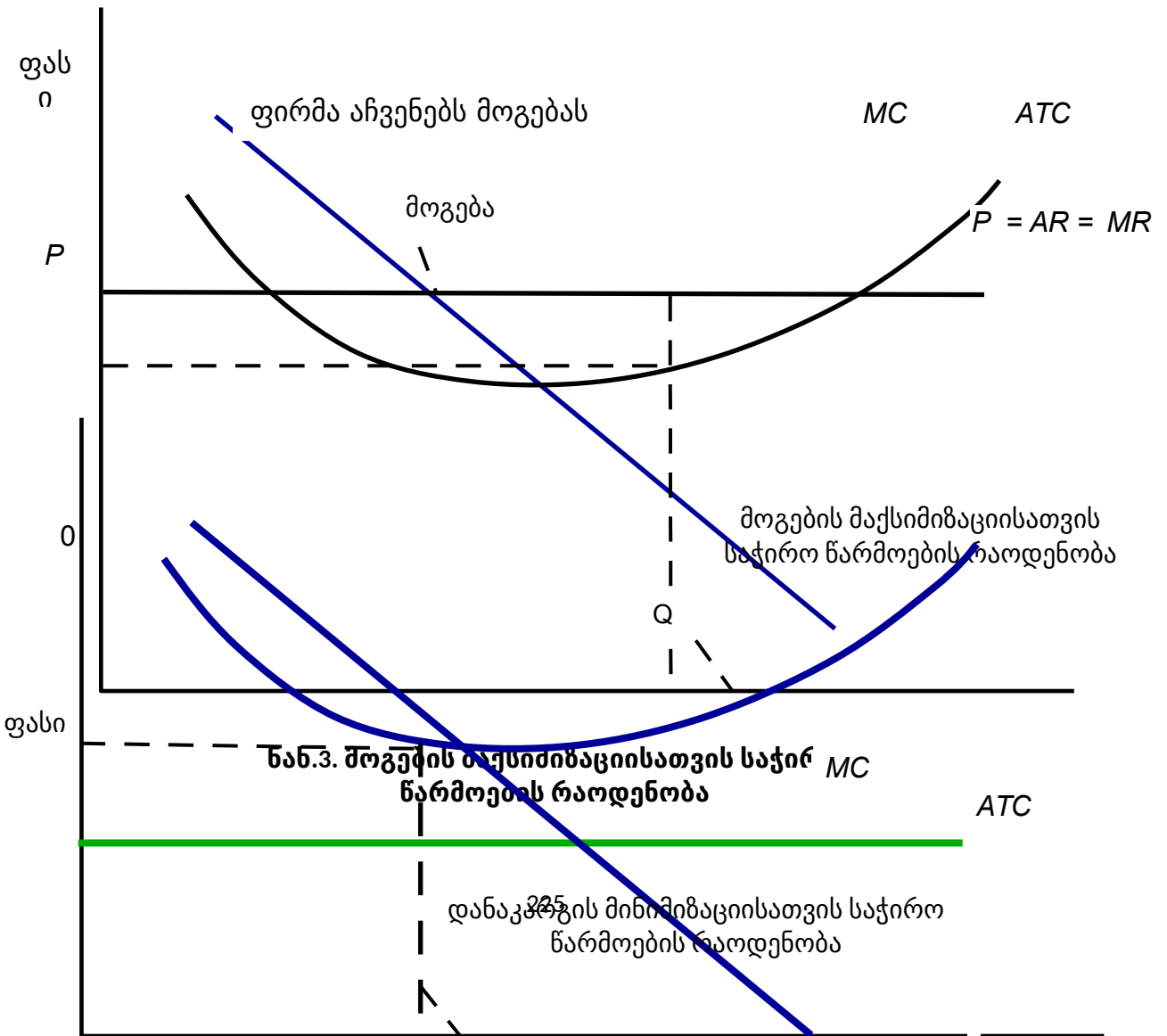
სატრანსპორტო ლოგისტიკური ხარჯების განსაზღვრა
ლოგისტიკურ გადაზიდვებში ხარჯები ჯამდება სხვადასხვა ტრანსპორტის გამოყენებით

ვიციტ რა შემოსავლები და ხარჯვითი ნაწილი, შეიძლება ვანარმოთ ლოგისტიკური სისტემის მუშაობის ეფექტურობა. არსებობს შეფასების 2 ვარიანტი:

1. საერთო შემოსავლების შედარების პრინციპი საერთო დანახარჯებთან;
2. ზღვრული შემოსავლების MR შედარების პრინციპი ზღვრულ დანახარჯებთან MC.

როდესაც $MR > MC$ მაშინ წარმოება იზრდება, როდესაც $MR < MC$ მაშინ წარმოება მცირდება, როდესაც $MR = MC$ მაშინ მოგება არის მაქსიმალური.

ნახ.3-ზე და 4-ზე მოცემულია სრულყოფილი კონკურენციის დროს ფირმის მოგების და ბარალის გრაფიკები.





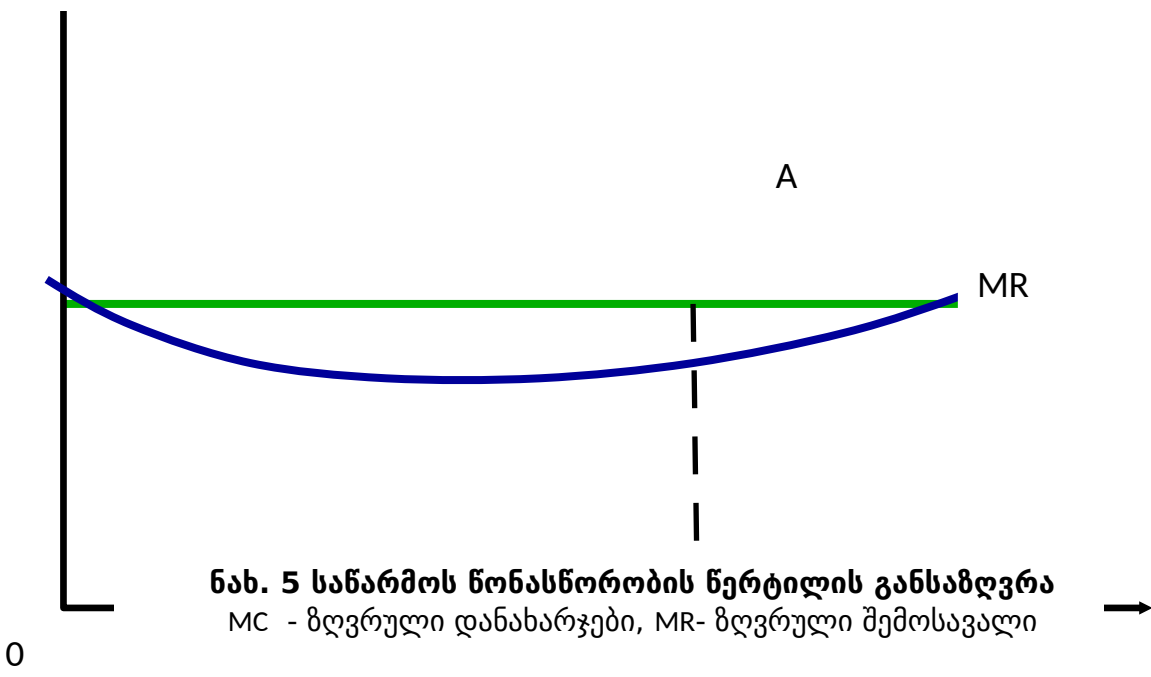
ნახ. 4. დანაკარგის მართვის საჭირო წარმოების რაოდენობა

ფირმა დროებით აჩერებს წარმოებას თუ შემოსავალი ნაკლებია ცვალებად დანახარზე. წარმოების დროებით შეჩერება ნიშნავს, წარმოების შეწყვეტას გარკვეული ვადით (მაქსიმუმ 1 წლით) სანამ ხელისშემშლელი პირობები არ დარეგულირდება.

ფირმა გადის ბაზრიდან (არ შედის ბაზარზე) თუ მთლიანი შემოსავალი ნაკლებია მთლიან ხარჯზე $TR < TC$ ფირმების ბაზარზე შესვლის და გამოსვლის პროცესი მთავრდება მაშინ როდესაც ფასი და საშუალო მთლიანი დანახარჯი უახლოვდებიან/უტოლდებიან ერთმანეთს.

ვიციტ რა ბღვრული შემოსავალი და ბღვრული დანახარჯი, შეიძლება განვსაზღვროთ ფირმის წონასწორობის წერტილი.

სრულყოფილი კონკურენციის დროს საშუალო შემოსავლის და ბღვრული შემოსავლის ფასი ტოლია. მოგების მაქსიმუმისათვის ფირმა ირჩევს წარმოების იმ რაოდენობას რომლის დროსაც ბღვრული შემოსავალი ბღვრული დანახარჯის ტოლია. ეს ის რაოდენობაა რომლის დროსაც ფასი ბღვრული დანახარჯის ტოლია, შესაბამისად, ფირმის ბღვრული დანახარჯის მრუდი მიწოდების მრუდს წარმოადგენს. ნახ. 5. A წერტილი წარმოადგენს ფირმის წონასწორობის წერტილს.



ნახ. 5 სანარმოს წონასწორობის წერტილის განსაზღვრა
MC - ბღვრული დანახარჯები, MR- ბღვრული შემოსავალი



ფირმის წონასწორობის პირობას წარმოადგენს სიტუაცია, როდესაც ზღვრული დანახარჯები ტოლია ზღვრული შემოსავლის ანდა ფასის. ე.ი.

$$MC=MP=P$$

მოკლევადიან პერიოდში თუ ფიროძა ვერ ფარავს ფიქსირებულ დანახარჯებს მაშინ ის დროებით აჩერებს წარმოებას თუ ფასი ნაკლებია საშუალო ცვალებად დანახარჯზე.

გრძელვადიან პერიოდში თუ ფირმა ფარავს ფიქსირებულ და ცვალებად დანახარჯს ის გადაწყვეტს გავიდეს ბაზრიდან თუ ფასი ნაკლებია საშუალო მთლიან დანახარჯზე.

7.2 გადაზიდვის თვითღირებულება

თვითღირებულება, ანუ ხარჯები ერთ-ერთი ხარისხობრივი მაჩვენებელია სატრანსპორტო მომსახურებაზე იგი განსაზღვრავს მოგების როდენობას. ტვირთის მიტანის ხარჯები, წარმოადგენენ ტვირთის თვითღირებულების ძირითად ნაწილს. ამიტომ ტვირთის მიტანის ხარჯების შემცირება მიტანის რაციონალური მარშრუტის არჩევით კლიენტს მოუტანს ხარჯების საგრძნობ ეკონომიას. ამიტომ, უპირველეს ყოვლისა, მიტანის მარშრუტებს ირჩევენ ფასების მინიმიზაციის კრიტერიუმით. ტვირთის მიტანის ფასი განისაზღვრება იმ ხარჯებით, რომლებიც საჭიროა სატრანსპორტო ოპერაციების შესასრულებლად და არსებული საფინანსო პოლიტიკიდან.

ტვირთის მიტანის ხარჯები შეიძლება დადგინდეს როგორც პროგნოზირებით (ანალოგიური შემთხვევის განხილვით), აგრეთვე ყველა ხარჯის კალკულაციით.

პროგნოზირება - ეს მარტივი მეთოდია, რომელიც არ ითვალისწინებს ღირებულების დეტალურ ანალიზს. ამ მეთოდის გამოყენება სასურველია ტვირთის მიტანის მარშრუტების წინასწარი განხილვის დროს.

კალკულირების მეთოდი უფრო რთულია და აპრიორი მოითხოვს სატრანსპორტო ოპერაციების თვითღირებულების ცოდნას. ეს მეთოდი გვაძლევს ზუსტი შედეგების მიღებას. ეს მეთოდი რეკომენდირებულია იმ შემთხვევების დროს, როცა დიდი მნიშვნელობა აქვს ფასის ფაქტორს გადაწყვეტილების მიღების დროს.

გადაზიდვის თვითღირებულება (S) არის საავტომობილო ტრანსპორტის მუშაობის ძირითადი ხარისხობრივი მაჩვენებელი. მისი გამოთვლისათვის საჭიროა დროის განსაზღვრული პერიოდის განმავლობაში ტვირთის გადაზიდვასთან დაკავშირებული ყველა ხარჯის ჯამი $\sum S_{ხარჯი}$ შეფარდოს დროის იმავე პერიოდში შესრულებული

სატრანსპორტო მუშაობის $\sum P$ სიდიდეს.

$$S = \frac{\sum S_{ხარჯი}}{\sum P}$$

ყველა ხარჯის ჯამი, რომელიც დაკავშირებულია გადაზიდვების შესრულებასთან, შეიძლება დაყოფილ იქნას ცვალებად, მუდმივ, დატვირთვა-განტვირთვისა და საგზაო ხარჯად.

ცვალებადი ხარჯები საავტომობილო ტრანსპორტზე პირდაპირპროპორციულად არის დამოკიდებული მოძრავი შემადგენლობის გარბენის სიდიდისაგან და იცვლება ამ უკანასკნელის შეცვლასთან ერთად. ის იანგარიშება ავტომობილის გარბენის 1



კილომეტრზე და მას მიეკუთვნება ხარჯები: საავტომობილო სანვავზე, საზეთ-საცხებე მასალებზე, მოძრავი შემადგენლობის ტექნიკურ მომსახურებასა და რემონტზე, მძღოლების ხელფასის ფონდზე.

მუდმივ ხარჯებს მიეკუთვნება ხარჯები, რომელიც დაკავშირებულია წარმოების მართვასა და მომსახურებისთან. და იანგარიშება ავტომობილის საწარმოში ყოფნის კალენდარული დროის (ჩვეულებრივ, 1 სთ-ისათვის) მიხედვით, მიუხედავად იმისა, თუ სად იმყოფება ავტომობილი: ხაზზე, რემონტში, ცდება და ა.შ. ეს ხარჯები არ არის დამოკიდებული ავტომობილის გარბენზე. ასეთ ხარჯებს მიეკუთვნება ხარჯები შენობა-ნაგებობების შენახვაზე, გადასახადები და მოსაკრებლები, სამეურნეო ხარჯები, ადმინისტრაციულ-მმართველობითი პერსონალის ხელფასი. ხშირად ასეთ ხარჯებს ზედნადებ ხარჯებსაც უწოდებენ.

დატვირთვა-განტვირთვის ხარჯებს მიეკუთვნება დანახარჯები, რომლებიც დაკავშირებულია ამ სამუშაოების შესრულებასთან. (მტვირთავი მუშებისა და დამტვირთველ-გამტვირთველი მექანიზმების მომსახურე პერსონალის შენახვა, ენერჯის, შემზეთი და სხვა მექანიზმების მუშაობისათვის საჭირო საექსპლუატაციო მასალების ღირებულება, ტექნიკურ მომსახურებაზე და რემონტზე განეული დანახარჯები, საამორტიზაციო დანარიცხები და ა.შ.) ეს ხარჯები იანგარიშება გადაზიდული ტვირთის 1 ტ-ზე ან ან დატვირთვა-განტვირთვის სამუშაოებისათვის საჭირო დროზე - 1 სთ-ზე.

საგზაო ეწოდება ხარჯებს, რომლებიც დაკავშირებულია გზების მშენებლობასთან, რემონტთან და მათ შენახვასთან. ამ დანახარჯებს ანგარიშობენ სატრანსპორტო მუშაობის ერთეულზე 1ტკმ, 1მგზკმ ან 1 კმ. გარბენზე.

გადაზიდვის მთლიანი თვითღირებულება შეიძლება გამოისახოს, როგორც სატრანსპორტო მუშაობის ერთეულზე მოსული ყველა სახის ხარჯების ჯამი:

$$S = S_{გვ} + S_{მუდ.} + S_{დ-გ} + S_{საგზ.} \text{ ლარი/ტკმ}$$

სადაც $S_{გვ}$, $S_{მუდ.}$ არის შესაბამისად ცვალებადი და მუდმივი ხარჯები 1ტკმ-ზე

$S_{დ-გ}$ - დატვირთვა-განტვირთვის სამუშაოების ხარჯები 1 ტკმ-ზე;

$S_{საგზ}$ - საგზაო ხარჯები 1ტკმ-ზე

სატრანსპორტო მუშაობის შესრულება გულისხმობს ტვირთის გადაადგილებას განსაზღვრულ მანძილზე და იანგარიშება ტვირთის წონის ნამრავლით გადაზიდვის მანძილზე

$$P = Q \cdot L \text{ ტ/კმ}$$

სადაც Q ტვირთის წონაა;

L გადაზიდვის მანძილი

სატრანსპორტო პროცესის შესასრულებლად საჭიროა შესრულდეს ასევე დამხმარე ოპერაციები. როგორცაა მოძრავი შემადგენლობის მიწოდება დასატვირთად, ტვირთის დატვირთვა-განტვირთვა და სხვა. ყველა ამ დამხმარე ოპერაციის შესასრულებლად იხარჯება განსაზღვრული დრო, რომლის რომლის წილი გადაზიდვის პროცესში შეიძლება ირყეოდეს საკმაოდ დიდ ფარგლებში გადაზიდვის პირობებისგან დამოკიდებულებით. მაგალითად მასზე გავლენას ახდენს: მოძრავი



შემადგენლობის ტიპი, გადაზიდვის მანძილი, საგზაო პირობები, ტვირთის სახეობა, მისი შეფუთვის ხასიათი და სხვა.

ამიტომ სატრანსპორტო მუშაობის გაზომვა მხოლოდ ტონა კილომეტრებით არ იძლევა სატრანსპორტო საშუალებათა მიერ შესრულებული ფაქტიური მუშაობის სწორ სურათს. იმისათვის, რომ შესაძლებელი იქნეს მოძრავი შემადგენლობის მიერ შესრულებული ან შესასრულებელი სამუშაოს რაოდენობრივი და ხარისხობრივი შეფასება, საჭიროა გაიზომოს მისი ცალკეული ელემენტები, სახელდობრ: დრო, რომელიც იხარჯება სატრანსპორტო მუშაობის შესასრულებლად, მოძრავი შემადგენლობის გარბენის სიდიდე, მოძრაობის სიჩქარე და ტვირთამწეობის გამოყენების სიდიდე. ამისათვის არსებობს საზომი სისტემების 5 ჯგუფი: რაოდენობრივი გამოყენების საზომი; მოძრავი შემადგენლობის გარბენის საზომი, მოძრავი შემადგენლობის სიჩქარის საზომი, მოძრავი შემადგენლობის ტვირთამწეობის გამოყენების საზომი.

თუ შეგვეძლება მოძრავი შემადგენლობის სატრანსპორტო მუშაობის ყველა ელემენტის გაზომვა, შესაძლებელი იქნება ტვირთის გადაზიდვის პროცესის თვითღირებულების ზუსტი გამოთვლა და გადაზიდვების რაციონალური ორგანიზაცია.

როგორც ცნობილის სატრანსპორტო პროცესის სრული ციკლი შედგება შემდეგი ელემენტებისაგან:

მოძრავი შემადგენლობის მიწოდება ტვირთის დასატვირთად;

ტვირთის დატვირთვა მოძრავ შემადგენლობაზე;

მოძრავი შემადგენლობით ტვირთის გადაზიდვა;

ტვირთის გადმოტვირთვა მოძრავი შემადგენლობიდან.

მოძრავი შემადგენლობის დროის საზომი, ესაა მისი განწესში ყოფნის ხანგრძლივობა, რომელიც იზომება დროის იმ მონაკვეთით (სთ) რომელსაც გადის ავტომობილი სანარმოდან ხაზზე გასვლის მომენტიდან მისი სანარმოში დაბრუნების მომენტამდე.

ავტომობილის განწესის ხანგრძლივობა შედგება მოძრაობისა და ხაზზე გაცდენის დროისაგან

$$T_{\text{გან}} = T_{\text{მოძრ}} + T_{\text{მოცდ}} \text{ სთ.}$$

სადაც $T_{\text{მოძრ}}$ და $T_{\text{მოცდ}}$ შედგება შემდეგი ელემენტებისგან:

$$T_{\text{მოძრ}} = T_{\text{ტვ}} + T_{\text{უზვ}} \text{ სთ}$$

$$T_{\text{მოცდ}} = T_{\text{დ-გ}} + T_{\text{ტ.უ}} + T_{\text{ორგ}} \text{ სთ}$$

$T_{\text{დ-გ}}$ - არის დატვირთვა-განტვირთვის დრო;

$T_{\text{ტ.უ}}$ - ტექნიკური უნესივრობებით გამონვეული გაცდენის დრო;

$T_{\text{ორგ}}$ - სხვადასხვა ორგანიზაციული მიზეზით გაცდენის დრო

ამასთან სასარგებლოა მხოლოდ ტვირთით მოძრაობის დრო $T_{\text{ტვ}}$ როდესაც უშუალოდ იქმნება სატრანსპორტო პროდუქცია.

დატვირთვა-განტვირთვის სამუშაოების შესრულების დრო გაცდენის მთლიანი დროის ძირითადი ელემენტია. გარდა დატვირთვა-განტვირთვის დროისა, მას მიეკუთვნება აგრეთვე ის დრო, რომელიც იხარჯება ტვირთის დამაგრებაზე, მის აწონაზე ან გადათვლაზე, ძარის დალუქვაზე და ა.შ. მისი ხანგრძლივობა დამოკიდებულია დატვირთვა-განტვირთვის სამუშაოების შესრულების ხერხზე (მექანიზებულია თუ ხელით სრულდება), მოძრავი შემადგენლობის ტიპზე და მის ტვირთამწეობაზე. მექანიზაციის



მწარმოებლურობაზე, მტვირთავი მუშების რაოდენობასა და მათ კვალიფიკაციაზე, ტვირთის სახეობაზე.

დატვირთვა-განტვირთვის მთლიანი დრო დიდ გავლენას ახდენს მოძრავი შემადგენლობის მწარმოებლურობაზე, განსაკუთრების მცირე მანძილებზე ტვირთის გადაზიდვის დროს. ამიტომ საჭიროა ამ გაცდენების ზუსტი აღრიცხვა, რომელიც არ უნდა აღემატებოდეს დამტკიცებულ ზღვრულ ნორმებს.

მოძრავი შემადგენლობის სამუშაო დროის გამოყენების შესაფასებლად არსებობს საზომი, რომელსაც დროის გამოყენების კოეფიციენტი ეწოდება.

მოძრავი შემადგენლობის ერთეულისათვის ერთი დღის განმავლობაში იგი ტოლია მოძრაობის დროის შეფარდების განწესის დროსთან

$$\delta = \frac{T_{\text{მოძრ}}}{T_{\text{გან}}}$$

დროის გამოყენების კოეფიციენტი უმთავრესად დამოკიდებულია დატვირთვა-განტვირთვის და სხვა მიზეზებით გაცდენის ხანგრძლივობაზე, გადაზიდვის მანძილსა და მოძრაობის სიჩქარეზე.

მოძრავი შემადგენლობის გარბენის გამოყენების შეფასება ხდება გარბენის გამოყენების კოეფიციენტით, რომელიც არის ტვირთიანი გარბენის შეფარდება მთლიან გარბენთან

$$\beta = \frac{L_{\text{ტვ}}}{L_{\text{მოვლ}}}$$

სადაც $L_{\text{მოვლ}}$ არის მოძრავი შემადგენლობის ერთეულის მთლიანი გარბენი და გამოისახება შემდეგნაირად:

$$L_{\text{მოვლ}} = L_{\text{ტვ}} + L_{\text{უტვ}} + L_0$$

გარბენის გამოყენების კოეფიციენტი გავლენას ახდენს მოძრავი შემადგენლობის მუშაობის მწარმოებლურობაზე და დამოკიდებულია დატვირთვისა და განტვირთვის პუნქტების ურთიერთმდებარეობაზე, ტვირთნაკადების მიმართულებაზე, მოძრავი შემადგენლობის ტიპის შესაბამისობაზე უკუმიმართულებით გადასაზიდი ყვირთის სახეობისადმი, ტვირთის სტრუქტურაზე. ეს კოეფიციენტი ყოველთვის ერთზე ნაკლებია, ვინაიდან მოძრავი შემადგენლობის უქმი გარბენა სატრანსპორტო პროცესის შემადგენელი ნაწილია. მისი მნიშვნელობა უნივერსალური მოძრავი შემადგენლობისათვის არის 0,55...,0,65 ფარგლებში, ხოლო სპეციალიზებული მოძრავი შემადგენლობისათვის უფრო ნაკლებია.

მოძრავი შემადგენლობის სიჩქარის სამი საზომი არსებობს, ესაა ტექნიკური სიჩქარე, საექსპლუატაციო სიჩქარე და მიმოსვლის სიჩქარე.

ტექნიკური სიჩქარე არის მთლიანი გარბენის შეფარდება მოძრაობის დროსთან

$$V_{\text{ტ}} = \frac{L_{\text{მოვლ}}}{T_{\text{მოძრ}}}$$

სადაც გათვალისწინებულია მოძრაობის პირობებით გამოწვეული ხანმოკლე შეჩერებები გზაში შუქნიშნებთან, რკინიგზის გადასასვლელებთან, გზაჯვარედინებთან და ა.შ. სხვა მიზეზებით გამოწვეული მოცდენები ხაზზე მოძრაობის დროში არ შედის.



ქალაქის პირობებში ტექნიკური სიჩქარის გაზრდა შესაძლებელია ორგანიზაციულ-ტექნიკური ღონისძიებებით.

საექსპლუატაციო სიჩქარე არის მოძრაობის პირობითი საშუალო სიჩქარე და იანგარიშება მთლიანი გარბენის შეფარდება განწასში ყოფნის ხანგრძლივობასთან.

$$V_j = \frac{L_{მთლ}}{T_{განწ}}$$

საექსპლუატაციო სიჩქარე ყოველთვის ნაკლებია ტექნიკურ სიჩქარეზე, მცირე მანძილებზე გადაზიდვის შემთხვევაში, გადაზიდვის მანძილის გაზრდისას საექსპლუატაციო სიჩქარე მატულობს და უახლოვდება ტექნიკურ სიჩქარეს.

საექსპლუატაციო სიჩქარის გაზრდის ყველაზე ეფექტური საშუალებაა დატვირთვა-განტვირთვისათვის მოძრავი შემადგენლობის გაცდენის ხანგრძლივობის შემცირება და სხვა მიზეზებით გაცდენის მთლიანი ლიკვიდაცია.

მიმოსვლის სიჩქარე გამოიყენება მხოლოდ განსაკუთრებული მარშრუტით მოძრავი ტრანსპორტისათვის ეს ის სიჩქარეა, რომლითაც მოძრაობს მოძრავი შემადგენლობა ერთი კიდური გაჩერებიდან მეორე კიდურ გაჩერებამდე.

ტვირთამწეობის გამოყენების საზომია ტვირთამწეობის გამოყენების კოეფიციენტი, რომელიც ტოლია ფაქტიურად გადაზიდული ტვირთის რაოდენობის ფარდობის მოძრავი შემადგენლობის ტვირთამწეობასთან.

$$\gamma = \frac{q_{ფ}}{Q}$$

ეს კოეფიციენტი ყველაზე მეტ გავლენას ახდენს მოძრავი შემადგენლობის მუშაობის მწარმოებლურობაზე და გადაზიდვის თვითღირებულებაზე. ამიტომ მისი გაზრდისთვის ბრუნვა ერთ-ერთი ძირითადი ამოცანაა.

მოძრავი შემადგენლობის საზომების გათვალისწინებით სატვირთო ავტომობილების გადაზიდვების თვითღირებულება (საგზაო და დატვირთვა-განტვირთვის მდგენელების გარეშე) ტოლი იქნება

$$S = \frac{1}{q \cdot \gamma \cdot \beta} \left[S_{გვ} + \frac{S_{მუდმ} (L_{გვ} + T_{გ-გ} \cdot \beta \cdot V_{ფ})}{L_{ფვ} \cdot V_{ფ}} \right] \text{ლარი/ტკმ}$$

ამ ფორმულიდან კარგად ჩანს რომ გადაზიდვის თვითღირებულებაზე გავლენას ახდენს ტვირთამწეობის გამოყენების კოეფიციენტი, გარბენის გამოყენების კოეფიციენტი, მოცდენის დრო დატვირთვა-განტვირთვაზე, მოძრაობის ტექნიკური სიჩქარე.

იმისათვის, რომ თვითღირებულება შევამციროთ, აუცილებელია გავზარდოთ გარბენის გამოყენების კოეფიციენტი, ან შევამციროთ მოცდენის დრო დატვირთვა-განტვირთვაზე, ან გავადიდოთ ტექნიკური სიჩქარე.

ამრიგად შეიძლება ითქვას, რომ ტვირთიანი გზობის სიგრძის, ტექნიკური სიჩქარის და გარბენის გამოყენების კოეფიციენტის გაზრდით გადაზიდვების 1 ტკმ-ის თვითღირებულება მცირდება.

7.3 გადაზიდვის ტარიფები და მათი გამოყენების წესები



ტვირთის გადაზიდვებისათვის ანაზღაურების სისტემას ტარიფები ეწოდება. ტარიფი დადგენილია იმ ვარაუდით, რომ დაიფაროს გადამზიდველის მიერ გადაზიდვისთვის განეული ხარჯები და ამასთან, შეიქმნას პირობები სანარმოს საქმიანობის გასაფართოებლად.

სატრანსპორტო სისტემითა და სატრანსპორტო საშუალებებით მომსახურებაზე ტარიფების დამტკიცება რეგულირდება საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად;

ტარიფების დამტკიცებისა და რეგულირების დროს გათვალისწინებული უნდა იქნეს აღიარებული საერთაშორისო პრაქტიკა და გამოცდილება, აგრეთვე ტრანსპორტის სფეროში სატარიფო პოლიტიკის ძირითადი პრინციპები და ამოცანები.

ტარიფი მოიცავს:

- ✓ ტვირთის გადაზიდვის საფასურს;
- ✓ დამატებითი ოპერაციების ნაკრებს, რომელიც დაკავშირებულია ტვირთის გადაზიდვასთან;
- ✓ ნაკრებისა და ხელფასის ანაზღაურების წესს.

როგორც ეკონომიკური კატეგორია, სატრანსპორტო ტარიფი ფასის ფორმაა ტრანსპორტის პროდუქციაზე. მისი შემადგენლობა უნდა უზრუნველყოფდეს:

- ✓ საექსპლუატაციო დანახარჯების და მოგების ანაზღაურებას;
- ✓ სატრანსპორტო დანახარჯების დაფარვის შესაძლებლობას.

როგორც აღვნიშნეთ, ერთ-ერთი ფაქტორი, რაც გავლენას ახდენს გადაზიდვის არჩევანზე, არის გადაზიდვის ღირებულება. კონკურენციის პირობებში სატრანსპორტო ტარიფებში კორექტივების შეტანა შეიძლება მოხდეს კლიენტებს შორის ბრძოლის შედეგად,

ტრანსპორტის სხვადასხვა სახისთვის სატარიფო სისტემას აქვს გარკვეული თავისებურებანი. შევჩერდეთ მათ მოკლე დახასიათებაზე.

სამგზავრო და სატვირთო გადაზიდვების ტარიფი (თავისუფალი, ზღვრული, სახელშეკრულებო) საავტომობილო ტრანსპორტზე განისაზღვრება ფასნარმოქმნის შესახებ კანონის თანახმად (საქართველოს რესპუბლიკის კანონი საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ)

1. საავტომობილო ტრანსპორტით სამგზავრო და ტვირთზიდვის ტარიფებს ამტკიცებს საქართველოს ტრანსპორტის სამინისტრო საქართველოს ეკონომიკის სამინისტროსთან შეთანხმებით.

2. საავტომობილო ტრანსპორტით შეღავათიან და უფასო მომსახურებას ანაზღაურებს მათი დამწესებელი.

საავტომობილო ტრანსპორტით ტვირთის გადაზიდვის ღირებულების განსაზღვრისთვის გამოიყენება ტარიფის შემდეგი სახეები:

- ✓ ტვირთის გადაზიდვის სანარდო ტარიფები;
- ✓ ტარიფები ტვირთის გადაზიდვაზე ფასიანი ავტო-ტონა/საათების პირობებში;
- ✓ ტარიფი სატვირთო ავტომობილების გამოყენებაზე;
- ✓ ტარიფები კილომეტრების მიხედვით;
- ✓ ტარიფები მოძრავი სისტემის გადაადგილებაზე;
- ✓ ტარიფები შეთანხმებით.

ტვირთის საფასურის ზომაზე გავლენას ახდენს შემდეგი ფაქტორები:

- ✓ გადაზიდვის მანძილი;
- ✓ ტვირთის მასა;
- ✓ ტვირთის მოცულობა, როგორც ავტომობილის გამოყენების შესაძლებელი ტვირთამწეობის მახასიათებელი.



ამ მანიფესტების მიხედვით გადატანილი ტვირთის ტარიფის დადგენისას უნდა გაითვალისწინონ:

- ✓ ავტომობილის ტვირთამწეობა;
- ✓ საერთო განარბენი;
- ✓ ავტომობილის გამოყენების დრო;
- ✓ ავტომობილის ტიპი;
- ✓ რაიონი, რომელშიც ხორციელდება გადაზიდვა და სხვა ფაქტორები.

საავტომობილო ტრანსპორტით ტვირთის გადაზიდვისას თითოეული ტარიფი ითვალისწინებს არა მთლიანად ფაქტორების ერთობლიობას, არამედ ზოგიერთ მათგანს, რომელიც მოქმედია ცალკეული გადაზიდვის შემთხვევაში. მაგ., სანარდო ტარიფის მიხედვით გადაზიდვის ღირებულების გამოთვლისთვის აუცილებელია ყურადღება მიექცეს ტვირთის მასას და კლასს, რომლებიც ახასიათებს ავტომობილის ტვირთამწეობას, ასევე მისი გამოყენების დროს და მთელ განარბენს. ყველა შემთხვევაში საფასურის გადახდაზე გავლენას ახდენს რაიონი, სადაც ხდება ტვირთის გადაზიდვა. ეს აიხსნება რაიონებში ტვირთის გადაზიდვის თვითღირებულების სხვადასხვაობით; კორექტირება შეაქვთ ე.წ. შემასწორებელი კოეფიციენტით.

ავტოსატრანსპორტო საქმიანობის ტარიფის ფორმირებას საფუძვლად უდევს დანახარჯების შემდეგი შემადგენლობა:

$$C_{ტ} = C_{ექს} + C_{ადმ} + C_{კდ} + C_{გად} + C_{სხვ.}$$

სადაც $C_{ტ}$ არის – მომსახურების ხარჯები.

$C_{ექს}$ – საექსპლუატაციო და ტექნიკური მომსახურების ხარჯები.

$C_{ადმ}$ – ადმინისტრაციული და საერთო ხარჯები.

$C_{კდ}$ – კაპიტალური დანახარჯები.

$C_{გად}$ – გადასახადები რომლებიც მიეკუთვნება თვითღირებულებას.

$C_{სხვ.}$ – სხვა ხარჯები,

$C_{ექს}$ – საექსპლუატაციო და ტექნიკური მომსახურების ხარჯებში შედის:

ა) ძირითადი საწარმოო პერსონალის შრომის ანაზღაურება, სოციალური ანარიცხები, საპენსიო შენატანები, ანაზღაურება ნატურალური ფორმით – პერსონალის მგზავრობის ხარჯები, კადრების მომზადების ხარჯები, საძიებო და საპროექტო – საკონსტრუქტორო სამუშაოები (იმ შემთხვევის გარდა, როდესაც ასეთი სამუშაოების შედეგად იქმნება ახალი მსხვილი აქტივები) და კანონმდებლობით გათვალისწინებული სხვა ხარჯები.

ბ) დახარჯული საწვავ-საპოხი და სხვა მასალების, ინსტრუმენტების, სათადარიგო ნაწილების ღირებულება, ექსპლუატაციისა და ტექნომომსახურების პროცესში გამოძენებული სათბობი და ელექტროენერგია, დანახარჯები კომუნალურ მომსახურებაზე (გათბობა, ჰაერის კონდიცირება, განათება, წყალმომარაგება, შენობის დასუფთავება), საკანცელარიო და საფოსტო ხარჯები, შენობა-დანადგარების საიჯარო გადასახადი;

გ) კონტრაქტით მომსახურების ხარჯები, რომელშიც შედის გარეშე პირების მიერ შემოთავაზებული მომსახურების ანაზღაურება;

დ) ყველა სახის სხვა ცვალებადი ხარჯები, რომელიც დაკავშირებულია ავტოსატრანსპორტო საქმიანობის განხორციელებასთან.

$C_{ადმ}$ – ადმინისტრაციული და საერთო ხარჯებია:

დანახარჯები იმ პერსონალზე, რომელიც უშუალოდ ასრულებს ადმინისტრაციულ ფუნქციებს (დაგეგმვა და ფინანსირება, ადმინისტრაციული და სხვა დამხმარე მომსახურება), ასევე მანქანა-დანადგარების, ადმინისტრაციული პერსონალის სატრანსპორტო საშუალებების შენახვისა და ექსპლუატაციის მუდმივი ხარჯები;

$C_{კდ}$ – კაპიტალურ დანახარჯებში შედის:

ა) ძირითადი ფონდების საამორტიზაციო ანარიცხები საგადასახადო კოდექსით დადგენილი ნორმების მიხედვით.

ბ) საგადასახადო კოდექსით განსაზღვრულ ფარგლებში განხორციელებული კაპიტალდაბანდებები, რომლებიც ხელს უწყობენ ობიექტის სამუშაო ვადის, მისი



მწარმოებლობის აღდგენა-გაფართოვებას, ეს ღირებულება ემატება შესაბამისი საშუალებების ნარჩენ ღირებულებას და ხდება საამორტიზაციო ანარიცხების დარიცხვა ამ საშუალებების მუშაობის ახალი ვადის განმავლობაში.

C_{გაფ} – გადასახადები:

ავტოსატრანსპორტო საქმიანობის ტარიფის ხარჯებში ასახულ უნდა იქნეს ყველა გადასახადი. მომსახურების დაბეგვრა და გადასახადების განაკვეთი განისაზღვრება საქართველოს საგადასახადო კოდექსის მიხედვით,

C_{სხვ} – სხვა ხარჯები:

საიჯარო ქირა, სესხებისა და კრედიტების სარგებელის გადახდა, ტექნიკური უსაფრთხოების ღონისძიებათა ხარჯები, სასერტიფიკაციო ხარჯები, მცირეფასიანი და სწრაფცვეთადი საგნების ცვეთის ანაზღაურების ხარჯები.

საავტომობილო ტრანსპორტის დარგში ტარიფების გაანგარიშების სამაგალითო კალკულაცია მოცემილია ცხრილი 4-ში

ცხრილი 4

№	მაჩვენებლების დასახელება	განზომილება ა	მონაცემები
1	2	3	4
1	მძღოლის ძირითადი ხელფასი თვეში	ლარი	
2	დამატებითი ხელფასისა და ანარიცხების გამთვალისწინებელი კოეფიციენტი	X	
3	ავტომობილის მარკა	X	
4	ავტომობილის საშუალო საბაზრო ღირებულება	ლარი	
5	ავტომობილის საშუალო ბალანსითი (ნარჩენი) ღირებულება	ლარი	
6	ავტომობილის საშუალო ნომინალური ტევადობა	ადგილი/ტონა	
7	ძრავის საშუალო სტატისტიკური სიმძლავრე	ცხ. d.	
8	ავტოსატრანსპორტო საშუალებების შესაკუთრეთა გადასახადის განაკვეთი	ლარი	
9	საშუალო საექსპლოატაციო დატვირთვის კოეფიციენტი	X	
10	საშუალო საექსპლოატაციო სიჩქარე	კმ/სთ-ში	
11	ავტომობილის მარშრუტზე გარბენის გამოყენების კოეფიციენტი	X	
12	ავტომობილის სანვავის სახეობა	X	
13	1 ლიტრი სანვავის ფასი	ლარი	
14	სანვავის საექსპლოატაციო ხარჯი	ლიტ.100კმ-ზე	
15	შემშეთ-საცხები მასალების საერთო ჯამური ხარჯი 100 ლიტრ სანვავზე	ლიტრი	
16	ერთი ლიტრი შემშეთ-საცხები მასალების საშუალო ფასი	ლარი	
17	საბურავების რაოდენობა	ცალი	
18	ერთი საბურავის (კომპლექტში) ფასი	ლარი	
19	საბურავის საშუალო-საექსპლოატაციო გარბენის ნორმა	კმ	
20	ავტომობილის ამორტიზაციის ნორმა	%	



21	ავტომობილის ტექნიკური მომსახურებისა და რემონტის ხარჯების ნორმა	%	
22	ავტომობილის დასაქმების შესაძლო დღეების რაოდენობა წელიწადში	დღე	
23	ავტომობილის შესაძლო საშუალო დღიური გარბენი	კმ.	
24	საერთო სამეურნეო-საწარმოო (ზედნადები) ხარჯების ნორმა	%	
25	რენტაბელობა	%	
26	ავტოსადგურის მომსახურების გადასახადი	%	
27	დამატებული ღირებულების გადასახადი	%	
28	საგზაო ფონდის გადასახადი საერთო სარგ-ის საავტ. გზებით სარგ-სათვის	%	
29	გზის კატეგორიის სირთულის საშუალო კოეფიციენტი	X	
30	მცირეფასიანი ინვენტარის ცვეთის ხარჯები	ლარი	
31	ძირითადი ფონდების ამორტიზაციის დარიცხვა	ლარი	
32	არასასოფლო-სამეურნეო დანიშნულების მიწის ფართობი	კვ.მ.	
33	მიწის გადასახადის განაკვეთი	ლარი კვ.მ-ზე	
34	სხვადასახვა გადასახდელები	ლარი	
35	თვითღირებულებას მიკუთვნებული გადასახადები	ლარი	
36	სულ ხარჯები	ლარი	
37	მოგება	ლარი	
38	სულ ხარჯები (დღგ-ს გარეშე)	ლარი	

ცხრილი 5-ში მოცემულია ავტოსატრანსპორტო საექსპლუატაციო დანახარჯებისა და მომსახურების ღირებულების კალკულაცია გარბენის თითოეულ კმ-ზე

ცხრილი 5

№	მაჩვენებლების დასახელება	ავტომობილის მარკა-მოდელი
1	2	3
1	საშუალო დღიური ფასიანი გარბენი, კმ.	
2	ავტომობილის გამოყენების საშუალო კოეფიციენტი	
3	მატერიალური დანახარჯები სულ:	
3.1.	საწვავი	
3.2.	შემზეთ-საცხები მასალები	
3.3.	საბურავების ცვეთა-აღდგენა	
3.4.	ტექნიკური მომსახურება-რემონტი	
3.5.	მესაკუთრეთა გადასახადი (საგზაო ფონდი)	



4	მძღოლის შრომის ანაზღაურების ფონდი	
5	საამორტიზაციო ანარიცხები	
6	საერთო-სამეურნეო (ზედნადები) ხარჯები (.....%)	
მ.	სატრანსპორტო საქმიანობის რეგულირებისთვის გადასახდელი	
შ.	სსბ-ს ბლანკების ღირებულება	
	წინა სარეისო სამედიცინო შემოწმება	
	სერტიფიკატის ღირებულება	
7	ხ ა რ ჯ ე ბ ი ს უ ლ :	
8	რენტაბელობა	
9	საერთო სარგებლობის საავტომობილო გზებით სარგებლობისათვის საგზაო ფონდის გადასახადი	
10	დამატებული ღირებულების გადასახადი	
11	მომსახურების ღირებულება სულ	
12	ტარიფი გარბენის 1 კმ-ზე	

ტარიფის თვითღირებულებასთან დაკავშირებული კუთრი მოგების კომპონენტის საანგარიშოდ ვიყენებთ ფორმულას:

$$M = [1 + (0,01R - K_1)K_3K_4] (1 + K_2)K_5C,$$

სადაც M არის კუთრი მოგების გამთვალისწინებელი კომპონენტი;

C – თვითღირებულება;

R – ადგილობრივი საფინანსო ბაზრის კონიუნქტურასთან დაკავშირებული ნორმატიული რენტაბელობა;

K₁– მოგების მინიმალური დონის გამთვალისწინებელი კოეფიციენტი, რომელიც იცავს საწარმოს თვითღირებულების მერყეობისაგან;

K₂– დაზღვევის რისკების გამთვალისწინებელი კოეფიციენტი;

K₃– გადაზიდვების ბაზრის კონიუნქტურის გამთვალისწინებელი კოეფიციენტი;

K₄– სპეცტარიფის კოეფიციენტი;

K₅– საბაზო გადაცვლის კურსი მუშა ვალუტასთან მიმართებაში.

მოყვანილ ფორმულაში K₃ და K₄ კოეფიციენტების ნამრავლი შიდა გადაზიდვებისათვის არ უნდა იყოს (0.02R-K₁)-ზე მეტი არსებული გადახდისუნარიანი მოთხოვნის მიუხედავად.

K₁ კოეფიციენტის რიცხვითი მნიშვნელობა იანგარიშება უკანასკნელი 5 წლის განმავლობაში პროგნოზირებული სატრანსპორტო სამუშაოს (W_{პრ.}) შეუსრულებლობის შემთხვევაში მისი ფაქტობრივი შესრულების (W_{ფაქტ.}) მოცულობის შეფარდება პროგნოზირებულთან შემდეგი ფორმულით:



$$K_1 = 1 - \frac{w_{ფაქტ.}}{w_{პრ.}}$$

ხოლო ამ პარამეტრის ფაქტობრივი მოცულობის პროგნოზირებულთან ტოლობის ან მეტობის შემთხვევაში $K_1 = 0$;

K_2 კოეფიციენტი ითვალისწინებს დაზღვეული ტვირთის დაზიანების ან დაკარგვის (დატაცების) შესაძლო ზარალს, ამ კოეფიციენტის რიცხვითი მნიშვნელობა იანგარიშება წინა საანგარიშო პერიოდში სხვადასხვა რისკებით ან მათი დაზღვევით გამოწვეული დამატებითი ხარჯების (Z_b) შეფარდებით მთლიან ხარჯებთან (Z_r) შემდეგი ფორმულით:

$$K_2 = \frac{Z_b}{Z_r}$$

საბაზრო კონსტრუქციის ცვალებადობისადმი ადაპტირების მიზნით გამოიყენება K_3 კოეფიციენტი, რომლის რიცხვითი მნიშვნელობა მერყეობს $0,8 \div 1,2$ ფარგლებში. მისი შერჩევა ხდება შესაბამისი სატრანსპორტო სამუშაოს დინამიკის მიხედვით. საკმარისი სანარმოო სიმძლავრეების არსებობისას კლებადი დინამიკის მქონე მაჩვენებლების შემთხვევაში $0,8 \leq K_3 \leq 1,0$, ხოლო მზარდი დინამიკის მქონე პარამეტრების შემთხვევაში $1,0 < K_3 < 1,2$.

ტარიფისადმი სხვადასხვა სახის სპეცმოთხოვნების გათვალისწინება (სპეცტარიფი) შეიძლება K_4 კოეფიციენტის გამოყენებით, რომელიც არეგულირებს ნორმატიული მოგების დონეს. მისი რიცხვითი მნიშვნელობა იანგარიშება ფორმულით:

$$K_1 = 1 + \frac{C_{სპ.}}{C}$$

სადაც $C_{სპ.}$ არის წინა საფინანსო წელს კონკრეტული სატრანსპორტო სამუშაოს შესასრულებლად საჭირო განსხვავებული დამატებითი სპეციალური ხარჯების შეფარდება ამ სამუშაოს მოცულობასთან, ხოლო C – იგივე პერიოდში შესრულებული სატრანსპორტო სამუშაოს ერთეულის თვითღირებულება.

მაკროეკონომიკური პარამეტრების გათვალისწინებისათვის გამოიყენება მაქსიმალური ნორმატიული რენტაბელობის საანგარიშო დონე, რომელიც უშუალოდაა დაკავშირებული ქვეყნის შიდა საფინანსო ბაზარზე მოკლევადიანი საკრედიტო რესურსების სარგებლის განაკვეთთან და იანგარიშება ფორმულით:

$$R < 2K_{კრ.}$$

სადაც R არის მაქსიმალური ნორმატიული რენტაბელობის მაჩვენებელი, $2K_{კრ.}$ – ქვეყნის საფინანსო ბაზარზე წინა საფინანსო წელს დაფიქსირებული საკრედიტო რესურსების საშუალო წლიური სარგებელი პროცენტებში.

მაკროეკონომიკური ფაქტორების კიდევ ერთი ელემენტი – საბაზო ვალუტის კურსი ეროვნულ ვალუტასთან მიმართებაში გაითვალისწინება K_5 კოეფიციენტით, რომლის მნიშვნელობა მიიღება საქართველოს ეროვნული ბანკიდან.



სარკინიგზო ტრანსპორტი



ტვირთის გადაზიდვის ღირებულება განისაზღვრება სადგურებს შორის გადაზიდვის მანძილის შესაბამისად, რომელიც გამოითვლება სადგურის ღერძიდან. იმისათვის, რომ ვანარშოთ გადაზიდვები საჭიროა გაგვანდეს ტექნიკური საშუალებები და დავხარჯოთ ადამიანის ცოცხალი შრომა. გარდა ამისა, განსაზღვრული რაოდენობის სათბობის, ელექტროენერგიის, საპოხი და სხვა მასალები, რომლებზეც აგრეთვე დახარჯული იყო შესაბამისი

დარგის მუშაკების შრომა, მაგრამ ცოცხალი შრომისაგან განსხვავებით ის წარმოადგენს წარმოების საშუალებებში განივთებულ შრომას. გადაზიდვის ღირებულება წარმოადგენს მნიშვნელოვან ეკონომიკურ მაჩვენებელს, რომელიც ახასიათებს მთლიანად რკინიგზას და მის შემადგენლობაში შემავალი სახაზო დაწესებულებების მუშაობის ხარისხს. გადაზიდვის ღირებულება გამოითვლება არა მარტო საშუალოდ რკინიგზის ქსელისათვის, არამედ გზის შიგნით განყოფილებებისა და სახაზო ერთეულების მიხედვით. ეს საშუალებას იძლევა სისტემური კონტროლი დაწესდეს რკინიგზის ტრანსპორტის ცალკეული რგოლების გადაზიდვების ხარჯის დონეზე.

საერთო რაოდენობას ცოცხალი და განივთებული შრომას შორის, რომელიც იხარჯება გადაზიდვაზე ეწოდება **გადაზიდვის თვითღირებულება**. გადაზიდვების ღირებულება, ისევე როგორც რომელიმე სხვა პროდუქციის თვითღირებულება, შეიცავს წარმოების მთლიანი ხარჯების მხოლოდ ნაწილს. იგი იზომება ფულად გამოსახულებაში და შედგება სამი ნაწილისგან. პირველი ნაწილი არის მოხმარებული წარმოების საშუალებათა ღირებულება (შრომის საგნების ცვეთა, ელ.ენერგია, მასალების ხარჯი და სხვა). მეორე ნაწილს შეადგენს რკინიგზის პერსონალის ხელფასი. მესამე ნაწილი წარმოადგენს ცოცხალი ძალის იმ ნაწილს, რომელიც ქმნის ზედმეტ პროდუქტს ან ზედმეტ შემოსაავალს, რაც მთლიანად მოდის მოთხოვნილებათა დასაკმაყოფილებლად (წარმოების გაფართოება, განათლება, ჯანმრთელობის დაცვა და სხვა). მაგალითად, 5ტ. ლითონის 2000 კმ-ზე ე.ი 1000 ტ/კმ-ს გადაზიდვის ღირებულება 4 ლარის ტოლია. თუ გადაზიდვების ამ ღირებულებას შესაცბამისი თანაფარდობით ზემოთ აღნიშნულ სამ მდგენელად დავანაწილებთ, მაშინ რკინიგზის მიერ მოხმარებული წარმოების საშუალებები დაახლოებით 1,7 ლარს შეადგენს, ხელფასი 1,3 ლარს და წმინდა მოგება 1,0 ლარს.

თვითღირებულება გვიჩვენებს თუ ფულადი საშუალებების რა რაოდენობის ხარჯავს საწარმო გადაზიდვების ერთეული საშუაოს შესასრულებლად ან საწარმო პროდუქციის ერთეულის გამოსამუშავებლად. თუ 1000 ტ/კმ ლითონის თვითღირებულება შეადგენს 1,7ლ +1,3ლ=3,0 ლარს, მაშინ როდესაც ამ გადაზიდვის ღირებულება 4 ლარის ტოლია.

ტვირთის ღირებულებაზე მოქმედ ფაქტორთა შორის შესაძლებელია გამოვყოთ ძირითადი. კერძოდ: **გზის ტექნიკური აღჭურვილობა, გზის პროფილი, მოძრაობის სიხშირე, კლიმატური პირობები, სადგურებისა და კვანძების რაოდენობა საექსპლუატაციო სიგრძის ერთეულზე, მოქმედი ლოკომოტივების სიმძლავრე**. თითოეული მათგანი ტვირთზიდვის გზაზე ერთნაირი მასშტაბით არ ახდენს გავლენას ღირებულებაზე, ამიტომ მათი წილი ყოველთვის განსხვავებულია.

მოძრავი შემდაგენლობის გამოყენების ყველა მაჩვენებლის ცვლილებების გავლენა შეიძლება გამოვიანგარიშოთ, თუ ხარჯების კალკულაციას დანვრილებით სახეს მიცევით. მაგ, სატვირთო მოძრაობის მატარებლის საკონდუქტორი და სალოკომოტივობრიგადების შენახვისათვის რომელიღაც „ა“ გზაზე დაგეგმილია 2მლნ ლარი და მატარებლის ბრუტონონის ნორმა უდრის 1200 ტონას, ფაქტიურად კი



დანერგულია შემადგენლობის ტარება წონით-1400 ტონა, მაშნტონა-კილომეტრი ბრუტო დადგენილი გეგმის შესრულებისათვის, მატარებლის საკონდუქტორო(პირი, რომელიც თან ახლავს მატარებელი) და სალოკომოტივო (მანქანა, რომელიც მოძრაობს რკინიგზის ლიანდაგზე და განკუთვნილია მატარებლის შემადგენლობის ან ცალკეული ვაგონების წასაყვანად.ლოკომოტივის ტიპებია: ორთლმავალი, ელმავალი, თბომავალი და სხვ.) ბრიგადების შენახვაზე დაიხარჯება:

$$200\ 000 \times 1200 / 1400 = 1\ 714\ 288,57 \text{ ლარი}$$

თითოეული მატარებლის ბრუტო წონის(ტვირთით) 200 ტონით გადიდების შედეგად,

ერთი მიმართულების გზაზე მატარებლის საკონდუქტორო და სალოკომოტივი ბრიგადების შენახვის ეკონომია შეადგენს $2\ 000\ 000 - 1\ 714\ 288,57 = 285\ 711,43$ ლარს.

ასეთნაირად შესაძლებელია გამოვიანგარიშოთ მატარებლის სიგნალების, განათების და სხვა ხარჯების ეკონომია, რომელიც მიიღება მატარებლის ბრუტო-წონა ანგარიშზე. თუ ყველა ამ ცვლადი ხარჯებიდან მიღებულ ეკონომიას შევაჯამებთ, შეიძლება განვსაზღვროთ მოძრავი შემადგენლობის გამოყენების გავლენის დონე საექსპლუატაციო ხარჯების სიდიდებზე.

სხვადასხვა ხარჯები მთლიან დანახარჯებში პროცენტულად შემდეგნაირად ნაწილდება: საექსპლუატაციო ხარჯებში სარემონტო ფონდი 30,6%-ს. ხელფასის ფონდი 20 %. დიდია ელექტროენერჯის(10%) და სათბობის ხარჯის ხვედრითი წილი(2%) ნევაზე საერთო საექსპლუატაციო ხარჯებში(12%). თავისი სიდიდის მიხედვით საამორტიზაციო ხარჯებს საერთო საექსპლუატაციო ხარჯებში მეოთხე ადგილი უკავია და 9,1 %-ს შეადგენს. მასალების ხარჯვის -6,8%-ს და ა.შ.

თვითღირებულების გეგმის შესრულების ანალიზი არის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი რგოლი, რომელიც აკავშირებს წარმოების ყველა რგოლს, რომელშიც ასახულია საქმიანობის რაოდენობრივი და ხარისხობრივი მაჩვენებლები.

სარკინიგზო ტრანსპორტი გადაზიდული ტვირთის ღირებულების განსაზღვრისთვის გამოიყენება საერთო განსაკუთრებული შეღავათიანი და ადგილობრივი ტარიფები.

საერთო ტარიფი არის ტარიფის ძირითადი სახე. მისი დახმარებით განისაზღვრება გადაზიდული ტვირთის ძირითადი მასის ღირებულება.

განსაკუთრებული ტარიფი ეწოდება ტარიფს, რომელიც გამოითვლება საერთო ტარიფიდან სპეციალური წანამატით ან ფასდაკლებით. ეს ტარიფი შეიძლება გაიზარდოს ან შემცირდეს. ისინი ვრცელდება კონკრეტულ ტვირთებზე. იგი გავლენას ახდენს მრეწველობის განვითარებაზე ისე, რომ მათი დახმარებით შეიძლება დარეგულირდეს. განსაკუთრებული ტარიფის დახმარებით შესაძლებელია წლის სხვადასხვა დროს რკინიგზით გადაზიდვის თანაბარი დროის შენარჩუნება. ამავე მიზანს ემსახურება განსაკუთრებული შემცირებული ტარიფები დაზიანებულ ვაგონებსა და კონტეინერებზე.

შეღავათიანი ტარიფი გამოიყენება ტვირთის გადასაზიდად განსაკუთრებული მიზნით _ რკინიგზით გადაზიდვისას.

ადგილობრივ ტარიფებს ადგენენ რკინიგზის განყოფილებების ხელმძღვანელები. ეს ტარიფები მოიცავს ტვირთის გადაზიდვაზე საფასურის ზომას და სხვადასხვა ნაკრების განაკვეთს, რომელიც მოქმედებს ამ რკინიგზის ფარგლებში.

გადაზიდვის ხარჯების გარდა, რკინიგზა ტვირთის გამგზავნა და მიმღებს ახდევინებს ტვირთის გადაზიდვასთან დაკავშირებულ დამატებითი მომსახურების საფასურს. ამ საფასურს ეწოდება ნაკრები და მას ახდევინებენ რკინიგზაზე შემდეგი ოპერაციების შესრულებისას: შენახვაზე, ტვირთის აწონვასა და მასის შემოწმებაზე, ვაგონების მიწოდებასა და გასუფთავებაზე, მათ დეზინფექციაზე, ტვირთის ექსპედირებაზე, დატვირთვა-გადმოტვირთვის სამუშაოებზე და ა.შ.



ჩამოვთვალეთ ძირითადი ფაქტორები, რომლებზეც დამოკიდებულია საფასურის ზომა ტვირთის გადაადგილებისას რკინიგზით.

გამგზავრების სახე – რკინიგზაზე ტვირთი შეიძლება გადაზიდონ ვაგონებით, კონტეინერებით მცირეტონიანი წონით – 25 ტონამდე და მოცულობით ნახევარ ვაგონამდე, ასევე მცირე გადაზიდვით – 10 ტონამდე წონით და ვაგონის ტევადობის 1/3 მოცულობით.

გადაზიდვის სიჩქარე – რკინიგზაზე ტვირთი შეიძლება გადაზიდოს სატვირთო, დიდი და სამგზავრო სიჩქარით. სიჩქარის სახე განისაზღვრება იმით, თუ რამდენი კმ უნდა გაიაროს ტვირთმა დღე-ღამეში.

გადაზიდვის მანძილი – საფასური ტვირთის გადაზიდვაზე შეიძლება გადახდილ იქნეს მანძილზე უმოკლესი მიმართულებით – ე.წ. სატარიფო მანძილით. ტვირთის გადაზიდვისას სატვირთო ან დიდი სიჩქარით, ან სინამდვილეში გავლილი მანძილის მიხედვით; არაგაბარიტული ტვირთის გადატანის შემთხვევაში ან ტვირთის გადატანისას სამგზავრო სიჩქარით.

ვაგონის ტიპი – მისი მეშვეობით ხდება ტვირთის გადაზიდვა. რკინიგზაზე ტვირთი შეიძლება გადაიტანონ უნივერსალური, სპეციალიზებული და იზოთერმული ვაგონებით, ცისტერნებით ან პლატფორმებით. საფასური ყველა შემთხვევაში არის სხვადასხვა.

ვაგონის ან კონტეინერის კუთვნილება – ვაგონი, პლატფორმა ან კონტეინერი შეიძლება ეკუთვნოდეს რკინიგზას, ტვირთის მიმღებს ან ტვირთის გამგზავნს.

გადასაზიდი ტვირთის რაოდენობა – ახდენს გავლენას გადაზიდვის ტარიფზე (ღირებულებაზე).

გადაზიდვის ღირებულება იანგარიშება:

a) სავაგონო გზავნილებისათვის

$$C = T_{\text{საანგ. (ან მოცულობითი განაკვეთი)}} \times Q_{\text{საანგ. წონა}}$$

სადაც:

C – სავაგონო გზავნილებით ტვირთის გადაზიდვის ღირებულება, აშშ დოლარი ან ლარი;

T_{საანგ.} – ერთი ტონა ტვირთის გადაზიდვის ღირებულება კონკრეტულ მანძილზე (აშშ დოლარი ან ლარი). ან მოცულობითი განაკვეთი ერთ ტონაზე.

Q_{საანგ. წონა} – გზავნილის საანგარიშო წონა (ტონა). ამასთანავე,

$$T_{\text{საანგ.}} = T_{\text{საბაზო}} \times K_{\text{ტვირთი}} \times K_{\text{მანძ. მიმ.}} \times K_{\text{ვგგ. საკუთ.}} \times K_{\text{შელავ.}}$$

სადაც:

T_{საბაზო} – სავაგონო გზავნილების ტარიფის საბაზო განაკვეთი, აშშ დოლარებში;

K_{ტვირთი} – ტვირთის კოეფიციენტი;

K_{მანძ. მიმ.} – მანძილის და მიმართულების კოეფიციენტი;

K_{ვგგ. საკუთ.} – ვაგონის საკუთრების კოეფიციენტი;

K_{შელავ.} – შეღავათის კოეფიციენტი

b) საკონტეინერო გზავნილებისათვის

$$N_{\text{კონტ.}} = N_{\text{საბაზო}} \times K_{\text{მანძ. მიმ.}} \times K_{\text{შელავ.}} \times K_{\text{ტვირთი.}} \times K_{\text{კონტ. საკუთ.}}$$

სადაც:

N_{კონტ.} – კონტეინერით ტვირთის გადაზიდვის ღირებულება კონკრეტულ მანძილზე, აშშ დოლარებში;

N_{საბაზო} – საკონტეინერო გზავნილების ტარიფის საბაზო განაკვეთი, აშშ დოლარებში;

K_{მანძ. მიმ.} – მანძილის და მიმართულების კოეფიციენტი;

K_{შელავ.} – შეღავათის კოეფიციენტი;



$K_{ტვირთი}$ _ ტვირთის კოეფიციენტი;

$K_{კონტ.საკუთ.}$ _ კონტეინერის საკუთრების კოეფიციენტი

გ) ცარიელი ვაგონის მიმოსვლისას

$N_{ვაგონი} = N_{გან} \times N_{ღერძ.} \times L_{მანძ.}$

სადაც:

$N_{ვაგონი}$ _ ცარიელი ვაგონის მიმოსვლის ღირებულება, აშშ დოლარებში;

$N_{გან}$ _ ღერძ-კილომეტრის განაკვეთი, აშშ დოლარებში;

$N_{ღერძ.}$ _ ვაგონის ღერძების რაოდენობა;

$L_{მანძ.}$ _ მანძილი, კილომეტრი;

დ) საკონტრეილერო და წვრილმანი გზავნილების გადაზიდვის ღირებულება გაიანგარიშება სავაგონო გზავნილებისთვის არსებული წესით.

✓ გადაზიდვის ღირებულების განსაზღვრისას წინამდებარე დოკუმენტით გაანგარიშებული $T_{საანგ.}$, $N_{ვაგონი}$, $N_{კონტ}$ მრგვალდება სრულ სანტიმამდე (0.5 ცენტი და მეტი მრგვალდება ცენტამდე), ხოლო ნაკლები არ გაითვალისწინება), შემდეგ გადაიყვანება ლარში და მრგვალდება სრულ თეთრამდე (0.5 თეთრი და მეტი მრგვალდება თეთრამდე, ხოლო ნაკლები არ გაითვალისწინება).

2. №7 ცხრილში წარმოდგენილია ტარიფების საბაზო განაკვეთები ტვირთის ერთეულისთვის (ტონა, კონტეინერი) გადაზიდვის მანძილის შესაბამისად.

3. ტვირთის გადაზიდვისას გზავნილის საანგარიშო წონას წარმოადგენს გზავნილის ფაქტიური წონა დამრგვალებული სრულ ტონამდე, მაგრამ არანაკლებ წონითი კატეგორიისა. 500 კილოგრამი და მეტი მრგვალდება სრულ ტონამდე, ხოლო 500 კილოგრამზე ნაკლები არ გაითვალისწინება.

4. შეზღუდული წონის სარკინიგზო უბნებზე გადაზიდვისას, თუ საანგარიშო წონა ტოლია წონის შეზღუდვის მაჩვენებლისა, მაშინ გადაზიდვის ღირებულების გაანგარიშებისას აიღება 60 ტონიანი წონითი კატეგორიის განაკვეთები, საქართველოს რკინიგზის მთელ მარშრუტზე მსვლელობისას. ვაგონში შეზღუდულ საანგარიშო წონაზე ნაკლები ტვირთის გადაზიდვის ღირებულება იანგარიშება საერთო წესების მიხედვით.

5. გამცილებლის მგზავრობის საფასური ყოველ დანყებულ 100კმ-ზე შეადგენს 13.60 აშშ დოლარს.

6. საქართველოს რკინიგზის გამგზავნი სადგურის მონაწილეობით “ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების” ვაგონ-ციტერნებით გადაზიდვისას, ტვირთის გადაზიდვის ღირებულების გაანგარიშება ხორციელდება 60 ტონიანი წონითი კატეგორიის განაკვეთებით და გზავნილის ფაქტიური წონის (დამრგვალებული სრულ ტონამდე) გათვალისწინებით. ეს წესი არ ვრცელდება სხვა რკინიგზებზე დატვირთულ და შემდგომ საქართველოში გადამისამართებულ გადაზიდვებზე.

7. ცალკე ლოკომოტივით შეზღუდული სიჩქარით რკინიგზის სატვირთო ვაგონით ტვირთის გადაზიდვის ერთი ტონა-კილომეტრის ტარიფი შეადგენს 0.55 აშშ დოლარს. თითოეული დატვირთული ვაგონი ითვლება ცალკე გზავნილად და მისი წონა შეადგენს ტვირთის ფაქტიური წონა დამრგვალებული სრულ ტონამდე, ხოლო ცარიელი სატვირთო ვაგონის (8606, 9922) და სამომსახურეო-ტექნიკური ვაგონის შემთხვევაში- ვაგონის ტარა დამრგვალებული სრულ ტონამდე, საკონტეინერო გზავნილის შემთხვევაში- კონტეინერის ბრუტო წონა დამრგვალებული სრულ ტონამდე. საკუთარი სატვირთო ვაგონის მიმართ დამატებით გამოიყენება, კოეფიციენტი-0,85. აღნიშნული გადაზიდვების ორი ლოკომოტივით განხორციელებისას დამატებით გამოიყენება კოეფიციენტი-1.6.



აღნიშნული გადაზიდვების 300 კილომეტრზე მეტი მანძილზე განხორციელებისას დამატებით გამოიყენება კოეფიციენტი-0.8.

რკინიგზისა და საკუთარი რეფრიჟერატორული (სპეციალური გემი, ვაგონი, ავტომობილი და სხვ., რომელშიც დაცულია ტემპერატურის რეჟიმი; განკუთვნილია მალფუჭებადი პროდუქტების გადასაზიდად). სექციით ტვირთის გადაზიდვის სპეც. ტარიფები ერთ ტონა ტვირთზე სადგურების მიხედვით აშშ დოლარებში ერთი რკინიგზისა და საკუთარი რეფრიჟერატორული სექციით ტვირთის გადაზიდვის სპეც. ტარიფები ერთ ტონა ტვირთზე სადგურების მიხედვით აშშ დოლარებში მოცემულია ცხრილი 5-ში

ცხრილი 5

4 და მეტი რეფრიჟერატორული ვაგონიანი რეფ. სექციისათვის	ბათუმი	ფოთი	თბილისი სატვირთო	თბილისი საკვანძო	ფონიჭალა	სადახლო (ექსპ.)	გარდაბანი (ექსპ.)
ბათუმი	-	17,51	36.46	36.46	36.46	43,75	40,85
ფოთი	17,51	-	33.55	33.55	33.55	40,85	36.46
თბილისი სატვირთო	36.46	33.55	-	2,91	2,91	11.67	10,21
თბილისი საკვანძო	36.46	33.55	2,91	-	2,91	11.67	8.74
ფონიჭალა	36.46	33.55	2,91	2,91	-	10,21	10,21
სადახლო (ექსპ.)	43,75	40,85	11.67	11.67	10,21	-	11.67
გარდაბანი (ექსპ.)	40,85	36.46	10,21	8.74	10,21	11.67	-

გადაზიდვის ღირებულება ასევე იანგარიშება სავაგონო გზავნილების წესის მიხედვით გზავნილის საანგარიშო წონის შესაბამისად კოეფიციენტ 2.5-ის გამოყენებით.

რეფრიჟერატორული სექციით გადაზიდვისას სპეც. ტარიფების გავრცელების შემთხვევაში გზავნილის საანგარიშო წონის დადგენისას აიღება ფაქტიური წონა დამრგვალებული სრულ ტონამდე. თუ რეფრიჟერატორული სექციის ვაგონით (სამომსახურეო-ტექნიკური ვაგონის გარეშე) გადაზიდვა ხორციელდება ვაგონ-თერმოსის ან დახურულის სანაცვლოდ, გადაზიდვის ღირებულება იანგარიშება როგორც სავაგონო გზავნილებისათვის.

საკონტეინერო მატარებლით საკონტეინერო გზავნილების გადაზიდვის ტარიფები მოცემულია ცხრილი 6-ში. (აშშ დოლარი)

ცხრილი 6

გადაზიდვის მიმართულება	მანძილი, კმ.	20 ფუტიანი		40 ფუტიანი		40 ფუტიანზე მეტი	
		გადაზიდვის მთელ მანძილზე	ერთ კონტ./კმ-ზე	გადაზიდვის მთელ მანძილზე	ერთ კონტ./კმ-ზე	გადაზიდვის მთელ მანძილზე	ერთ კონტ./კმ-ზე



1	2		3	4	5	6	7	8
ფოთი - სადახლო ექსპ.	387	დატ. ცარ.	224.46 112.23	0.58 0.29	383.13 189.63	0.99 0.49		
ბათუმი - სადახლო ექსპ.	423	დატ. ცარ.	245.34 122.67	0.58 0.29	418.77 207.27	0.99 0.49		
ფოთი - თბილისი-საკვ.	318	დატ. ცარ.	გამოითვლება საკონტინერო გზავნილებისათვის დადგენილი წესით					
ბათუმი-თბილისი-საკვ.	354	დატ. ცარ.						

სომხეთი და თბილისი-საკვანძოდან გაგზავნილ საკონტინერო გზავნილის ტარიფი, უკუმიმართულებით დადგენილი ტარიფის ტოლია.

საკუთარ (არენდირებულ) ვაგონებით კონტეინერების გადაზიდვისას, დადგენილ საფასურებზე გამოიყენება კოეფიციენტი - 0,85.

კონტეინერებში საფრთხეშემცვლელი ტვირთების გადაზიდვისას, დადგენილ საფასურებზე გამოიყენება ტვირთის სახეობის კოეფიციენტი.

ცხრილი 7

**საქართველოს რკინიგზის ტარიფების საბაზო განაკვეთები
(აშშ დოლარებში, დღე გარეშე)**

შკალა, კმგზავნილის	ერთი ტონა ტვირთისათვის											ერთი ცალი კონტეინერისათვის		
	წონითი კატეგორია, ვაგონში დატვირთვიდან გამომდინარე (ტონა)											და 5 ტონიანი, 10 და 20 ფუტისანი	30 ან 40 ფუტისანი	40-ზე მეტი ფუტისანი
	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60			
	ტონა0-12	ტონა13-16	ტონა17-23	ტონა24-26	ტონა27-31	ტონა32-36	ტონა37-40	ტონა41-46	ტონა47-51	ტონა52-55	56 ტონა და მეტი			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1-10	1.26	1.01	0.89	0.75	0.69	0.63	0.57	0.52	0.47	0.44	0.42	5.78	9.83	11.78
11-20	3.65	3.02	2.51	2.39	2.24	1.99	1.79	1.63	1.50	1.40	1.32	16.18	29.47	35.36
21-30	6.16	5.16	4.15	3.89	3.62	3.24	2.93	2.65	2.45	2.30	2.14	27.74	49.70	59.63
31-40	8.56	7.16	5.78	5.41	5.03	4.49	4.06	3.67	3.41	3.19	2.97	38.14	69.34	83.20
41-50	11.06	9.18	7.43	7.03	6.54	5.84	5.28	4.78	4.44	4.15	3.87	49.70	88.98	106.79
51-60	13.45	11.19	9.05	8.56	7.95	7.10	6.42	5.81	5.39	5.06	4.71	60.09	108.63	130.37
61-70	15.98	13.33	10.69	10.05	9.35	8.34	7.55	6.84	6.33	5.92	5.54	71.65	128.85	154.63
71-80	18.35	15.34	12.32	11.69	10.88	9.71	8.77	7.95	7.37	6.90	6.44	82.63	148.51	178.20
81-90	20.87	17.35	13.96	13.20	12.27	10.96	9.90	8.98	8.30	7.79	7.26	93.61	168.72	202.47
91-100	23.26	19.37	15.59	14.71	13.69	12.22	11.03	10.00	9.27	8.68	8.09	104.59	187.80	225.35
101-110	25.52	21.26	16.97	16.10	14.97	13.36	12.08	10.95	10.16	9.50	8.85	115.57	208.02	249.62
111-120	27.41	22.89	18.35	17.35	16.13	14.40	13.02	11.79	10.94	10.24	9.55	126.55	227.66	273.20



განათლების ხარისხის განვითარების
ეროვნული ცენტრი



121-130	29.43	24.51	19.61	18.60	17.30	15.44	13.96	12.66	11.71	10.98	10.24	137.53	247.89	297.47
131-140	31.43	26.15	20.87	19.86	18.48	16.50	14.90	13.50	12.52	11.71	10.92	148.51	266.96	320.34
141-150	33.32	27.78	22.27	21.14	19.64	17.53	15.84	14.37	13.32	12.47	11.62	159.49	287.18	344.62
151-160	35.33	29.43	23.53	22.39	20.82	18.58	16.79	15.21	14.09	13.21	12.31	170.47	306.83	368.19
161-170	37.20	31.05	24.90	23.64	21.98	19.61	17.74	16.08	14.88	13.95	13.01	181.43	327.06	392.46
171-180	39.23	32.70	26.15	24.90	23.14	20.66	18.67	16.92	15.68	14.69	13.70	192.41	346.12	415.35
181-190	41.24	34.32	27.41	26.03	24.21	21.60	19.52	17.70	16.40	15.37	14.32	203.97	366.34	439.61
191-200	43.14	35.96	28.80	27.28	25.38	22.65	20.47	18.55	17.19	16.10	15.02	214.37	385.99	463.19
201-210	45.13	37.60	30.05	28.54	26.54	23.69	21.41	19.42	17.98	16.84	15.71	225.93	406.21	487.46
211-220	47.28	39.35	31.43	29.92	27.83	24.83	22.44	20.35	18.85	17.66	16.45	236.33	425.86	511.02
221-230	49.29	41.12	32.83	31.18	28.99	25.87	23.38	21.21	19.64	18.40	17.15	247.89	445.51	534.61
231-240	51.30	42.75	34.20	32.56	30.28	27.04	24.43	22.13	20.52	19.22	17.91	258.29	465.16	558.19
241-250	53.44	44.52	35.59	33.84	31.46	28.08	25.37	23.00	21.31	19.96	18.60	269.85	485.38	582.45
251-260	55.44	46.27	36.97	35.09	32.62	29.12	26.32	23.85	22.10	20.70	19.29	280.25	505.02	606.03
261-270	57.45	47.91	38.34	36.46	33.91	30.26	27.34	24.79	22.98	21.51	20.05	291.81	524.67	629.61
271-280	59.60	49.67	39.74	37.72	35.09	31.30	28.29	25.65	23.76	22.27	20.74	302.20	544.31	653.17
281-290	61.61	51.43	41.12	38.98	36.26	32.36	29.24	26.51	24.57	23.00	21.43	313.76	564.54	677.44
291-300	63.75	53.06	42.50	40.36	37.53	33.50	30.26	27.45	25.42	23.80	22.20	324.16	584.19	701.02
301-310	65.76	54.83	43.75	41.61	38.71	34.55	31.22	28.30	26.21	24.57	22.90	335.72	604.41	725.30
311-320	67.64	56.45	45.13	42.87	39.87	35.59	32.17	29.15	27.01	25.30	23.59	346.12	623.48	748.18
321-330	69.67	58.10	46.40	44.14	41.05	36.63	33.09	30.01	27.80	26.04	24.27	357.68	643.70	772.45
331-340	71.55	59.72	47.78	45.40	42.22	37.68	34.05	30.86	28.61	26.78	24.96	368.66	663.35	796.03
341-350	73.55	61.36	49.04	46.65	43.37	38.72	34.99	31.71	29.39	27.52	25.65	379.64	683.57	820.29
351-360	75.57	62.99	50.29	47.78	44.43	39.66	35.83	32.49	30.10	28.19	26.28	390.62	702.65	843.17
361-370	77.46	64.62	51.68	49.04	45.61	40.70	36.78	33.34	30.89	28.92	26.98	401.60	722.86	867.44
371-380	79.46	66.27	52.93	50.29	46.77	41.74	37.72	34.20	31.69	29.67	27.67	412.57	742.52	891.01
381-390	81.35	67.90	54.31	51.55	47.95	42.80	38.67	35.05	32.48	30.43	28.36	423.55	762.74	915.28
391-400	83.36	69.54	55.58	52.81	49.12	43.84	39.62	35.92	33.28	31.16	29.05	434.53	781.80	938.17
401-410	85.26	71.04	56.84	54.06	50.28	44.88	40.55	36.77	34.06	31.90	29.73	445.51	802.03	962.44
411-420	87.14	72.69	58.10	55.20	51.34	45.80	41.40	37.53	34.77	32.56	30.36	456.49	821.67	986.01
421-430	89.02	74.18	59.35	56.32	52.39	46.75	42.25	38.30	35.48	33.24	30.99	467.47	841.90	1010.28
431-440	90.90	75.69	60.61	57.59	53.56	47.80	43.19	39.16	36.28	33.98	31.68	478.45	861.54	1033.85



441-450	92.67	77.33	61.86	58.72	54.61	48.73	44.04	39.92	37.00	34.65	32.30	490.00	881.20	1057.43
451-460	94.56	78.84	63.12	59.85	55.65	49.69	44.89	40.70	37.71	35.32	32.92	500.40	900.84	1081.01
461-470	96.44	80.34	64.25	61.11	56.84	50.73	45.84	41.56	38.50	36.05	33.61	511.96	921.06	1105.27
471-480	98.32	81.99	65.50	62.24	57.89	51.65	46.69	42.32	39.21	36.73	34.23	522.35	940.71	1128.85
481-490	100.20	83.48	66.76	63.49	59.04	52.69	47.62	43.18	39.99	37.46	34.92	533.91	960.35	1152.42
491-500	102.10	85.00	68.02	64.62	60.11	53.63	48.47	43.95	40.71	38.13	35.56	544.31	980.00	1176.00
501-510	103.87	86.51	69.29	65.76	61.16	54.58	49.32	44.71	41.44	38.79	36.17	555.87	1000.22	1200.27
511-520	105.62	88.01	70.42	66.89	62.21	55.52	50.17	45.50	42.14	39.46	36.79	566.27	1019.88	1223.85
521-530	107.39	89.53	71.55	68.02	63.25	56.45	51.02	46.25	42.85	40.13	37.41	577.83	1040.09	1248.11
531-540	109.14	90.90	72.81	69.15	64.31	57.40	51.87	47.02	43.57	40.81	38.04	588.23	1059.16	1271.00
541-550	110.90	92.42	73.93	70.29	65.36	58.34	52.72	47.80	44.29	41.47	38.66	599.79	1079.39	1295.27
551-560	112.65	93.93	75.07	71.42	66.41	59.28	53.57	48.56	44.99	42.14	39.28	610.19	1099.03	1318.83
561-570	114.42	95.43	76.32	72.42	67.36	60.12	54.31	49.25	45.63	42.73	39.84	621.75	1119.26	1343.10
571-580	116.17	96.83	77.46	73.55	68.40	61.06	55.17	50.03	46.34	43.39	40.46	632.73	1138.33	1365.99
581-590	117.94	98.32	78.71	74.69	69.46	61.99	56.01	50.79	47.05	44.06	41.09	643.70	1158.55	1390.26
591-600	119.71	99.84	79.85	75.82	70.51	62.94	56.87	51.55	47.77	44.73	41.70	654.68	1178.20	1413.84
601-610	121.58	101.33	80.98	76.95	71.57	63.88	57.71	52.33	48.48	45.41	42.32	665.66	1198.42	1438.11
611-620	123.34	102.86	82.24	78.20	72.73	64.91	58.66	53.18	49.26	46.14	43.01	676.64	1217.49	1460.98
621-630	125.23	104.36	83.48	79.33	73.78	65.85	59.50	53.94	49.99	46.80	43.64	687.62	1237.71	1485.25
631-640	127.12	105.86	84.75	80.46	74.85	66.80	60.35	54.72	50.71	47.47	44.27	698.60	1257.36	1508.83
641-650	128.88	107.39	85.88	81.60	75.89	67.73	61.20	55.49	51.41	48.14	44.89	709.58	1277.58	1533.09



651-660	130.7 6	109.02	87.14	82.85	77.05	68.77	62.16	56.35	52.20	48.89	45.58	720.56	1297.23	1556.67
661-670	132.5 3	110.53	88.39	83.99	78.10	69.71	62.99	57.11	52.92	49.55	46.20	731.54	1316.88	1580.26
671-680	134.4 2	112.03	89.64	85.12	79.17	70.66	63.86	57.89	53.63	50.22	46.81	742.52	1336.52	1603.83
681-690	136.3 0	113.55	90.77	86.25	80.23	71.60	64.69	58.67	54.34	50.89	47.44	754.07	1356.75	1628.10
691-700	138.0 6	115.04	92.03	87.50	81.38	72.64	65.63	59.50	55.13	51.62	48.13	764.47	1376.39	1651.67

ტვირთის გადაზიდვისას გზავნილის საანგარიშო წონას წარმოადგენს გზავნილის ფაქტიური წონა დამრგვალებული სრულ ტონამდე, მაგრამ არანაკლებ წონითი კატეგორიისა. 500 კილოგრამი და მეტი მრგვალებდა სრულ ტონამდე, ხოლო 500 კილოგრამზე ნაკლები არ გაითვალისწინება.

საზღვაო ტრანსპორტის მომსახურების ტარიფები



საზღვაო ტრანსპორტზე ტარიფები ტვირთის გადატანაზე და გადაზიდვასთან დაკავშირებულ ყოველგვარ მომსახურებაზე განისაზღვრება დამოუკიდებლად – ბაზრის კონიუნქტურის გათვალისწინებით. ტარიფის გამოთვლას საფუძვლად უდევს მომსახურების თვითღირებულება, აგრეთვე რენტაბელობის სასაზღვრო დონე, რომელსაც ადგენენ მოქმედი კანონმდებლობის მიხედვით. სატრანსპორტო მომსახურების მომხმარებელს უფლება აქვს მოითხოვოს შეთავაზებული ტარიფის ეკონომიკური სააფუძველი.

საზღვაო ტრანსპორტზე ტვირთის გადატანაზე გადახდა ხორციელდება ან ტარიფით, ან საფრახტო განაკვეთით.

თუ ტვირთი მიმართულია მდგრადი სატვირთო ნაკადის მიმართულებით, მაშინ გადაზიდვა ხორციელდება სანაოსნო ხაზის სისტემით, ტვირთი მოძრაობს განრიგით და გადახდა ხდება გამოცხადებული ტარიფით.

იმ შემთხვევაში, როცა გადაზიდვის სამუშაოების შესრულება სატვირთო გემით არ არის დაკავშირებული მუდმივი ცურვის რაიონებთან, მუდმივ ჩატვირთვა-გადმოტვირთვასთან, აგრეთვე არ შემოიფარგლება ტვირთის განსაზღვრული სახით, მაშინ საფასური გადაზიდვაზე გამოითვლება საფრახტო განაკვეთით. საფრახტო განაკვეთი დგინდება საფრახტო ბაზრის კონიუნქტურაზე დამოკიდებულებით და ჩვეულებრივ დამოკიდებულია ტვირთის სახესა და სატრანსპორტო მახასიათებლებზე, რეისის პირობებსა და მასთან დაკავშირებულ გასავლებზე.



საზღვაო ტრანსპორტში ტარიფების დადგენის მეთოდოლოგიური საფუძველია განუვლი ხარჯების სრული დაფარვის პრინციპი, ტარიფის გამჭვირვალობა, ობიექტურობა, მოქნილობა, უცხოურ კომპანიებთან კონკურენციაში ეროვნული სამენარმეო სუბიექტების მხარდაჭერა, მომხმარებლის ინტერესების დაცვა, ანტიმონოპოლიური მიდგომები, კონკურენტუნარიანობის უზრუნველყოფა, არსებული ინფრასტრუქტურის სანარმოო სიმძლავრეების მაქსიმალური გამოყენება და პრიორიტეტების რანჟირებული დონის გათვალისწინება.

მომსახურების დანახარჯების კომპონენტების განსაზღვრა

1. მომსახურების ტარიფებს საფუძვლად უდევს დანახარჯების სრული გათვალისწინების პრინციპი. ამ ღირებულების საფუძვლის გაანგარიშებისას გათვალისწინება შემდეგი დანახარჯების კომპონენტები:

$$C_{სმ} = C_{ექს} + C_{ადმ} + C_{კდ} + C_{გად} + C_{სხვ}$$

$C_{ექს}$ - საექსპლუატაციო და ტექნიკური მომსახურების ხარჯები;

$C_{ადმ}$ - ადმინისტრაციული და საერთო ხარჯები;

$C_{კდ}$ - კაპიტალური დანახარჯები;

$C_{გად}$ - გადასახადები, რომლებიც მიეკუთვნებიან თვითღირებულებას;

$C_{სხვ}$ - სხვა ხარჯები.

2. საექსპლუატაციო ხარჯებს მიეკუთვნება:

ა) ძირითადი სანარმოო პერსონალის შრომის ანაზღაურება, სოციალური და სამედიცინო დაზღვევა, საპენსიო შენატანები, მგზავრობის ხარჯები, სადღეღამისო გადასახდელები, კადრების მომზადების ხარჯები, საძიებო და საპროექტო, საკონსტრუქტორო სამუშაოები (იმ შემთხვევის გარდა, როდესაც ასეთი სამუშაოების შედეგად იქმნება ახალი მსხვილი აქტივები), ძირითადი საშუალებების დაზღვევაზე განუვლი ხარჯები და კანონმდებლობით გათვალისწინებული სხვა ხარჯები;

ბ) დახარჯული მასალებისა და ინსტრუმენტების ღირებულება, ექსპლუატაციისა და ტექნომსახურების პროცესში გამოყენებული სათბობის და ელექტროენერჯის, კომუნალურ მომსახურებაზე, საკანცელარიო და საფოსტო ხარჯები, შენობების და დანადგარების იჯარის გადასახადი;

გ) საკონტრაქტო მომსახურების ანაზღაურება.

3. ადმინისტრაციული და საერთო ხარჯები:

ისინი მოიცავენ დანახარჯებს იმ პერსონალზე, რომელიც უშუალოდ ასრულებს ადმინისტრაციულ ფუნქციებს (დაგეგმვა და ფინანსირება, ადმინისტრაციული და სხვა დამხმარე მომსახურება), ასევე დანახარჯებს იმ შენობისა და დანადგარების ექსპლუატაციისა და ტექნომსახურებაზე, რომელიც გამოიყენება ადმინისტრაციული და საერთო მიზნებისათვის.

4. კაპიტალურ დანახარჯებში შედის:

საამორტიზაციო ანარიცხები გაიანგარიშება საგადასახადო კოდექსის შესაბამისად საკუთარ ძირითად ფონდებზე, ისინი გამომდინარეობენ მათი თავდაპირველი ღირებულებიდან, მონტაჟისა და გამოცდის დანახარჯებიდან, იმ საძიებო და საპროექტო საკონსტრუქტორო სამუშაოების ღირებულებიდან, რომელთა შედეგად შეიქმნა ახალი ძირითადი აქტივები. იმ შემთხვევაში, როდესაც არ არის რეგისტრირებული თავდაპირველი ღირებულება, შესაბამისი აქტივების ღირებულების შეფასება ხორციელდება კანონით დადგენილი პროცედურების გამოყენებით. საკრედიტო პროცენტები ძირითადად იყოფა ორ კატეგორიად:

ა) პირველი კატეგორია მოიცავს სარგებელს, რომელიც მიეცემა კრედიტორებს მათი კაპიტალით სარგებლობისათვის. როგორც წესი, ეს კაპიტალი მიმართულია ახალი აქტივების შესაძენად;



ბ) მეორე კატეგორია მოიცავს კატეგორიას, რომელიც გათვალისწინებულია შიდა მიზნებისათვის მთლიანი კაპიტალის ხარჯვის დასადგენად. ნასესხები კაპიტალი დაფინანსებული აქტივების შექმნის ხარჯების განსაზღვრის პროცესში, ზემოთ ნახსენები კატეგორიებიდან, მხედველობაში მიიღება სარგებლის მხოლოდ ერთ-ერთი კატეგორია.

5. ლიზინგის გადასახდელი მთლიანად მიეკუთვნება სანარმოს თვითღირებულებას.

6. თვითღირებულებისადმი მიკუთვნებული გადასახადების დარიცხვა ხორციელდება საქართველოს საგადასახადო კანონმდებლობით დადგენილი წესის შესაბამისად.

7. სხვა ხარჯები შეიცავს საიჯარო ქირას, ბიუჯეტის სესხებისა და კრედიტების სარგებლის გადახდას, ტექნიკური უსაფრთხოების ღონისძიებათა განხორციელების და კონტროლის ხარჯებს, მცირეფასიანი და სწრაფცვეთადი საგნების ცვეთის ანაზღაურების ხარჯებს, სალიცენზიო გადასახადებს და სხვა ხარჯების მუხლებს, რომლებიც არ არის გათვალისწინებული ხარჯების სხვა კომპონენტებში.

მოგების ნორმის ფორმირება

1. ტარიფში გათვალისწინებული ნორმატიული მოგება, გარდა სამენარმეო სუბიექტისათვის დივიდენდის მიცემისა და განვითარების ფონდების ფორმირებისა:

ა) წარმოადგენს სხვადასხვა რისკებისაგან დაცვის საშუალებას;

ბ) არის საბაზრო კონიუნქტურის ცვალებადობისადმი ტარიფების ადაპტირების ძირითადი კომპონენტი;

გ) უზრუნველყოფს კავშირს ქვეყნის მაკროეკონომიკურ პარამეტრებსა და განხორციელებული მომსახურების დაფინანსებას შორის;

დ) ითვალისწინებს სახელმწიფო სფეროში მოქცეული სამენარმეო სუბიექტების მომსახურების ტარიფებისადმი სხვადასხვა სპეცმოთხოვნებს.

2. რისკებისაგან ტარიფის დაცვის მექანიზმი ითვალისწინებს ორი სახის რისკებს:

ა) პროგნოზირებული მომსახურების მოცულობაზე ნაკლების შესრულებით, მოულოდნელი ფორს-მაჟორული ხარჯებისა და სხვა მოვლენებისას თვითღირებულების ღონის მერყეობას, რისთვისაც გამოიყენება K_1 კოეფიციენტი. მისი ოდენობა განისაზღვრება ბოლო 5 წლის განმავლობაში მომსახურების დაგეგმილი და ფაქტიური კუთრი ხარჯების ყველაზე დიდი განსხვავების გათვალისწინებით ფორმულით:

$$K_1 = (C_{ფ} - C_{გ})_{MAX} / C_{გ}$$

სადაც $C_{გ}$ და $C_{ფ}$ – არის გეგმური და ფაქტიური კუთრი ხარჯები იმ წელს, როდესაც $(C_{ფ} - C_{გ})_{MAX}$, ხოლო ამ პარამეტრების ტოლობის ან ფაქტიურის გეგმიურზე ჭარბობის შემთხვევაში $K_1 = 0$;

ბ) დაზღვეული ტვირთის დაზიანების ან დაკარგვის (დატაცების) შესაძლო ზარალს, რისთვისაც გამოიყენება K_2 კოეფიციენტი, მისი ოდენობა იანგარიშება ფორმულით:

$$K_2 = Z_n / Q,$$

სადაც Z_n – არის ტვირთის დაზღვევის ღირებულება ან რისკებით მიყენებული ზარალი, Q – შესაბამისი ტვირთის კუთრი სადაზღვევო ღირებულება.

3. საბაზრო კონიუნქტურის ცვალებადობისადმი ადაპტირების მიზნით გამოიყენება K_3 კოეფიციენტი. მისი რიცხვითი მნიშვნელობა შეირჩევა 0.8–1.2 ფარგლებში, მ. შ. მომსახურების მოცულების შემცირებისათვის გამოიყენება ქვედა ზღვრის მნიშვნელობები, არასაკმარისი სიმძლავრის შემთხვევაში კი – ზედა ზღვრის მნიშვნელობები.

4. ტარიფისადმი სხვადასხვა სახის სპეცმოთხოვნების გათვალისწინება (სპეცტარიფი, სამთავრობო შეთანხმებები და ა.შ.) შეიძლება K_4 კოეფიციენტის გამოყენებით, რომელიც ითვალისწინებს ასეთი სპეცმოთხოვნების განსახორციელებლად აუცილებელ დამატებით ხარჯებს და იანგარიშება ფორმულით:



$$K_4 = 1 + \Delta C / C,$$

სადაც ΔC – არის სპეცმომსახურების დამატებითი კუთრი ხარჯები,
 C – თვითღირებულება.

5. მაკროეკონომიკური პარამეტრების გათვალისწინებისათვის გამოიყენება ნორმატიული რენტაბელობის საანგარიშო დონე, რომელიც უშუალოდ დაკავშირებულია ქვეყნის შიდა საფინანსო ბაზარზე წინა საანგარიშო პერიოდში არსებული მოკლევადიანი საკრედიტო რესურსების სარგებლის განაკვეთთან და იანგარიშება ფორმულით:

$$R \leq 2K_{\text{კრ}}$$

სადაც R – არის ნორმატიული რენტაბელობის მაჩვენებელი,
 $2K_{\text{კრ}}$ – არის ქვეყნის საფინანსო ბაზარზე ეროვნული ბანკის მიერ დაფიქსირებული საკრედიტო რესურსების საშუალო წლიური სარგებელი.

6. მაკროეკონომიკური ფაქტორების კიდევ ერთი ელემენტი – ვალუტის საბაზრო კურსი სხვა ვალუტასთან მიმართებაში გაითვალისწინება K_5 კოეფიციენტით, რომლის მნიშვნელობა მიიღება საქართველოს ეროვნული ბანკის მიერ დადგენილი ეროვნული ვალუტის გაცვლის კურსის შესაბამისად.

7. ყოველივე ზემოთ აღნიშნულის გათვალისწინებით, ტარიფის თვითღირებულებასთან დაკავშირებული მოგების კომპონენტის საანგარიშოდ გამოიყენება ფორმულა:

$$M = [1 + K_1 + (0.01R - K_1)K_3K_4] (1 + K_2)K_5C$$

სადაც M – არის კუთრი მოგების გამთვალისწინებელი კომპონენტი,
 C – თვითღირებულება,

K_1 – ითვალისწინებს მოგების მინიმალურ დონეს, რომელიც იცავს კომპანიას თვითღირებულების მერყეობისაგან,

R – ადგილობრივი საფინანსო ბაზრის კონიუნქტურასთან დაკავშირებული ნორმატიული რენტაბელობა,

K_2 – დაზღვევის რისკების გათვალისწინების კოეფიციენტი,

K_3 – გადაზიდვების ბაზრის კონიუნქტურის გათვალისწინებული კოეფიციენტი,

K_4 – სპეცტარიფის კოეფიციენტი,

K_5 – საბაზრო გადაცვლის კურსი მუშა ვალუტის მიმართებაში.

8. მოყვანილ ფორმულაში K_3 და K_4 კოეფიციენტების ნამრავლი შიდა გადაზიდვებისათვის არ უნდა იყოს $(0,02R - K_1)$ -ზე მეტი არსებული გადახდისუნარიანი მოთხოვნის მიუხედავად.

გადასახადები

1. საერთაშორისო გადაზიდვების და მომსახურების ტარიფების სტრუქტურაში არ არის შეყვანილი დამატებული ღირებულების გადასახადი, რომელიც დაერიცხება ტარიფს მოქმედი საგადასახადო კანონმდებლობის შესაბამისად.

2. გადასახადები, რომლებიც თვითღირებულებას მიეკუთვნება, გაითვალისწინება თვითღირებულების შემადგენლობის შესაბამისი კომპონენტის სახით.

3. თვითღირებულების მდგენელებისა და გადასახადების საბალანსო ანგარიშებში სწორად და ადეკვატურად ასახვის, აგრეთვე მუშაობის ეფექტურობის ამსახველი ფინანსური კოეფიციენტების სწორად დადგენის მიზნით, სახელმწიფო რეგულირების სფეროში შესულ სამენარმეო სუბიექტს საკუთარი ხარჯებით ყოველწლიურად უტარდება



საფინანსო-საბუღალტრო საქმიანობის სრული დოკუმენტალური აუდიტორული შემოწმება კანონმდებლობით დადგენილი წესით.

სანავსადგურო მომსახურების ტარიფების სახეები და ფორმირების წესი

1. ტარიფების დონის დასადგენად მონაცემთა ძირითად წყაროს წარმოადგენს აღრიცხვისა და ანგარიშგების მონაცემები. ამა თუ იმ მომსახურების ღირებულების განსაზღვრის სიზუსტე დამოკიდებულია აღრიცხვიანობის დეტალიზაციის დონეზე.

2. სანავსადგურო მომსახურების ცალკეული გადასახდელის ღირებულებით საფუძველში შემავალი კომპონენტები შეიძლება განსხვავდებოდნენ ერთმანეთისაგან იმის მიხედვით, თუ რომელ ნავსადგურში, კერძოდ, რა სახის მომსახურებისათვის აიღება გადასახდელი, როგორია ცალკეული ნავსადგურის დანახარჯთა სტრუქტურა, ამ დანახარჯების აღრიცხვის დეტალიზაციის დონე.

3. სანავსადგურო მომსახურების ტარიფების დასადგენად განისაზღვრება სანავსადგურო გადასახდელების და მომსახურების სახეები. ქვემოთ ჩამოთვლილია სახელმწიფო რეგულირებადი ფასებით სანავსადგურო მომსახურების სახეები და მათზე დანახარჯების მიკუთვნების მეთოდები:

ა) შუქურით და სანავიგაციო მოწყობილობებით სარგებლობის ტარიფი მოიცავს ისეთი სანავიგაციო მოწყობილობების შენახვის ხარჯებს, როგორცაა შუქურები, არხის და სხვა შუქნიშნები, რომლებიც აუცილებელია ნაოსნობის უსაფრთხოებისათვის. მასვე მიეკუთნება სპეციალური დანიშნულების გემების შენახვის ხარჯები;

ბ) ნაოსნობის მართვის ტარიფს მიეკუთვნება სახელმწიფო საზღვაო ინსპექციისა და ნაოსნობის უსაფრთხოების ტექნიკური სამუალებების შენახვის ხარჯები;

გ) სახელმწიფო საზღვაო-სამაშველო საკოორდინაციო ცენტრის ტარიფი მოიცავს ცენტრის, სამაშველო-საძიებო გემებისა და ნავთობის ავარიული დაღვრის ლიკვიდაციისათვის საჭირო დანადგარების შენახვის ხარჯებს;

დ) სატონაუო ტარიფს მიეკუთნება შიდა სანავსადგურო გზების, ხიდების, შენობების, ტერიტორიის, განათების, ტალღამჭრელების, ჰიდროტექნიკური ნაგებობების ნაწილის, სანავსადგურო ფლოტის ნაწილის, სალოცმანო გემებისა და სხვა სამუალებების შენახვის ხარჯები, რომლებიც არ მიეკუთნება სპეციფიკური სანავსადგურო ფუნქციების შესრულებას;

ე) სალოცმანო გაცილების ტარიფს მიეკუთნება ნავსადგურში შემოსული გემების სალოცმანო მომსახურების ხარჯები – ძირითადი ნავსადგურის კაპიტნისა და სალოცმანო სამსახურების შენახვის ხარჯები;

ვ) სანიტარიული მომსახურების ტარიფს მიეკუთნება გემების ნარჩენების, ნავთობისა და ქიმიკატების მიღების, შენახვისა გადამუშავების ხარჯები;

ზ) არხით სარგებლობის ტარიფს მიეკუთნება არხის სათანადო სიღრმეების შენარჩუნებისათვის განუული ხარჯები, სანავსადგურო ფლოტის ნაწილის, სპეციალური მინახაპია გემებისა და სხვა სამუალებების შენახვის ხარჯები;

თ) ბუქსირებით მომსახურების ტარიფს მიეკუთნება საბუქსირო გემების შენახვის ხარჯები;

ი) გემის მიბმის ტარიფს მიეკუთნება გემების ნავმისადგომთან დაყენების და მიბმის ხარჯები, აგრეთვე ნავმისადგომის გასწვრივ მცირე მანძილზე გადაადგილების ხარჯები;

კ) ნავმისადგომთან დგომის ტარიფს მიეკუთნება ნავმისადგომის შენახვისა და ექსპლუატაციის ხარჯები, აგრეთვე სანავსადგურო ფლოტის ნაწილის შენახვის ხარჯები.

საჰაერო ტრანსპორტის მომსახურების ტარიფები



სააერნაოსნო მომსახურების საფასური შედგება საქართველოს საჰაერო სივრცეში სხ (საფრენოსანო ხომალდი) მარშრუტზე მოძრაობის და აეროდრომის ზონაში მომსახურების საფასურისაგან.

ადგილობრივ საჰაერო მიმოსვლაში სააერნაოსნო მომსახურების მოქმედი სატარიფო

განაკვეთის 84,746 პროცენტი წარმოადგენს შპს „საქაერონავიაცია“-ს კუთვნილ საფასურს, ხოლო 15,254 პროცენტი - დღგ-ს

სხ-ის ასაფრენი მაქსიმალური მასა განისაზღვრება სხ-ის სერტიფიკატის მიხედვით ტონებში, მძიმის შემდეგ სამი ნიშნის სიზუსტით.

საქართველოს საჰაერო სივრცეში სხ მარშრუტზე მოძრაობის მომსახურების სატარიფო განაკვეთები

სააერნაოსნო მომსახურების საფასურის გაანგარიშება საჰაერო ხომალდების საქართველოს საჰაერო სივრცეში მარშრუტზე მოძრაობისას და საქართველოს აეროპორტებში დაფრენისას (აფრენისას) სხ, რომლის ასაფრენი მასა 230 ტონაზე ნაკლებია ხორციელდება ევროკონტროლის შემდეგი ფორმულით:

$$R = T \times D \times W$$

სადაც R - სააერნაოსნო მომსახურების ასაკრები საფასური;

T - სააერნაოსნო მომსახურების კუთრი სატარიფო განაკვეთი - 38.0 აშშ დოლარი;

D - მანძილის ფაქტორი, რომელიც გაიანგარიშება საქართველოს საჰაერო სივრცეში საჰაერო ხომალდის შესვლის და გასვლის წერტილს შორის ორთოდრომიული მანძილის (კილომეტრებსი) გაყოფით 100-ზე და მისი დამრგვალებით მძიმის შემდეგ ორი ნიშნის სიზუსტით;

W - სხ წონის კოეფიციენტი, რომელიც გაიანგარიშება შემდეგი ფორმულით:

$$W = \sqrt{MTOW/50}$$

სადაც MTOW - sx-ს სერტიფიკატით განსაზღვრული მაქსიმალური ასაფრენი მასა. იგი იზომება ტონებში. წონის კოეფიციენტი მძიმის შემდეგ სამი ნიშნის სიზუსტით განისაზღვრება. სააერნაოსნო მომსახურების საფასურის გაანგარიშება საჰაერო ხომალდების საქართველოს საჰაერო სივრცეში მარშრუტზე მოძრაობისას და



საქართველოს აეროპორტებში დაფრენისას (აფრენისას) 230 ტონის ჩათვლით და ზევით გაიანგარიშება შემდეგი ფორმულით:

$$R = T \times D$$

სადაც T არის სააერონავსო მომსახურების კუთრი სატარიფო განაკვეთი - 84.0 აშშ დოლარი.

ავიაგადაზიდვების თვითღირებულების განსაზღვრა

ავიაგადაზიდვების თვითღირებულება საფრენი აპარატების ტიპების მიხედვით განისაზღვრება ფრენა-საათის თვითღირებულებისა და ფრენის საათობრივი მწარმოებლურობის საფუძველზე:

$$S = \frac{E_{ფრ.სთ.}}{A_{მწ}} = \frac{E_{ფრ.სთ.}}{G_{ზღვრ} \cdot V_{წ}}$$

სადაც: E_{ფრ.სთ.} - ფრენა-საათის თვითღირებულება;
A_{მწ} - ფრენის საათობრივი მწარმოებლურობა (ტ/კმ);
V_წ - საშუალო სარეისო სიჩქარეა (კმ/სთ).

აღნიშნული ფორმულა საშუალებას გვაძლევს განვსაზღვროთ დანახარჯების კონკრეტული სიდიდე პირდაპირი ფრენის ნებისმიერი მანძილისათვის.

საათობრივი დანახარჯების ცვლილება, ცალკეულ დანახარჯთა სტატიებისა და პირდაპირი ფრენის მანძილის მიხედვით, იანგარიშება განტოლებაში სარეისო სიჩქარისა V_წ და დაშვების გარეშე პირდაპირი ფრენის მანძილის L_{კგმ} შეტანით. V_წ და L_{კგმ} აიღება დაშვების გარეშე პირდაპირი ფრენის მანძილის მოცემული ინტერვალებისა და თვითფრინავთა ტიპებისათვის.

ერთი ფრენა-საათის თვითღირებულების განსაზღვრა

ერთი ფრენა-საათის (E_{ფრ.სთ.}) კალკულაციაში საექსპლუატაციო დანახარჯების კლასიფიცირება ხორციელდება პირდაპირი და ზედნადები მუხლების მიხედვით:

$$E_{ფრ.სთ.} = E_{სსგ} + E_{აგ} + E_{სარ.ფ} + E_{შრა}^{სშ} + E_{შრა}^{სსშ} + E_{შრა}^{დშშ} + E_{ად} + E_{წმ} + E_{ლგ} + E_{სა} + E_{სსდ} \quad (6).$$

- სადაც: E_{სსგ} - დანახარჯებია სანვავ-საცხებ მასალებზე (ლარი/საათი);
E_{აგ} - დანახარჯები თვითმფრინავის პარკის ამორტიზაციაზე (ლარი/საათი);
E_{სარ.ფ} - სარემონტო ანარიცხები (ლარი/საათი);
E_{შრა}^{სშ} - დანახარჯები საფრენოსნო შემადგენლობის შრომის ანაზღაურებაზე (ლარი/საათი);
E_{შრა}^{სსშ} - - დანახარჯები საინჟინრო-საავიაციო შემადგენლობის შრომის ანაზღაურებაზე (ლარი/საათი);
E_{შრა}^{დშშ} - - დანახარჯები დანარჩენი.მიწისზედა შემადგენლობის შრომის ანაზღაურებაზე (ლარი/საათი); ა
E_{ად}-სააეროპორტო დანახარჯები (ლარი/საათი);
E_{წმ} - სააერონავიგაციო მოსაკრებლები (ლარი/საათი);
E_{ლგ} - სალიზინგო გადასახადი (ლარი/საათი);
E_{სა} - სააგენტო ანარიცხები (ლარი/საათი);



E სსდ - დანარჩენი სანარმოო და საერთო სამეურნეო დანახარჯები (ლარი/საათი).

საპაერო ტრანსპორტირების ღირებულება დამოკიდებულია რეალური და მოცულობითი წონის თანაფარდობაზე.

მოცულობითი წონა შემდეგნაირად გამოითვლება: სიგრძე X სიგანე X სიმაღლე / 6000. (სმ და კგ ერთეულისთვის)

თუ მოცულობითი წონა აჭარბებს რეალურს, ტრანსპორტირების ღირებულება დამოკიდებული იქნება მოცულობით წონაზე.

ტვირთის ღირებულება ტვირთის მთლიანად ან ნაწილობრივ დაკარგვისას

1. წესების თანახმად, გადამზიდველი ვალდებულია ტვირთის მთლიანად ან ნაწილობრივ დაკარგვისათვის ანაზღაუროს ზიანი, მაშინ ზიანის ანაზღაურება მოხდება ტვირთის გადაცემის ადგილსა და დროის მოქმედი ტვირთის ფასის მიხედვით.

2. ტვირთის ღირებულება განისაზღვრება საბირჟო ფასით, ხოლო ასეთი ფასის არარსებობისას - საბაზრო ფასით; თუკი არც ასეთი ფასი არსებობს, მაშინ - მსგავსი სახეობისა და ღირებულების ანალოგიურად.

3. გადაზიდვის თანხა, საბაჟო და სხვა მსგავსი ხარჯები უკან უნდა დაბრუნდეს, ოღონდ ტვირთის მთლიანად დაკარგვისას - მთლიანად, ხოლო ნაწილობრივი დაკარგვისას - ნაწილობრივ;

4. თუ გადაცილებულია ტვირთის მიტანის ვადა და უფლებამოსილი პირი დაამტკიცებს, რომ ამის გამო მიადგა ზიანი, გადამზიდველმა უნდა აანაზღაუროს იგი მხოლოდ ამ ტვირთის ღირებულების ოდენობამდე. მეტი ანაზღაურების მოთხოვნა შეიძლება მხოლოდ მაშინ, როცა 694-ე მუხლის თანახმად, არსებობდა განსაკუთრებული ინტერესი ამ გადაზიდვის მიმართ, ან მითითებული იყო ტვირთის ღირებულება. კერძოდ, გამგზავნს შეუძლია დათქმული დანამატის გადახდის საფუძველზე, ზედნადებში აღნიშნოს თავისი განსაკუთრებული დაინტერესება ამ გადაზიდვით იმ შემთხვევებისათვის, როცა დაიკარგება ან დაზიანდება ტვირთი, ანდა გადაცილებული იქნება მისი ჩაბარების ვადა.

კონკრეტული განსაზღვრული ნორმები არსებობს და მოქმედებს ტვირთის დაზიანების ანაზღაურებასთან დაკავშირებული საკითხების სამართლებრივად გადანყვეტის მიზნითაც.

კითხვები თვითშემოწმებისთვის:

1. რა არის მოგება?
2. როგორ იანგარიშება საშუალო და ბლვრული დანახარჯები?
3. ააგეთ საშუალო შემოსავლების და ბლვრული შემოსავლების მრუდები და მონიშნეთ მათერიალური ნაკადის ოპტიმალური რაოდენობა;
4. როგორ შეიძლება განისაზღვროს სანარმოს წონასწორობის წერტილი ბლვრული შემოსავლების და ბლვრული დანახარჯების საშუალებით?
5. რა შემთხვევაში აჩერებს ფირმა წარმოებას?
6. როგორ იანგარიშება საავტომობილო ტრანსპორტისთვის გადაზიდვის თვითღირებულება?



ტრანსპორტისთვის გადაზიდვის



7. რომელი კომპონენტებისგან შედგება საავტომობილო ტრანსპორტის საერთო დანახარჯები?
8. როგორ იცვლება ცვლადი ხარჯი საავტომობილო ტრანსპორტზე?
9. რა მიეკუთვნება საავტომობილო ტრანსპორტის მუდმივ ხარჯებს?
10. რას ეწოდება საგზაო ხარჯი?
11. ჩამოთვალეთ დატვირთვა-განტვირთვის სამუშაოებთან დაკავშირებული ხარჯები;
12. როგორ იანგარიშება სატრანსპორტო მუშაობა?
13. რა ახდენს გავლენას სატრანსპორტო პროცესის შესრულების დროზე?
14. ჩამოთვალეთ ის ხუთი ძირითადი ელემენტი, რომელიც გავლენას ახდენს სატრანსპორტო მუშაობის შესრულებაზე?
15. რას ეწოდება ტარიფი?
16. რომელი ტარიფები გამოიყენება საავტომობილო ტრანსპორტით ტვირთის გადაზიდვის დროს?
17. რა ახდენს გავლენას ტვირთის საფასურზე?
18. რა შედის ადმინისტრაციულ დახარჯებში?
19. რა შედის კაპიტალურ დახარჯებში?
20. რომელი დანახარჯები მიეკუთვნება სხვა დახარჯებს?
21. რა ახდენს გავლენას ტვირთის ღირებულებაზე სარკინიგზო ტრანსპორტზე?
22. როგორი ტარიფები გამოიყენება ტვირთის ღირებულების განსაზღვრისთვის სარკინიგზო ტრანსპორტით?
23. როგორ იანგარიშება მოგება საზღვაო გადაზიდვების დროს?
24. როგორ იანგარიშება ავიაგადაზიდვების თვითღირებულება?
25. როგორ იანგარიშება ერთი ფრენა-საათის თვითღირებულება?



თავი 8. შრომითი და ეკოლოგიური უსაფრთხოება

8.1 შრომითი უსაფრთხოების ნორმების დაცვა

შრომითი უსაფრთხოების დაცვას დადებითი შედეგების მოტანა შეუძლია როგორც სოციალური, ასევე ეკონომიკური თვალსაზრისით. უსაფრთხო სამუშაო გარემო ხელს უწყობს დასაქმებულის უფრო ეფექტურ მუშაობას და ამცირებს სამუშაოდან მიღებული ტრავმებს. მისი დაცვა მნიშვნელოვანია როგორც მორალური, ასევე ლეგალური თუ ფინანსური მიზეზებით. ყველა განვითარებულ ქვეყანაში მას დიდ ყურადღებას ანიჭებენ.

მსოფლიოს ჯანდაცვის ორგანიზაცია შრომით და ჯანმრთელობის უსაფრთხოებას განსაზღვრავს შემდეგნაირად: “პროფესიული ჯანმრთელობა უკავშირდება სამუშაო ადგილზე ყველანაირ შრომითსა თუ ჯანმრთელობით უსაფრთხოებას და მთავარი მისი ამოცანაა სამუშაო ადგილზე რისკების შემცირება”. განსაზღვრების მიხედვით შეგვიძლია ჩამოვყალიბოთ 3 მიზანი პროფესიული ჯანმრთელობისა:

1. დასაქმებულთა ჯანმრთელობისა და შრომისუნარიანობის შენარჩუნება და ხელშეწყობა;
2. სამუშაო გარემოსა და თვითონ სამუშაოს გაუმჯობესება, რათა ის იყოს შესაბამისი უსაფრთხო სამუშაო გარემოსთან;
3. ისეთი სამუშაო კულტურისა თუ ორგანიზაციებისა შექმნა, რომლებიც ითვალისწინებენ უსაფრთხო და ჯანსაღი სამუშაო გარემოს ფორმირებას, რაც თავისი მხრივ ხელს შეუწყობს პოზიტიური სოციალური გარემოს ჩამოყალიბებასა და პროდუქტიულობის ამაღლებას.

შრომითი და ჯანმრთელობითი უსაფრთხოება წარმოდგენილია როგორც კანონების ერთობლიობა, რომელიც უზრუნველყოფს ბემოთ ჩამოთვლილ მიზნების მიღწევას. უნდა აღინიშნოს, რომ ეს კანონები განსხვავდება ქვეყნებს შორის. გარკვეულ ქვეყნებს მკაცრად განერილი მოვალეობები აქვს დაკისრებული დამსაქმებლის მიმართ, რომელიც არეგულირებს შრომით ჯანდაცვას. შრომითი და ჯანმრთელობის უსაფრთხოების წესების შექმნა დაიწყო 1950 წლიდან, როდესაც შრომის საერთაშორისო ორგანიზაცია (ILO) და მსოფლიო ჯანდაცვის ორგანიზაცია (WHO) შეთანხმდა სამუშაო ადგილზე ჯანდაცვის სტანდარტებზე.

ეს სტანდარტები შეგვიძლია დავყოთ 3 მიმართულებით:

1. ფიზიკური რისკები. მაგალითად:
 - ხმაური სამუშაო ადგილზე, რომელიც ყველაზე ფართოდ გავრცელებული რისკია. ამან შეიძლება გამოიწვიოს დროებით სმენის დაქვეითება, ხმაური ყურებში. ის განეკუთვნება საკმაოდ საშიშ რისკთა ჯგუფს, რადგან მისი ბემოქმედების შედეგის მიღება ხდება დროთა განმავლობაში და ვერ ხდება ზუსტი დაკვირვება. ვიბრაცია, რომელიც დაკავშირებულია მოკლე და ხშირ-ხშირ რეფლექსურ მოძრაობებთან მექანიკური დანადგარის გამოყენების დროს.



მსგავსი პრობლემა შეიძლება წარმოშვას ასევე დიდი ტექნიკური აღჭურვილობის გადმოტანამ, ტრაქტორის ტარებამ და ა.შ. ამ რისკს უშეტესად უკავშირდება პრობლემები მკლავისა და ხელის არეში და შეიძლება გამოიწვიოს დროებითი ხელის ტრავმა ან რეინოს სინდრომი.

- ტემპერატურა სამუშაო ადგილზე, რომელიც არ უნდა იყოს არც მაღალი და არც დაბალი. მაღალ ტემპერატურას აქვს როგორც მოკლევადიანი, ასევე გრძელვადიანი ეფექტები.
- 2. სამუშაო ორგანიზაცია. სამუშაო ადგილი, იქნება ეს სატვირთო ავტომობილი, ფაბრიკა თუ ოფისი და ასევე სამუშაოს სახეობა, იქნება ეს ტვირთის გადაზიდვა, პროდუქციის წარმოება თუ ინფორმაციის გენერირება, შედგება გარკვეული ფიზიკური თუ სოციალური ურთიერთქმედებებისგან. სამუშაო გარემოს მახასიათებლები, რომლებსაც შეუძლია გავლენა იქონიოს შრომისა და ჯანმრთელობის უსაფრთხოებაზე, შემდეგია:
 - ორგანიზაციის ზომა, რესურსები და ეკონომიკური მახასიათებლები
 - ორგანიზაციის სტაბილურობა და დასაქმებულთა უსაფრთხოება
 - სამუშაო საათები
 - სამუშაო დატვირთვა
 - შვებულების პოლიტიკა
 - სამსახურიდან გაშვების შიდაგანაწესი
 - ანაზღაურების პოლიტიკა
 - დასაქმებულთა ასაკი, გამოცდილება და განათლება



➤ ჯანმრთელობის დაზღვევის სისტემა

ასევე შრომითი და ჯანმრთელობიში უსაფრთხოების ფარგლებში დიდი ყურადღება ენიჭება სამუშაო ადგილებზე მოწვევის ნებადართულობას, რომელიც ზიანს აყენებს ასევე სხვების ჯანმრთელობასაც. საჭიროების შემთხვევებში არის თუ არა ადგილზე ცეცხლმაქრი, პირველადი დახმარების ნაკრები, დაცულია თუ არა შეზღუდული შესაძლებლობების მქონეთა უფლებები.



შრომითი უსაფრთხოების ნორმები საქართველოში

საქართველოში, ისევე, როგორც მრავალ სხვა ქვეყანაში, ყურადღება ექცევა შრომით და ჯანმრთელობის უსაფრთხოებას. საქართველოს შრომით კოდექსში შეგვიძლია ნავიკითხოთ შემდეგი ინფორმაცია.

[მუხლი 35. უსაფრთხო და ჯანსაღი სამუშაო გარემოს უფლება](#)

1. დამსაქმებელი ვალდებულია უზრუნველყოს დასაქმებულის სიცოცხლისა და ჯანმრთელობისათვის მაქსიმალურად უსაფრთხო სამუშაო გარემოთი.
2. დამსაქმებელი ვალდებულია გონივრულ ვადაში მიანოდოს დასაქმებულს მის ხელთ არსებული სრული, ობიექტური და გასაგები ინფორმაცია ყველა იმ ფაქტორის შესახებ, რომლებიც მოქმედებს დასაქმებულის სიცოცხლესა და ჯანმრთელობაზე ან ბუნებრივი გარემოს უსაფრთხოებაზე.
3. დასაქმებულს უფლება აქვს უარი განაცხადოს იმ სამუშაოს, დავალების ან მითითების შესრულებაზე, რომელიც ეწინააღმდეგება ანონს, ან შრომის უსაფრთხოების პირობების დაუცველობის გამო აშკარა და არსებით საფრთხეს უქმნის მის ან მესამე პირის სიცოცხლეს, ჯანმრთელობას, საკუთრებას ან ბუნებრივი გარემოს უსაფრთხოებას. დასაქმებელი ვალდებულია დაუყოვნებლივ შეატყობინოს დამსაქმებელს იმ გარემოების შესახებ, რომლის გამოც იგი უარს ამბობს შრომითი ხელშეკრულებით ნაკისრი ვალდებულების შესრულებაზე.



4.დამსაქმებელი ვალდებულია დანერგოს შრომის უსაფრთხოების უზრუნველყოფი პრევენციული სისტემა და დროულად მიაწოდოს დასაქმებულს სათანადო ინფორმაცია შრომის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული რისკებისა და მათი პრევენციის ზომების, აგრეთვე საფრთხის შემცველ ალტურვილობასთან მოპყრობის წესების შესახებ, აუცილებლობის შემთხვევაში უზრუნველყოს დასაქმებული პერსონალური დამცავი ალტურვილობით, სახიფათო მონყობილობა ტექნოლოგიურ პროგრესთან ერთად დროულად შეცვალოს უსაფრთხოთი ან ნაკლებად სახიფათოთი, მიიღოს ყველა სხვა გონივრული ზომა დასაქმებულის უსაფრთხოებისათვის და მისი ჯანმრთელობის დასაცავად.

5.დამსაქმებელი ვალდებულია მიიღოს ყველა გონივრული ზომა სანარმოო შემთხვევის შედეგების დროული ლოკალიზაციისა და ლიკვიდაციისათვის, პირველადი დახმარების აღმოჩენისა და ევაკუაციისათვის.

6.დამსაქმებელი ვალდებულია სრულად აუნაზღაუროს დასაქმებულს სამუშაოს შესრულებასთან დაკავშირებული, ჯანმრთელობის მდგომარეობის გაუარესებით მიყენებული ზიანი და აუცილებელი მკურნალობის ხარჯები.

7.დამსაქმებელი ვალდებულია უზრუნველყოს ორსული ქალის დაცვა ისეთი შრომისაგან, რომელიც საფრთხეს უქმნის მის ან ნაყოფის კეთილდღეობას, ფიზიკურ და ფსიქიკურ ჯანმრთელობას.

8.მძიმე, მავნე და საშიშ პირობებიან სამუშაოთა ნუსხა, შრომის უსაფრთხოების წესები, მათ შორის, დამსაქმებლის ხარჯით დასაქმებულის სავალდებულო პერიოდული სამედიცინო შემოწმების შემთხვევები და წესები, განისაზღვრება საქართველოს კანონმდებლობით.

მუხლი 29. სანიტარიულ-ჰიგიენური მოთხოვნები შრომის პირობების შესახებ

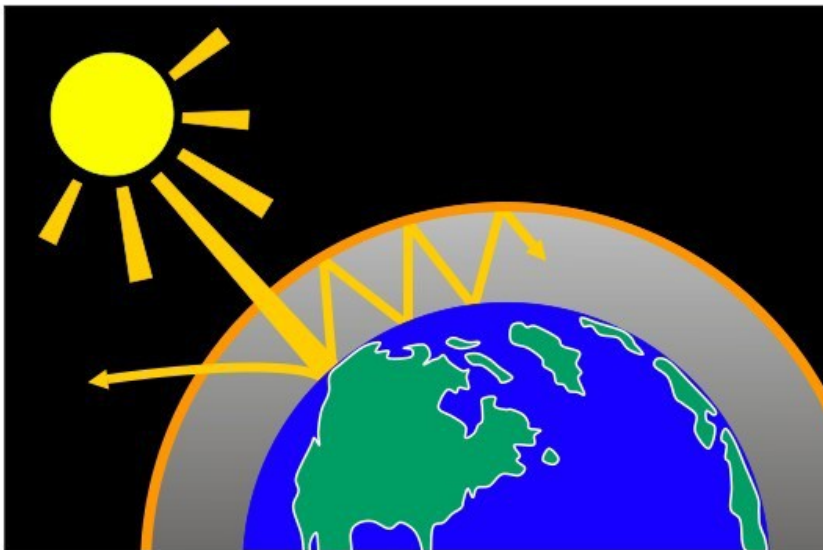
- შრომის პირობები, სამუშაო ადგილი და შრომის პროცესი არ უნდა ახდენდეს მავნე ზეგავლენას მუშაკის ჯანმრთელობაზე.
- ფიზიკური ან/და იურიდიული პირი ვალდებულია შეასრულოს სანიტარიულ-ჰიგიენური მოთხოვნები სანარმოო პროცესისა და ტექნოლოგიური დანადგარის, სამუშაო ადგილის, მუშაკის კოლექტიური და ინდივიდუალური დაცვის საშუალებების, მუშაკის სამუშაო რეჟიმისა და საყოფაცხოვრებო მომსახურების თაობაზე.
- ფიზიკური ან/და იურიდიული პირი ვალდებულია შეაჩეროს იმ ობიექტის (საამქროს, უბნის და ა.შ.) ექსპლუატაცია, სადაც მუშაკის შრომის პირობები არ შეესაბამება სანიტარიულ ნორმებს და საფრთხეს უქმნის მის ჯანმრთელობას.

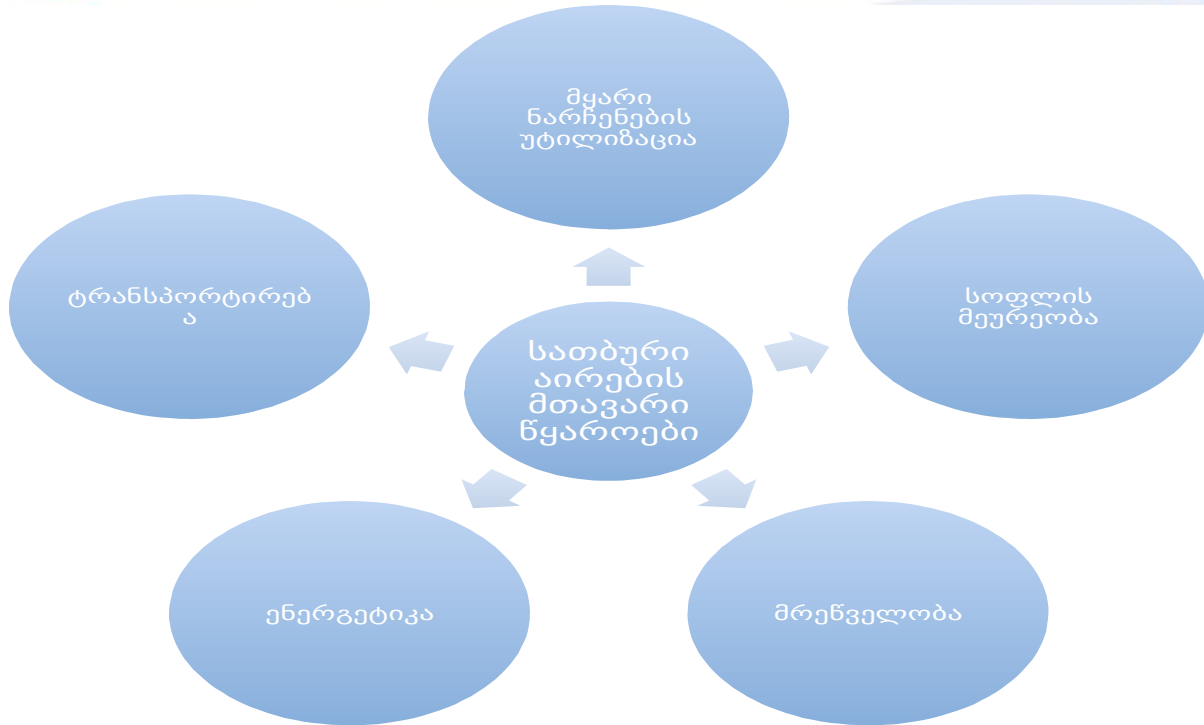
8.2 გარემოს ეკოლოგიური უსაფრთხოება

გარემოს ეკოლოგიურ უსაფრთხოებას მაღალი პრიორიტეტი ენიჭება მთელს მსოფლიოში. ეს პრობლემა დიდი ხანია გასცდა ლოკალურ მასშტაბებს და გახდა გლობალური მნიშვნელობის. დაბინძურებული ნივთიერებების შემოტანა ბუნებრივ გარემოში, რომელიც იწვევს ცვალებადობას, არეულობას, ზიანს ან დისკომფორტს ფიზიკურ სისტემებსა თუ ცოცხალ ორგანიზმებში. ადამიანთა საქმიანობა სერიოზულ ზიანს აყენებს გარემოს. გარემოს დაბინძურების ერთ-ერთი ფორმა საყოფაცხოვრებლო ნაგვის

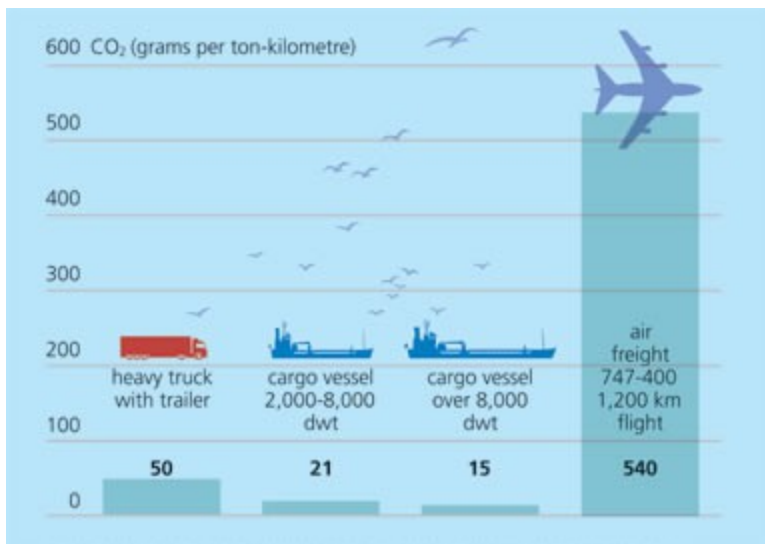


დაყრათ, თუმცა გაცილებით უფრო სერიოზულ ზიანს სამრეწველო და სასოფლო-სამეურნეო სანარმოთა საქმიანობისა და სატრანსპორტო საშუალებათა მოქმედების ნარჩენი პროდუქტები იწვევს, რომლებიც ჰაერსაც აბინძურებს, წყალსაც და ნიადაგსაც უკვე კარგად გააზრებულია, რომ გარდა ტოქსიკური დამბინძურებლებისა, არსებობს კიდევ მრავალი საფრთხე, რომელიც ინდუსტრიულ განვითარებას შეუძლია მოუტანოს. მაგ: ნახშირორჟანგის გამოყოფა სერიოზული პრობლემა გახდა გლობალური ეკოსისტემისა. ინდუსტრიული სისტემა სწრაფი ზრდა, პროდუქციის წარმოება და მისი გადატანა ერთი ადგილიდან მეორეზე. გარემოსთვის მავნე ქიმიური ნივთიერებების ატმოსფეროში შეღწევა შესაძლებელია სხვადასხვა ბუნებრივი გზით. გასათვალისწინებელია რომ ქვანახშირის, ნავთობის, ბენზინისა და სხვ. გამიყენება ჰაერის დაბინძურების უდიდესი წყაროა. გამონაბოლქვი შეიცავს ჭვარტლის მყარ ნაწილაკებს და აირებს. ნახშირორჟანგს, აზოტსა და გოგირდის ოქსიდებს და გოგირდნალბადს. მზის ზემოქმედებით ისინი წარმოქმნიან კვამლის საბურველს-სმოგს, რომელიც ამჟამად მრავალი დიდი ქალაქის თავზე მუდმივად არის ჩამონოლილი. გამონაბოლქვი პირდაპირ ზემოქმედებს ორგანიზმებზე, აგრეთვე იწვევს გარემოში არასასურველ ცვლილებებს, რომლის მავნე ზეგავლენა მოგვიანებით მჟღავნდება. ეს ნივთიერებები ხელს უწყობენ სათბურის ეფექტს (**სათბურის ეფექტს ატმოსფეროს** მიერ **დედამიწის ინფრანითელი გამოსხივების** დაჭერის შედეგად დედამიწის ზედაპირის გათბობის პროცესს უწოდებენ) რაც თავის მხრივ იწვევს მთლიანი დედამიწის ტემპერატურის მატებას.





როგორც აღინიშნა ტრანსპორტირებას დიდი ზიანის მიყენება შეუძლია გარემოზე.



გარემოს დაბინძურება საქართველოში



ყველა ქვეყანა ცდილობს შეამციროს გარემოზე ზემოქმედება გარკვეული რეგულაციების შემოღებით. საქართველოშიც არსებობს შემდეგი სახის რეგულაციები:

მუხლი 23. ატმოსფერული ჰაერის მავნე ნივთიერებებით დაბინძურების სახეები

- ა) ატმოსფერულ ჰაერში მავნე ნივთიერებათა გაფრქვევა დაბინძურების სტაციონარული წყაროებიდან;
- ბ) ატმოსფერულ ჰაერში მავნე ნივთიერებათა გაფრქვევა დაბინძურების მობილური წყაროებიდან;
- გ) ატმოსფერულ ჰაერში მავნე ნივთიერებათა გაფრქვევა დაბინძურების დისპერსიული წყაროებიდან;
- დ) ატმოსფერულ ჰაერში მავნე ნივთიერებათა გაფრქვევა დაბინძურების მცირე მასშტაბის წყაროებიდან.

მუხლი 30. გარემოში მავნე ნივთიერებათა ემისიისა და მიკროორგანიზმებით დასაშვები ნორმები

1. გარემოში მავნე ნივთიერებათა ემისიისა და მიკროორგანიზმებით დაბინძურების ზღვრულად დასაშვები ნორმები მუშავდება დაბინძურების ყოველი კონკრეტული წყაროსათვის მათი ტექნოლოგიური თავისებურებებისა და ადგილმდებარეობის ფონური დაბინძურების გათვალისწინებით იმგვარად, რომ ემისიური ნივთიერებების და მიკროორგანიზმების კონცენტრაციამ ადგილზე არ გადააჭარბოს ზღვრულად დასაშვები კონცენტრაციის დონეს.

2. გარემოში მავნე ნივთიერებათა ემისიისა და მიკროორგანიზმებით დაბინძურების ზღვრულად დასაშვები ნორმები განისაზღვრება ყოველ ხუთ წელიწადში ერთხელ "გარემოში მავნე ნივთიერებათა ემისიისა და მიკროორგანიზმებით დაბინძურების ზღვრულად დასაშვები ნორმების შესახებ" დებულებით, რომელსაც შეიმუშავებს და ამტკიცებს სამინისტრო.

გარემოს დაცვის ძირითადი პრინციპები პრაქტიკაში

მუხლი 12. ატმოსფერული ჰაერის მავნე ნივთიერებებით დაბინძურება

ატმოსფერული ჰაერის მავნე ნივთიერებებით დაბინძურება არის ადამიანის საქმიანობის შედეგად ატმოსფერულ ჰაერში ნებისმიერი ნივთიერების გაფრქვევა (ემისია), რომელიც ახდენს ან რომელმაც შეიძლება მოახდინოს უარყოფითი ზეგავლენა ადამიანის ჯანმრთელობასა და ბუნებრივ გარემოზე.

მუხლი 15. ატმოსფერულ ჰაერზე ხმაურის, ვიბრაციის, ელექტრომაგნიტური ველებისა და სხვა სახის ფიზიკური ზემოქმედება:

- ატმოსფერული ჰაერის ხმაურის, ვიბრაციის, ელექტრომაგნიტური ველებისა და სხვა სახის ფიზიკური ზემოქმედებისაგან დაცვის მიზნით წესდება ხმაურის,



ვიბრაციის, ელექტრომაგნიტური ველებისა და სხვაგვარი ფიზიკური ზემოქმედების ზღვრულად დასაშვები ნორმები, რომელთა განსაზღვრის პერიოდულობა დგინდება "გარემოს დაცვის შესახებ" საქართველოს კანონით.

- ატმოსფერული ჰაერის ხმაურის, ვიბრაციის, ელექტრომაგნიტური ველებისა და სხვა სახის ფიზიკური ზემოქმედებისაგან დაცვის სამართლებრივი რეჟიმი განისაზღვრება "ხმაურისა და ვიბრაციის მავნე ზემოქმედებისაგან ატმოსფერული ჰაერის დაცვის შესახებ" და "ელექტრომაგნიტური ველებისა და სხვა სახის ფიზიკური ზემოქმედებისაგან ატმოსფერული ჰაერის დაცვის შესახებ" საქართველოს კანონებით.
- ამ მუხლის მე-2 პუნქტით განსაზღვრული ნორმატიული აქტების ამოქმედებამდე ატმოსფერული ჰაერის ხმაურის, ვიბრაციის, ელექტრომაგნიტური ველებისა და სხვა სახის ფიზიკური ზემოქმედებისაგან დაცვის რეგულირება ხორციელდება "გარემოს დაცვის შესახებ" საქართველოს კანონით დადგენილი გარემოს დაცვისა და "ჯანმრთელობის დაცვის შესახებ" საქართველოს კანონით დადგენილი ადამიანის ჯანმრთელობისათვის უსაფრთხო გარემოს უზრუნველყოფის ძირითადი პრინციპებით, სახელმწიფო სტანდარტებით, სანიტარიულ-ჰიგიენური ნორმებითა და წესებით და ამავე სფეროში მოქმედი კანონმდებლობით დადგენილი ნორმების საფუძველზე.

მუხლი 16. ატმოსფერული ჰაერის მავნე ნივთიერებებით დაბინძურებისაგან დაცვის სისტემა

1. ატმოსფერული ჰაერის ადამიანის ჯანმრთელობისა და ბუნებრივი გარემოსათვის უსაფრთხო მდგომარეობის მიღწევის, შენარჩუნებისა და გაუმჯობესების მიზნით სახელმწიფო უზრუნველყოფს ადმინისტრაციულ, სამეურნეო, ტექნოლოგიურ, პოლიტიკურ-სამართლებრივ და საზოგადოებრივ ღონისძიებათა განხორციელებას, რომელთა ერთობლიობა შეადგენს ატმოსფერული ჰაერის მავნე ნივთიერებებით დაბინძურებისაგან დაცვის სისტემას.

ატმოსფერული ჰაერის მავნე ნივთიერებებით დაბინძურებისაგან დაცვის სისტემის ფუნქციონირების აუცილებელი პირობებია:

- ა) ატმოსფერულ ჰაერში მავნე ნივთიერებათა კონცენტრაციის ზღვრულად დასაშვები ნორმების დადგენა;
- ბ) ატმოსფერული ჰაერის მონიტორინგის (ატმოსფერული ჰაერის მდგომარეობაზე დაკვირვების სისტემის) ორგანიზება;
- გ) ატმოსფერული ჰაერის მავნე ნივთიერებებით დაბინძურების რეგულირება.

მუხლი 17. გარემოს დაბინძურების ინტეგრირებული კონტროლის სისტემა

1. "გარემოს დაცვის შესახებ" საქართველოს კანონითა და ევროკავშირის კანონმდებლობით დადგენილი მოთხოვნების გათვალისწინებით ატმოსფერული ჰაერის დაცვის ღონისძიებები ხორციელდება გარემოს დაბინძურების ინტეგრირებული კონტროლის სისტემის ფარგლებში.



2. გარემოს დაბინძურების ინტეგრირებული კონტროლის სისტემის წარმოების წესი და საქართველოში მისი დანერგვის, მართვისა და განვითარების მიმართულებებთან დაკავშირებული მოთხოვნები განისაზღვრება "გარემოს

დაბინძურების ინტეგრირებული კონტროლის სისტემის შესახებ" საქართველოს კანონით.

8.3 უსაფრთხოების ნორმების დაცვის შემოწმება

სატრანსპორტო საშუალების ოპერატორის უფლებები და მოვალეობები

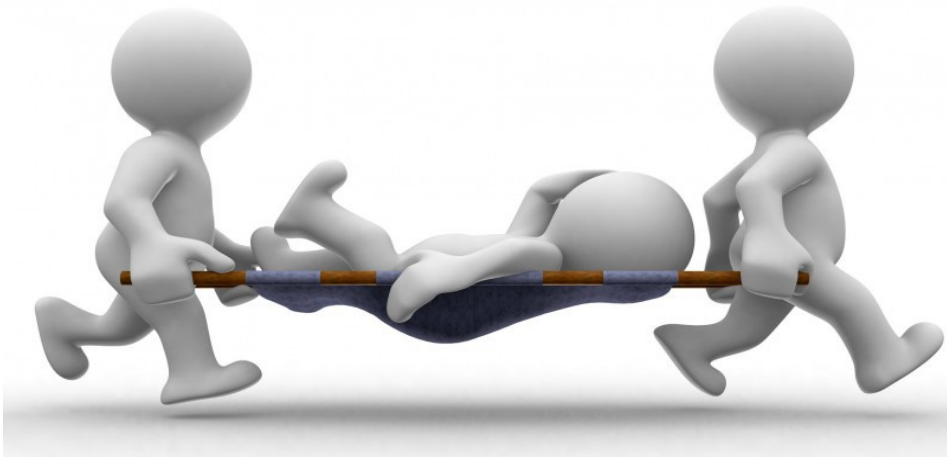
მუხლი 42. ტვირთის გადაზიდვა

1. ავტოსატრანსპორტო საშუალების საგაბარიტო პარამეტრები არ უნდა აღემატებოდეს საქართველოს კანონმდებლობით ნებადართულ მაჩვენებლებს ან/და თითოეულ წამყვან ან არაწამყვან ღერძზე მაქსიმალური დატვირთვა არ უნდა აღემატებოდეს 10 ტონას (გარდა ერთ წამყვანღერძიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებისა, რომლის წამყვან ღერძზე მაქსიმალური დატვირთვა არ უნდა აღემატებოდეს 11,5 ტონას) ან/და სრული მასა – 44 ტონას ან/და გადასაზიდი ტვირთის მასა – დამამზადებლის მიერ მოცემული ავტოსატრანსპორტო საშუალებისათვის დადგენილ ტვირთამწეობის ზღვარს. ის ავტოსატრანსპორტო საშუალება, რომლის საგაბარიტო პარამეტრები აღემატება საქართველოს კანონმდებლობით ნებადართულ მაჩვენებლებს ან/და თითოეულ წამყვან ან არაწამყვან ღერძზე მაქსიმალური დატვირთვა აღემატება 10 ტონას (გარდა ერთ წამყვანღერძიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებისა, რომლის წამყვან ღერძზე მაქსიმალური დატვირთვა არ უნდა აღემატებოდეს 11,5 ტონას) ან/და სრული მასა – 44 ტონას ან/და გადასაზიდი ტვირთის მასა – დამამზადებლის მიერ მოცემული ავტოსატრანსპორტო საშუალებისათვის დადგენილ ტვირთამწეობის ზღვარს, გატარებული იქნება აღნიშნული პარამეტრების სათანადო კორექტირების შემდეგ. თუ ავტოსატრანსპორტო საშუალების საგაბარიტო პარამეტრების კორექტირება შეუძლებელია ან/და ტვირთი არ ექვემდებარება დაშლა-დანაწილებას/გადანაწილებას, მისი მოძრაობა დასაშვებია საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად განსაზღვრული რეკომენდაციის მიღების შემდგომ. 2. მოძრაობის დაწყების წინ დამოძრაობის დროს მძღოლი ვალდებულია შეამოწმოს ტვირთის მასის გადანაწილება ამ მუხლის პირველი პუნქტის შესაბამისად, ტვირთის განლაგება, დამაგრება და მისი მდგომარეობა გადმოვარდნისა და მოძრაობის დაბრკოლების თავიდან აცილების მიზნით. 3. ტვირთის გადაზიდვა დაიშვება, თუ იგი: ა) არ ზღუდავს მძღოლის ხილვადობას; ბ) არ აძნელებს მართვას და არ არღვევს სატრანსპორტო საშუალების მდგრადობას; გ) არ ეფარება გარე მაშუქ ხელსაწყობებსა და შუქამრეკლებს, სარეგისტრაციო და საცნობ ნიშნებს, აგრეთვე არ უშლის ხელით მიცემული სიგნალების აღქმას; დ) ზედმეტად არ ხმაურობს, არა ყენებ სმტვერს, არ აჭუჭყიანებს გზასა და გარემოს. 4. თუ ტვირთის განლაგება და მდგომარეობა არ აკმაყოფილებს აღნიშნულ მოთხოვნებს, მძღოლი ვალდებულია აღმოფხვრას ისინი ან შეწყვიტოს შემდგომი მოძრაობა. 5. სატრანსპორტო საშუალების გაბარიტს გარეთ წინ და უკან ერთ მეტრზე მეტად ან გვერდიდან საგაბარიტო სინათლის გარე ნაპირიდან 0,4 მეტრზე მეტად გადმოშვებული ტვირთი აღინიშნება საცნობი ნიშნით „მსხვილგაბარიტიანი ტვირთი“, ხოლო დღე-ღამის ბნელ დროს ან არასაკმარისი ხილვადობის პირობებში, ამასთან, წინ



– ფარნით ან თეთრი ფერის შუქამრეკლით, უკან – ფარნით ან წითელი ფერის შუქამრეკლით. 6. საშიში, მსხვილგაბარიტიანი და მძიმეწონიანი ტვირთის გადატანა, გასაუვნებელი ტვირთის გადაზიდვა, ისეთი ავტოსატრანსპორტო საშუალების მოძრაობა, რომლის საგაბარიტო პარამეტრები ტვირთით ან ტვირთის გარეშე აღემატება სიგანეში 2,55 მეტრს (რეფრიჟერატორის შემთხვევაში – 2,60 მეტრს), სიმაღლეში – სავალი ნაწილის ზედაპირიდან 4 მეტრს, ხოლო ავტომობილისათვის და კონტეინერის გადაზიდვის შემთხვევაში – 4,30 მეტრს, სიგრძეში – 20 მეტრს (ავტომატარებელი ან შესახსრებელი (სანავარი ნახევარმისაბმელით) ავტოსატრანსპორტო საშუალება, შესახსრებელი ავტობუსი), ხოლო სხვა დანარჩენ შემთხვევაში – 12 მეტრს, ან ისეთი ტვირთით მოძრაობა, რომელიც ავტოსატრანსპორტო საშუალების უკანა გაბარიტის წერტილიდან 2 მეტრზე მეტადაა გადმოშვებული, ორი და მეტ მისაბმელიანი ავტომატარებლების მოძრაობა ხორციელდება ამ პარამეტრების სათანადო კორექტირების შემთხვევაში ან საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად განსაზღვრული.

8.4 პირველადი გადაუდებელი დახმარება



პირველადი გადაუდებელი დახმარება გულისხმობს ექიმის მოსვლამდე დახმარების სწრაფად და სწორად გაწევას ადამიანისთვის, რომლის ჯანმრთელობას მოულოდნელად საფრთხე დაემუქრა (დაეცა, ხელი გაიჭრა, ფეხი მოიტეხა, თავი დაარტყა, ცხოველმა ან ქვეწარმავალმა უკბინა, გულის შეტევა დაემართა და ა.შ.).

ასეთ შემთხვევებში თქვენი ქმედებები მკაცრად უნდა იყოს დაგეგმილი. გახსოვდეთ, რომ თქვენი მოქმედების გეგმა უნდა შედგებოდეს შემდეგი თანმიმდევრული საფეხურებისაგან:

1. შემთხვევის ადგილის დათვალიერება/სიტუაციაში გარკვევა;
2. უსაფრთხოების უზრუნველყოფა;
3. პირველადი დახმარების გაწევა;
4. დახმარების დროული მოხმობა.

შემთხვევის ადგილის დათვალიერება/სიტუაციაში გარკვევის ეტაპზე თქვენ უნდა მიუახლოვდეთ შემთხვევის ადგილს სწრაფად და მშვიდად. უნდა ეცადოთ რაც შეიძლება მოკლე დროში შეაგროვოთ მაქსიმალური ინფორმაცია:



- პირველ რიგში თქვენ უნდა დარწმუნდეთ, რომ საფრთხე არ გემუქრებათ თქვენ, დაზარალებულს და თვითმხილველებს.
- ასევე საჭიროა სწრაფად შეაფასოთ, თუ რა სახის დაზარალებაა საჭირო და რისი გაკეთება შეგიძლიათ დამოუკიდებლად.
- აუხსენით დაზარალებულსა და თვითმხილველებს, რომ თქვენ შეგიძლიათ პირველადი დახმარების განწევა.

უსაფრთხოების უზრუნველყოფა: გაითვალისწინეთ, რომ ის გარემოება, რომელმაც გამოიწვია დაზარალებულის მდგომარეობის დამძიმება, შეიძლება კვლავ მოქმედებდეს და საფრთხეს წარმოადგენდეს!!! ხშირად ძალიან მარტივი ხერხებით შეიძლება გარემოს უსაფრთხოების უზრუნველყოფა (მაგალითად, ძრავის გამორთვა, თუ ავტოავარიის შემდეგ მანქანა დაქოქილია). გახსოვდეთ:

არასოდეს ჩააგოთ თქვენი და დაზარალებულის სიცოცხლე საფრთხეში და ნუ ეცდებით გააკეთოთ ის, რაც აღემატება თქვენს შესაძლებლობებს

პირველადი დახმარების განწევა: მხოლოდ და მხოლოდ მას შემდეგ, რაც დარწმუნდით გარემოს უსაფრთხოებაში, გაუჩიეთ დაზარალებულს პირველი დახმარება.

დახმარების დროული მოხმობა: შემთხვევის ადგილზე თქვენ შეიძლება ერთდროულად დაგჭირდეთ უსაფრთხოების უზრუნველყოფა, გადაუდებელი სამედიცინო სამსახურის გამოძახება ტელეფონით და პირველადი დახმარების განწევა. ამიტომ დროულად მოუხმეთ დახმარებას. თუ დაგჭირდათ სასწრაფო სამედიცინო სამსახურის გამოძახება, მიეცით სასწრაფოს სატელეფონო ოპერატორს ზუსტი ინფორმაცია:

- თქვენი ტელეფონის ნომერი;
- მისამართი (უბედური შემთხვევის ადგილმდებარეობა);
- რა უბედური შემთხვევა მოხდა და რამდენად სერიოზულია ის (მაგალითად, ავტოავარია, ორი მანქანა დაზიანდა, სამი ადამიანი დაზარალდა);
- დაზარალებულთა რაოდენობა, სქესი, დაახლოებითი ასაკი და ზოგადი მდგომარეობა (მაგალითად, ბავშვი, სამი წლის, აქვს სისხლდენა ხელიდან);
- სხვა ნებისმიერი საჭირო ინფორმაცია.

გახსოვდეთ, ასეთი შემთხვევის დროს თქვენს მიერ დამოუკიდებელი, სწორი გადაწყვეტილების მიღებამ ან/და აქტიურმა ქმედებამ შესაძლოა სიცოცხლე შეუნარჩუნოს ბევრ ადამიანს.



კითხვები თვითშემოწმებისთვის:

1. რა არი სშრომითი და ჯანმრთელობის უსაფრთხოება?
2. ჩამოთვალეთ 3 მიზანი პროფესიული ჯანმრთელობის.
3. რა ფიზიკური რისკები არსებობს სამუშაო ადგილზე?
4. რომელი კანონით რეგულირდება შრომითი უსაფრთხოება საქართველოში?
5. რა სანიტარულ-ჰიგიენური მოთხოვნები არსებობს საქართველოში კანონმდებლობით გათვალისწინებული?
6. ჩამოთვალეთ გარემოს დაბინძურების გზები
7. რა არის სათბურის ეფექტი?
8. ჩამოთვალეთ სათბური აირების მთავარი წყაროები
9. როგორ რეგულირდება გარემოს დაბინძურება საქართველოში?
10. გარემოს დაბინძურების რა საკონტროლო სისტემები არსებობს საქართველოში?





სახელმძღვანელოში გამოყენებული ტერმინების განმარტება:

ლოგისტიკა - მეცნიერება წარმოების, ტრანსპორტისა და განაწილების რაციონალური ორგანიზაციის შესახებ, რომელიც კომპლექსურად მოიცავს საწარმოს მომარაგების, სამრეწველო წარმოების ორგანიზაციის, მზა პროდუქციის გასაღებისა და განაწილების საკითხებს.

ლოგისტიკური ჯაჭვი - ლოგისტიკური სისტემის წრფივად მონესრიგებული ელემენტების ერთობლიობა (საწარმოებისა და ორგანიზაციების სიმრავლე, რომლებიც ახორციელებენ ოპერაციებს ნაკადის ერთი სისტემიდან მეორემდე დასაყვანად), მონესრიგებული მატერიალური (საინფორმაციო ანდა ფინანსური) ნაკადის მიხედვით ლოგისტიკური პროცედურების განსაზღვრული ერთობლიობის ანალიზის ანდა სინთეზის მიზნით.

მატერიალური ნაკადი - მოძრაობის მდგომარეობაში მყოფი მატერიალური რესურსები, დაუმთავრებელი წარმოება, მზა პროდუქცია, რომელთათვის გამოიყენება ლოგისტიკური ოპერაციები და ფუნქციები, დაკავშირებული მის ფიზიკურ გადაადგილებასთან სივრცეში (დატვირთვა, გადმოტვირთვა, ტარაში მოთავსება, პროდუქციის გადაზიდვა, მისი დახარისხება, კონსოლიდაცია და სხვა).

გადაწყვეტილების მიღება - ესაა ოპტიმალური ალტერნატივის შერჩევა, მოცემული მიზნის დროს, თანხმლები პირობების გათვალისწინებით.

შეფასება - ესაა სიდიდე, რომელიც ახასიათებს ალტერნატივების მეშვეობით ლოგისტიკური სისტემის მიზნის მიღწევის ხარისხს; ალტერნატივების შედარებას მის მიზნობრივ მნიშვნელობასთან;

ლოგისტიკური დანახარჯები - ლოგისტიკური ოპერაციების შესრულებასთან დაკავშირებული დანახარჯები: მასალებზე შეკვეთების განთავსება, შესყიდვა, შემოსული მასალების დასაწყობება, შიგასაწარმოო ტრანსპორტირება, გარე ტრანსპორტირება და ა.შ.

ღირებულება - თანხა, რომელსაც იხდის მომხმარებელი პროდუქციის ანდა მომსახურების მისაღებად და მისგან სარგებლის მისაღებად.

პროდუქციის თვითღირებულება - ფულად ფორმაში გამოსახული დანახარჯები, რომელიც დაკავშირებულია წარმოების პროცესში ძირითადი ფონდების, მასალების, საწვავის, ენერჯის, შრომითი რესურსების გამოყენებასთან, აგრეთვე სხვა დანახარჯები პროდუქციის წარმოებაზე და რეალიზაციაზე.

საქმიანობის რენტაბელობა - მოგების დახარჯულ კაპიტალთან შეფარდების შედეგის შეფასების სიდიდე;



შეკვეთა - ლოგისტიკური ოპერაციის ინფორმაციული ერთეული. საერთო შემთხვევაში წარმოადგენს ბლანკს, რომელიც გადის ლოგისტიკური ტრანზაქციის ყველა სტადიას. შეკვეთა, როგორც წესი, აერთიანებს თავისთავში ყველა დოკუმენტს, რომელიც დაკავშირებულია ცალკე სავაჭრო გარიგებასთან.

შეკვეთის შესრულების ტექნოლოგიური პროცესი - თანმიმდევრულად შესასრულებელი ლოგისტიკური ოპერაციების ერთობლიობა.

ლოგისტიკური მომსახურების ხანგრძლივობა (დრო) - პროდუქციის მიწოდებაზე შეკვეთის მიღებას, დამუშავებასა და მომხმარებლის მიერ შეკვეთილი პროდუქციის მიღებას შორის დროის ინტერვალი.

დაზღვევა - ესაა მექანიზმი, რომლის მეშვეობით კლიენტი (დასაზღვევი) თავიდან იშორებს რისკის ფინანსურ შედეგებს და გადააქვს იგი სადაზღვევო კომპანიაზე (დამზღვევზე) და იხდის ამისათვის სადაზღვევო პრემიას.

ტვირთების დაზღვევა - დაზღვევის სახეთა ერთობლიობა, რომელიც ითვალისწინებს დამზღვევის ვალდებულებებს სადაზღვევო გადასახადების მიხედვით დაზღვევის ობიექტზე მიყენებული გარალის სრულ ანდა ნაწილობრივი კომპენსაციით.

დაზღვევის ობიექტი - პირის ქონებრივი ინტერესები, რომლის დაზღვევაზეც დადებულია ხელშეკრულება ან/და დაკავშირებული ტვირთების ფლობასთან, სარგებლობასთან, განკარგვასთან ტვირთების (საქონლის, ბარგისა ანდა სხვა ტვირთების) დაზიანების, განადგურების ან/და დაკარგვის შედეგად, მისი ტრანსპორტირების ხერხისაგან დამოუკიდებლად.

დაზღვევის სუბიექტები -დასაზღვევი და დამზღვევი.

დასაზღვევი - ფიზიკური ან/და იურიდიული პირი (ქონების მეპატრონენი, ან ქონებაზე პასუხისმგებელი), რომელიც აზღვევს თავის ინტერესს ქონებაზე განსაზღვრული საფრთხისაგან და დაინტერესებულია მის დაცვაში.

დამზღვევი - სადაზღვევო კომპანია, რომელიც ახორციელებს დაზღვევას დადგენილი წესით მიღებული ლიცენზიის საფუძველზე.

სარგებელმიმღები (ბენეფიციარი) - ის, ვინც იღებს სადაზღვევო ანაზღაურებას;

აგენტები - ფიზიკური ან იურიდიული პირები, რომლებიც მოქმედებენ დამზღვევის სა ხელით.

სადაზღვევო ღირებულება - დასაზღვევი ინტერესის ფაქტიური ღირებულება (ქონებისათვის მისი ნამდვილი ღირებულება, მისი ყოფნის ადგილზე დაზღვევაზე ხელშეკრულების დადების დღეს).

სადაზღვევო თანხა - ის თანხაა, რომელშიც ინტერესია დაზღვეული. სადაზღვევო თანხა უნდა შეესაბამებოდეს ღირებულებას. პრაქტიკაში სადაზღვევო დაცვა იწყება სადაზღვევო პრემიის გადახდის მომენტიდან. თუ ეს განსაკუთრებით არაა აღნიშნული სადაზღვევო ხელშეკრულებაში.



სადაზღვეო ხელშეკრულება - ესაა წერილობითი შეთანხმება დამზღვევსა და დასაზღვევს შორის. ხელშეკრულების თანახმად დამზღვევი იღებს თავის თავზე ვალდებულებას დაზღვევის შემთხვევის დადგომის შემთხვევაში გადაიხადოს სადაზღვეო გადასახადები (სადაზღვეო პრემია) და შეასრულოს ხელშეკრულების სხვა პირობები.

სადაზღვეო პოლისი - დოკუმენტი, რომელიც გაცემულია დამზღვევის მიერ ან მისი სახელით და მოწმობს მათ მიერ რისკის მიღებას. პოლისი, როგორც წესი, შეიცავს ყველა მონა ცემს, რომელიც ახასიათებს დაზღვეულ ობიექტს, მის გადაზიდვას, დამზღვევის პასუხის მგებლობის პირობებს და სადაზღვეო თანხას.

ფორს-მაჟორული მდგომარეობა - სტიქიურ უბედურებათა სხვადასხვა სახეები (მიწის ძვრები, წყალდიდობები, ვულკანების ამოფრქვევა, ტაიფუნები და სხვა), ხანძრები, სახელმწიფო და სამთავრობო ორგანოების გადაწყვეტილებები, სამხედრო მოქმედებები, სამოქალაქო მღელვარებები, გაფიცვები, ბანდიტური და პირადული მოქმედებები და სხვა.

უტარიფო რეგულირება - საქონლის შეტანაზე და გამოტანაზე შებლუდების სისტემა ლიცენზიის, კვოტების და ა.შ.

ECTM- ნებართვა - ავტომობილებით ტვირთების საერთაშორისო გადაზიდვებზე, რომელიც წარმოადგენს მრავალმხრივ ნებართვას დაქირავებით ან წახალისებით მომუშავე ავტომობილებისათვის. იგი განკუთვნილია (მუშაობს) ECTM - ის მონაწილე ქვეყნების სატრანსპორტო ორგანიზაციებისათვის კვოტების სისტემის საფუძველზე და უზრუნველყოფს ECTM -ის მონაწილე ერთი ან რამდენიმე ქვეყნის ტერიტორიაზე ტვირთების გადაზიდვის ან ტრანზიტით მოძრაობის რეგულირებას.

ECTM - საერთაშორისო ტრანსპორტის ევროპის კომიტეტი (სტეკ).

გადაზიდვების ტექნოლოგია - ტექნოლოგიური პროცესების თანმიმდევრობა სატრანსპორტო პროცესის შესრულების დროს.

გადაზიდავი - პირი, რომელიც რეალურად ასრულებს ტვირთების გადაზიდვებს საკუთარი ტრანსპორტით (ფაქტიური გადაზიდავი), ან ნებისმიერი პირი, რომელიც იღებს თავის თავზე ისეთივე პასუხისმგებლობას, როგორსაც გადაზიდავი.

საერთაშორისო გადაზიდვა - დატვირთულ ან დაუტვირთავ სატრანსპორტო საშუალებათა მგზავრობა, რომელთა გამგზავრებისა და დანიშნულების პუნქტები იმყოფება ორ სხვადასხვა ქვეყანაში ტრანზიტით ან მის გარეშე ერთი ან მეტი ქვეყნის ტერიტორიის გავლით.

ტრანზიტი - მგზავრობა ქვეყნის ტერიტორიის გავლით, რომელშიც არ წარმოებს საქონლის არც დატვირთვა და არც განტვირთვა.

გადასაზიდავი პროდუქციის თანხლები დოკუმენტების განზოგადოებული ჩამონათვალი:

- სასაქონლო სატრანსპორტო შებლუდვები;
- სპეციფიკაცია;
- პროდუქტზე ხარისხის სერტიფიკატი;
- მიმწოდებლის ანგარიშ-ფაქტურა;



- მინდობილობა გადაზიდვაზე;
- ზედღებულები;

სასაქონლო - სატრანსპორტო ზედღებული - დოკუმენტი, რომელიც განკუთვნილია პროდუქციის მოძრაობის აღრიცხვისა და გადაზიდვის ანგარიშსწორებისათვის. სასაქონლო-სატრანსპორტო ზედღებული აგრეთვე მოიცავს მაჩვენებლებს, რომლებიც აუცილებელია გადაზიდვების აღრიცხვიანობისათვის: გადაზიდვის სახე (ცენტრალიზირებული, კონტეინერული, პაკეტური და სხვა), ტვირთის სახე და მისი წონა, მოცდენის ხანგრძლიობა და ტვირთვა-განტვირთვის ქვეშ, გადაზიდვის მანძილი.

ტვირთი - საქონელი, რომელიც იმყოფება (ტრანსპორტირების) გადაზიდვის პროცესში. მისი სატრანსპორტო დახასიათება განისაზღვრება ფიზიკურ-ქიმიური თვისებების ერთობლიობით, ტარაზე და შეფუთვაზე მოთხოვნით, გადაზიდვის პირობებით: ამისაგან დამოკიდებულებით ტვირთებთან მიმართებაში გამოიყენება შესაბამისი წესები, განისაზღვრება მოძრავი შემადგენლობისა და გადატვირთვის მოწყობილობის სახე.

ინტერმოდალური სისტემები - სატრანსპორტო - ტექნოლოგიური სისტემები, რომელთა საფუძველია ერთიან ტექნოლოგიურ და კომერციულ ორგანიზაციულ საფუძველზე გამსხვილებულ სატვირთო ერთეულებში (ადგილებში) სხვადასხვა სახის ტრანსპორტით ტვირთების ჩქაროსნული, ინტეგრირებული გადაზიდვები. ინტერმოდალურ სისტემებში გადაზიდვები გულისხმობს შერეული გადაზიდვების ოპერატორის, ერთიანი გამჭოლი ტარიფის, ერთიანი დოკუმენტის არსებობას, რომელიც ასრულებს გადაზიდვის ხელშეკრულების ფუნქციას.

კონტეინერი - სატრანსპორტო მოწყობილობის ელემენტი. კონტეინერიზაციის ძირითადი არსი მდგომარეობს იმაში, რომ ტვირთების გადაზიდვა წარმოებს გამსხვილებულ, სტანდარტულ სატვირთო ადგილებში - კონტეინერებში და არ ექვემდებარება გზაში გადატვირთვას. ამრიგად, მიიღწევა განსაზღვრული ეკონომიკური ეფექტი.

საერთაშორისო გადაზიდვები - ტვირთების გადატანა და მგზავრების გადაყვანა ერთი ქვეყნის ტერიტორიიდან სხვა ქვეყნის ტერიტორიაზე.

ნაყარი და ფხვიერი ტვირთები - ტვირთები, რომელიც გადაიზიდება შეფუთვის გარეშე და მიიღება გადაზიდვაზე წონის მიხედვით (მადანი, ნახშირი, მარცვალი და ა.შ.).

თხევადი ტვირთები - ტვირთები, რომელიც გადაიზიდება ჩამოსასხმელ მდგომარეობაში (ნავთობი, ნავთობპროდუქტები, ზეთი, სპირტი და ა.შ.)

არაგაბარიტული, მძიმეწონიანი ტვირთები, ტვირთების სიმძიმის ცენტრის განაწილებით - ტვირთები, რომლებიც მოითხოვენ ტრანსპორტირების განსაკუთრებულ რეჟიმს, სპეციალური სატრანსპორტო საშუალებებისა და გადატვირთვის მოწყობილობების გამოყენებას.

საშიში ტვირთები - ტვირთები, რომლებიც მათთან არასწორი მოპყრობისას გადაზიდვის, გადატვირთვის ანდა შენახვის დროს შეიძლება გახდეს აფეთქების, ხანძრის, ქონების დაზიანების, ადამიანის სიკვდილის მიზეზი. აკრძალულია ამ ტვირთების გადაზიდვაზე ჩვეულებრივი ტვირთების სახით წარდგენა. მაგალითად, თუ ასეთი ტვირთი სპეციალური შეტყობინების გარეშე იქნა დატვირთული გემის ბორტზე, მაშინ კაპიტანს შეუძლია



გადმოტვირთოს იგი ნებისმიერ პორტში, გააუვნებელყოს იგი, ანდა გაანადგუროს, მფლობელისათვის მათი ღირებულების რაიმე ანაზღაურების გადახდის გარეშე. მით უმეტეს, კაპიტნის მსგავსი მოქმედებები ანაზღაურებული უნდა იქნას ტვირთის მფლობელის მიერ. კაპიტანმა შეიძლება აგრეთვე მიიღოს მსგავსი ზომები საშიში ტვირთების მიმართაც, რომელიც დატვირთულია გემზე მისი განკარგულების გარეშე.

შერეული გადაზიდვების ოპერატორი - იურიდიული პირი, რომელიც გამოდის ტვირთმფლობელის წინაშე, როგორც ორგანიზატორი და შესაძლოა იყოს კონტრაქტით საქონლის მიზიდვის შემსრულებელი (თავის თავზე იღებს დანიშნულების ადგილამდე საქონლის მიზიდვის ფუნქციებს).

გემების დაფრახტვის ოპერაცია (დაფრახტვა) - ტვირთების საზღვაო გადაზიდვების ხელშეკრულების შეთანხმება და გაფორმება.

საქონლის მიწოდება - ხელშეკრულების შესრულების მნიშვნელოვანი ეტაპი, რომელზედაც წარმოებს საქონლის (პროდუქციის ანდა მომსახურების) გამყიდველის (მიმწოდებლის) მიერ მყიდველზე საკუთრების გადაცემა (შემკვეთზე). საქონლის მიწოდების მიმართ მოთხოვნილებით (ხელშეკრულებით) ჩვეულებრივ გათვალისწინებულია მიწოდების საბაზისო პირობები, ტრანპორტის სახე, გადაზიდვის ხერხი, საქონლის ჩაბარება, მიწოდების ვადები, გამყიდველისა და მყიდველის ურთიერთ შეტყობინება საქონლის მზადყოფნის შესახებ, სატრანსპორტო საშუალებათა დამაგრება, მიწოდების ვადები.

სამიმოსვლო გზები - გარემო, რომელშიც, ანდა რომლის მიხედვითაც მოძრაობს სატრანსპორტო საშუალება თავისი ფუნქციის შესრულების დროს.

პირდაპირი მიმოსვლა - ტვირთების გადაზიდვა ერთი ან რამდენიმე სახის ტრანსპორტით გადატვირთვის ერთიანი დოკუმენტის მიხედვით, რომელიც ასრულებს გადაზიდვის ხელშეკრულების ფუნქციას.

შერეული მიმოსვლა - ტვირთების გადაზიდვა სხვადასხვა სახის ტრანსპორტით გადატვირთებით, როდესაც გადაზიდვის ყველა შესაძლო შემთხვევაში გამოიწერება ახალი დოკუმენტი, რომელიც ასრულებს გადაზიდვის ხელშეკრულების ფუნქციას. ამრიგად, ტვირთმფლობელი გადაზიდვის დროს ყოველთვის შედის სამართალმომართებაში ახალ იურიდიულ პირთან.

სწრაფფუჭებადი ტვირთები - ტვირთები, რომლებიც მოითხოვს გადაზიდვის განსაკუთრებულ ტემპერატურას და ჰაერის რეჟიმებს (ხილი, ხორცი, თევზი და ა.შ.);

საქონელმოძრაობა - ტვირთის წარმოშობის ადგილიდან გამოყენების ადგილამდე მისი ფიზიკური გადაადგილების დაგეგმვის, განხორციელებისა და კონტროლის პროცედურებთან დაკავშირებული საქმიანობა, მომხმარებელთა საჭიროების დაკმაყოფილებისა და გადამზიდავისთვის მოგების მიღების მიზნით;

ტრანსპორტი - სამიმოსვლო გზებისა და გადაზიდვის მოძრავი საშუალებების, აგრეთვე სხვადასხვა ნაგებობისა და მოწყობილობების ერთობლიობა, რომელიც უზრუნველყოფს მათ ნორმალურ მუშაობას;



სატრანსპორტო-საექსპედიციო ოპერაციები (მომსახურება) - რიგი დამატებითი და დამხმარე ოპერაციები საქონლის გადაზიდვასთან მიმართებაში, რომელიც აერთიანებს: გადაზიდვის ტარიფების ანგარიშს, მიწოდების მიზანშეწონილი ბაზისების განსაზღვრას, შეფუთვისა და მარკირების სამუშაოებს; საზღვრის გავლით პროდუქციის საბაჟო გაფორმება, დატვირთვა -განტვირთვის სამუშაოებს, ტვირთის მიტანას სხვადასხვა მიმღებებთან ან და გასაღების სხვადასხვა წერტილებთან და ა.შ., დოკუმენტების გადათარგმნის დახმარებამდეც კი. საერთაშორისო პრაქტიკაში საექსპედიციო კომპანიები წარმოადგენენ და იცავენ ტვირთის მიტანის ინტერესს სხვადასხვა მიმღებებთან, ანდა სხვაგვარ საწარმოებთან (პორტებს, სადაზღვევო კომპანიებს, ბანკებს და ა.შ.), რომლებიც ჩართულნი არიან საქონლის მოძრაობის პროცესში დამამზადებელიდან მომხმარებელამდე.

გემის წყალწყვა - წყლის რაოდენობა, რომელიც შევიწროებულია მცურავი გემით. იზომება მოცულობის ან/და მასის ერთეულებში - შესაბამისად მოცულობა მ3, წონითი წონის წყალწყვა სრული ტვირთით - ემატება ტვირთის, სათბობის, ზეთის, სურსათის, სასმელი და ტექნიკური წყლის, ეკიპაჟის და ბარგის წონა.

ტვირთტევადობა - გემის სათავსოს საერთო მოცულობა, რომელიც განკუთვნილია ტვირთის გადაზიდვისათვის. იგი იზომება მ3-ში.

სატვირთო მანიფესტი - დოკუმენტი, რომელშიც თავმოყრილია ყველა კონოსამენტური პარტიები, რომელიც დატვირთულია გემზე. საჭიროა გემისა და ტვირთის საბაჟო განმედიისათვის პორტში. დოკუმენტში მოყვანილია ყველა ძირითადი მონაცემი გემის ბორტზე არსებული ტვირთის შესახებ;

ტვირთამწეობა - ტვირთის რაოდენობა, რომელიც შეიძლება მიიღოს საზღვაო გემმა, ნორმალური ცურვის პირობების შენარჩუნების პირობებში;

კონოსამენტი - დოკუმენტი, გაცემული გადაზიდვის მიერ, რომელიც ადასტურებს ტვირთის მიღებას გადაზიდვაზე ვალდებულებით მოიტანოს იგი დანიშნულების პორტში და გადასცეს კონოსამენტის კანონიერ მფლობელზე. კონოსამენტი დგება სამ ორიგინალურ ეგზემპლარში.

ტერიტორიალური წყლები - ზღვის სანაპირო ზოლი, რომელზედაც ვრცელდება მოსაზღვრე სახელმწიფოს სუვერენიტეტი და რომელიც შეიძლება განვიხილოთ როგორც მისი ტერიტორიის გაგრძელება. ტერიტორიალური წყლების სიგანე ჩვეულებრივად შეზღუდულია 12 მილით;

ავიასატვირთო ზედდებული - ხელშეკრულება ტვირთების საჰაერო გადაზიდვების შესახებ, ივსება გამგზავნის მიერ და გადაეცემა გადაზიდვას ერთდროულად გადაზიდვაზე ტვირთის გადაცემის დროს. დგება სამი ორიგინალური ეგზემპლარის სახით. პირველს ხელს აწერს გამგზავნი და რჩება გადაზიდვებთან; მეორეს - გამგზავნი და გადაზიდვა და მიდის ტვირთთან ერთად მიმღებამდე, მესამეს ხელს აწერს გადაზიდვა და მიდის ტვირთთან ერთად მიმღებთან.

საჰაერო ხაზი - ორ ან მეტ პუნქტს შორის სატრანსპორტო თვითმფრინავების რეგულარული ფრენების დამტკიცებული მუდმივი მარშრუტი, რომელიც



უზრუნველყოფილია თვითმფრინავების ფრენებისა და საჰაერო გადაზიდვებისათვის აეროდრომებითა და საჭირო სახმელეთო მოწყობილობებით.

საჰაერო ტრასა - დედამიწის ზედაპირის ზემოთ დადგენილი საჰაერო სივრცე, რომლის ფარგლებში სრულდება ფრენები, უზრუნველყოფილია აეროდრომებითა და სახმელეთო სამსახურებით

სარკინიგზო ზედდებული - დოკუმენტი, რომლითაც ფორმდება ხელშეკრულება ტვირთების სარკინიგზო გადაზიდვების შესახებ.

საერთაშორისო საგზაო-სატრანსპორტო ზედდებული - საერთაშორისო მიმოსვლებში ტვირთების საავტომობილო გადაზიდვების ხელშეკრულება.

საავტობუსო მარშრუტი -სათანადო წესით განსაზღვრული ავტობუსის მოძრაობის მიმართულება საწყისი პუნქტიდან საბოლოო პუნქტამდე.

ავტოსადგური - ავტობუსების მიღებისა და გამგზავრებისათვის, მგზავრთა ჩასხდომა-ჩამოსვლისათვის, ასევე საავტომობილო ტრანსპორტის მომსახურე პერსონალის განთავსებისათვის სპეციალური გეგმით აგებული შენობა-ნაგებობა.

შიგა მუნიციპალური მიმოსვლა - მიმოსვლა მუნიციპალური რაიონის, ქალაქის ფარგლებში ისე, რომ არ იკვეთება მუნიციპალური რაიონების და ქალაქის ადმინისტრაციული საზღვრები.

შიგა სამხარეო მიმოსვლა - მუნიციპალიტეტთა შორის მიმოსვლა.

რეისის დრო - ავტობუსების მიერ მარშრუტის გავლის დრო.

დისპენჩერიზაცია - მოძრავი შემადგენლობის ცენტრალიზებული მართვა, რომელიც ხორციელდება ერთი ცენტრიდან.

დასაშვები სიჩქარე - განისაზღვრება საგზაო მოძრაობის წესებით მოძრაობის უსაფრთხოების და გზების მდგომარეობის გათვალისწინებით.

მოძრაობის ინტერვალი -არის იმ ავტობუსებს შორის დრო, რომლებიც მოძრაობენ ერთ მარშრუტზე ერთი მიმართულებით.

ლიცენზირება -არის სახელმწიფო მართვის ორგანოების მიერ გაცემული ნებართვა (ლიცენზია) , რომელიც საშუალებას იძლევა განვახორციელოთ საქმიანობის გარკვეული სახე არაკეთილსინდისიერი კონკურენციისა და მონოპოლიზმის გარეშე.

ტექნიკური მომსახურების და რემონტის ნორმატივების კორექტირება - ექსპლუატაციის კონკრეტული პირობების აღრიცხვა, რომელიც განსხვავდება ეტალონურისაგან, იმისათვის რომ ეფექტურად გამოვიყენოთ შრომითი და მატერიალური რესურსები შემასწორებელი კოეფიციენტების გამოყენებით.

სრული ტევადობის გამოყენების კოეფიციენტი- დამოკიდებულია ფაქტიურად გადაყვანილ მგზავრების მოცულობასა და მგზავრთა იმ მოცულობას შორის, რომელიც გათვლილია მაჩვენებლით „მოძრავი შემადგენლობის სრული ტევადობა.“



ხაზის მაქსიმალური გამტარობის შესაძლებლობა- ავტობუსების უდიდესი რაოდენობა, რომელიც შეიძლება გავუშვათ ერთი საათის განმავლობაში ერთი მიმართულებით ისე რომ სრულად დავიცვათ მოძრაობის უსაფრთხოების ნორმები.

ავტობუსის მაქსიმალური სიჩქარე - სიჩქარე რომლის განხორციელების საშუალებას იძლევა ავტომობილის კონსტრუქცია ძრავას მაქსიმალური სიმძლავრის გამოყენებისას.

სამარშრუტო ქსელი - ეს არის სამგზავრო ტრანსპორტის მოძრაობისათვის გათვალისწინებული გზების ერთობლიობა, რომელიც თანხვედრაშია დასახელებული პუნქტის სატრანსპორტო ქსელთან.

მგზავრთნაკადების სიმძლავრე - ეწოდება მგზავრთა რაოდენობას, რომელიც გაივლის დროის ერთეულში სატრანსპორტო ქსელის კონკრეტულ კვეთში ერთი მიმართულებით.

ავტობუსების ბრუნი - ავტობუსის მიერ გავლილი გზა საწყისი პუნქტიდან უკან, ამავე პუნქტში დაბრუნებამდე.

გადაყვანების მოცულობა - მარშრუტზე ან სამარშრუტო ქსელში გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობა, ერთეულ დროში პირდაპირი და უკუ მიმართულებით მოძრაობისას.

მოძრავი შემადგენლობის პარკი -ავტოსატრანსპორტო კომპანიის ყველა სატრანსპორტო საშუალება.

მგზავრი - ფიზიკური პირი, რომელიც გადაიყვანება გადამყვანის მიერ შესაბამისი გადახდით ან უფასოდ.

მგზავრთტევადობა - სატრანსპორტო საშუალების შესაძლებლობა ერთდროულად გადაიყვანოს მგზავრთა განსაზღვრული რაოდენობა შესაბამისი კომფორტით, რომელიც გათვალისწინებულია მოძრავი შემადგენლობის კონსტრუქციით. განსაკუთრებით მცირე მგზავრთტევადობის ავტობუსებისათვის და მსუბუქი ავტომობილებისათვის მგზავრთტევადობას ადგენენ მხოლოდ მგზავრთა დასაჯდომი ადგილების რაოდენობის მიხედვით.

გასაჩერებელი პუნქტის მგზავრთცვლა - მგზავრების ის რაოდენობა, რომელიც ჯდება და ჩამოდის ავტობუსიდან.

მგზავრთნაკადი - მგზავრების რაოდენობა, რომელიც გადაიყვანება საავტობუსო ქსელში ყველა მარშრუტზე ერთი მიმართულებით დროის ერთეულში.

გადაშვიდავი - იურიდიული პირი ან ინდივიდუალური მეწარმე, რომელიც ახორციელებს მგზავრთა გადაყვანას ან გადაყვანის პროცესის თანმხლებ მომსახურებას კანონით დადგენილი წესით.

ტექნიკური მომსახურების პერიოდულობა - დროის ინტერვალი ან გარბენის სიდიდე წინა და მომდევნო მომსახურებებს შორის.

მოსახლეობის სატრანსპორტო ძვრადობა- მგზავრობების რაოდენობა, რომელიც მოდის ერთ მცხოვრებზე წლის განმავლობაში.



სრული ტევადობა- მოძრავი შემადგენლობის ტევადობა, რომელიც სრული შევსებადობის ანგარიშის მიხედვით მიიღება და ტოლია მგზავრთა დასაჯლომი ადგილების და ფეხზე მდგომი მგზავრების რაოდენობის ჯამის.

მოძრაობის განრიგი - არის ავტობუსების მოძრაობის ორგანიზაციის ძირითადი დოკუმენტი, რომელიც ახდენს მოძრაობის რეჟიმის, მოძრაობის დროის, მძღოლთა შრომის და ძირითადი საექსპლუატაციო მაჩვენებლების რეგლამენტირებას.

მოძრაობის რეგულარულობა- არის ავტობუსის დროულად გაგზავნა რეისში, მოძრაობის ინტერვალების დაცვა განრიგის მიხედვით მთელ მარშრუტზე. ის წარმოადგენს მგზავრთა მომსახურების შეფასების ხარისხობრივ მაჩვენებელს.

რეისი - ოპერაციების ერთობლიობა ავტობუსის მოძრაობის დროს საწყისი პუნქტიდან საბოლოო პუნქტამდე.

მძღოლთა შრომის ორგანიზაციის სისტემა - ღონისძიებათა კომპლექსი, რომელიც საშუალებას იძლევა რაციონალურად განაწილდეს მძღოლები და დაიგეგმოს მათი მუშაობის და დასვენების დრო.

ავტობუსის მიმოსვლი დრო - არის ავტობუსის მოძრაობის დრო საბოლოო გაჩერებაზე დგომის დროის გამოკლებით.

ავტომობილის დღელამური საშუალო განარბენი- ავტომობილის განარბენი განაწესში ყოფნის დროის განმავლობაში.

ტარიფი- მგზავრთა გადაყვანის და ბარგის გადაზიდვის ღირებულება ყველა ტიპის ტრანსპორტზე (მათ შორის საავტომობილო).

ქალაქის სატრანსპორტო ქსელი- სხვადასხვა სახის ტრანსპორტის მარშრუტების ერთობლიობა, რომელიც გადატანილი არის ქალაქის (დასახლებული პუნქტის) გეგმაზე.

სატრანსპორტო პროცესი (სამგზავრო გადაყვანებისათვის) - არის მგზავრთა გადაადგილება, რომელიც შეიცავს ბილეთების გაყიდვას, სატრანსპორტო საშუალებების მიწოდებას, მგზავრთა ჩასხდომას და გადმოსვლას, ავტომობილის დაბრუნებას შენახვის ადგილზე და სხვა ოპერაციებს.

სატრანსპორტო პროცესის ციკლი- დასრულებული ოპერაციების კომპლექსი, რომელიც საჭიროა მგზავრთა გადაყვანისათვის დანიშნულების ადგილზე. ასეთ ციკლს წარმოადგენს რეისი.

„პიკის“ საათი - დღე ღამის დრო, როდესაც სატრანსპორტო სისტემის გამტარობითი შესაძლებლობები მაქსიმალურად არის გამოყენებული.

მოძრაობის სიხშირე - არის ავტობუსების რაოდენობა, რომლებიც გაივლიან ერთ რომელიმე გაჩერებას ერთი და იგივე მიმართულებით ერთ კონკრეტულ მარშრუტზე ერთი საათის განმავლობაში.

ტარიფების ექსპერტიზა - იმ დანახარჯების სიდიდეების სანდობის და დასაბუთების გადამოწმების პროცედურა, რომლებიც ჩართული არიან ტარიფის სტრუქტურაში.

ავტობუსის საექსპლუატაციო სიჩქარე - არის ავტობუსის მიერ გავლილი გზის შეფარდება დროის ჯამთან, რომელიც მოიცავს ავტობუსის მოძრაობის დროს,



შეფერხების დროს ქუჩებში მოძრაობისას, გაჩერების დროს შუალედ გაჩერებებზე და ავტობუსის დგომის დროს მარშრუტის საბოლოო გაჩერებაზე.

ავტოტრანსპორტი – ავტომობილი, რომელიც კონსტრუქციულად განკუთვნილია ადამიანთა და მათი ტვირთის გადასაადგილებლად.

მძღოლი – ფიზიკური პირი, რომელსაც გააჩნია უფლება მართოს შესაბამისი ავტოსატრანსპორტო საშუალება და განახორციელოს გადაყვანა-გადაზიდვის პროცესთან დაკავშირებული ოპერაციები;

გადამზიდველი – ფიზიკური ან იურიდიული პირი, რომელიც ფლობს ან განკარგავს სათანადო რესურსებს და აქვს უფლება განახორციელოს ავტოტრანსპორტით მოსახლეობის ცალკეული შეკვეთები გადაყვანა-გადაზიდვებზე;

სატრანსპორტო-საექსპედიტორო სააგენტო – საქართველოს კანონმდებლობის საფუძველზე შესაბამისი ორგანიზაციულ-სამართლებრივი ფორმით ჩამოყალიბებული სააგენტო, რომელიც უზრუნველყოფს მოსახლეობის სატრანსპორტო-საექსპედიტორო მომსახურებას;

ე) სატრანსპორტო-საექსპედიტორო მომსახურება – ნებისმიერი სახის მომსახურება, რომელიც დაკავშირებულია ტვირთების გადაზიდვასთან, მათ დამუშავებასთან, შენახვასთან, კონსოლიდაციასა და შეფუთვისასთან, განაწილებასთან, სარეკომენდაციო და საკონსულტაციო მომსახურებასთან, საბაჟო და ფინანსურ საკითხებთან, ტვირთის ოფიციალურ დეკლარირებასთან, დაზღვევასთან, აგრეთვე სხვა ფორმალური პროცედურების ჩატარებასთან, დაწესებული გადასახადების აკრეფასთან;

ექსპედიტორი – ფიზიკური ან იურიდიული პირი, რომელსაც უფლება აქვს თავისი სახელით და შემკვეთის ხარჯზე განახორციელოს მოსახლეობის სატრანსპორტო-საექსპედიტორო მომსახურება შემკვეთთან გაფორმებული ხელშეკრულების საფუძველზე;

შემკვეთი – ნებისმიერი პირი, რომელიც ექსპედიტორთან დებს ხელშეკრულებას საექსპედიტორო მომსახურებაზე და მისი უფლებამოსილებანი განისაზღვრება ამ ხელშეკრულებით;

შეკვეთა–ნებისმიერი პირის განაცხადი სატრანსპორტო-საექსპედიტორო მომსახურებაზე;

გადაყვანა-გადაზიდვების მომსახურების შესაბამისობის სერტიფიკატი – სერტიფიკაციის სისტემის წესების შესაბამისად გაცემული დოკუმენტი, რომელიც ადასტურებს გადამზიდველის უნარსა და საშუალებას განახორციელოს გადაყვანა-გადაზიდვები სერტიფიკაციის სისტემის წესების დაცვით;

მგზავრი – პირი, რომელსაც აქვს კანონით დადგენილი დოკუმენტი (ბილეთი ან გადამზიდველთან სხვა ფორმით დადებული ხელშეკრულება), მგზავრობს და გადააქვს ტვირთი ან მანამდე ასრულებს მასთან დაკავშირებულ პროცედურებს;

ფასი – მგზავრის გადაყვანისა და ტვირთის გადაზიდვის ღირებულება;

ტვირთი – მგზავრებისაგან განცალკევებულად გადასაზიდი ყველა სახის საქონელი;



გამოყენებული ლიტერატურა:

2. საქართველოს საგადასახადო კოდექსი
3. შემოსავლების სამსახურის უფროსის ბრძანება №12858 2012 წლის 1 აგვისტო - საქართველოს საბაჟო ტერიტორიაზე საქონლის შემოტანასთან/საქართველოს საბაჟო ტერიტორიიდან გატანასთან და დეკლარირებასთან დაკავშირებული პროცედურების განხორციელების თაობაზე
4. საქართველოს ფინანსთა მინისტრის ბრძანება №290 2012 წლის 26 ივლისი - საქართველოს საბაჟო ტერიტორიაზე საქონლის გადაადგილებისა და გაფორმების შესახებ ინსტრუქციის დამტკიცების თაობაზე
5. კონვენცია ტვირთების საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვებზე (CMR კონვენცია)
6. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი
7. საქართველოს სარკინიგზო კოდექსი
8. საქართველოს საჰაერო კოდექსი
9. საქართველოს საზღვაო კოდექსი
10. შემოსავლების სამსახურის უფროსის მითითება საბაჟო ლუქების გამოყენებით ტვირთის გადაზიდვაზე ავტოსატრანსპორტო საშუალების დაშვების სერტიფიკატის გაცემის წესის თაობაზე
11. "საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვის ნიგნაკის გამოყენებით ტვირთების საერთაშორისო გადაზიდვის შესახებ" 1975 წლის 14 ნოემბრის საბაჟო კონვენცია.
12. საქართველოს კანონი საგზაო მოძრაობის შესახებ
13. საქართველოს მთავრობის დადგენილება №459 2014 წლის 21 ივლისი - გზაზე არაგაბარირებული (მსხვილგაბარირიანი) ან ბენორმატიული (მძიმეწონიანი) სატრანსპორტო საშუალების სამოძრაოდ დაშვებისათვის უფლებამოსილ ორგანოსთან (უწყებასთან) შეთანხმების წესისა და პირობების დამტკიცების შესახებ
14. საქართველოს ტრანსპორტის მინისტრის ბრძანება №25 1999 წლის 22 აპრილი - საქართველოს ტერიტორიაზე საშიში (საფრთხეშემცველი) ტვირთების გადაზიდვის წესის დამტკიცების შესახებ
15. საქართველოს ტრანსპორტის და კომუნიკაციების მინისტრის ბრძანება №26 2003 წლის 16 აპრილი - რკინიგზით ტვირთის გადაზიდვის წესები
16. საქართველოს კანონი "ტრანსპორტის სფეროს მართვისა და რეგულირების შესახებ"
17. საქართველოს კანონი "საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ"
18. საქართველოს კანონი "ნავთობისა და გაზის შესახებ"



19. საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების მინისტრის ბრძანება №66 2001 წლის 30 ივლისი - ავტოტრანსპორტით ცალკეული შეკვეთების განხორციელების წესის შესახებ
20. ლ. ბოცვაძე, კ. ერაძე, ვ. ბოცვაძე - ლოჯისტიკური მენეჯმენტი თბილისი 2010
21. ვ. ქართველიშვილი, დ. ძონენიძე, ნ.ნავაძე - საავტომობილო გადაზიდვები თბილისი 2006 383 გვ.
22. ნავაძე ნ., გელაშვილი თ. საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტის ფუნქციონირების სამართლებრივი საფუძვლები. - თბილისი, ტექნიკური უნივერსიტეტი, 2015.
23. ვეშაპიძე შ., ოსაძე ლ., სეხნიაშვილი დ. - ლოჯისტიკა, 2012.
24. კონტეინერების სახელმძღვანელო
25. შოთა ვეშაპიძე, ლალი ოსაძე, დალი სეხნიაშვილი - "ლოჯისტიკა"
26. ვასილ ქართველიშვილი, დავით ძონენიძე, ნუგზარ ნავაძე - საავტომობილო გადაზიდვები;
27. საავტომობილო ტრანსპორტის დარგში ტარიფების შემუშავების მეთოდოლოგიისა და პროცედურების დებულება
28. საზღვაო დარგში მომსახურების ტარიფების შემუშავების მეთოდოლოგიისა და პროცედურების დებულება ;
29. საავიაციო სფეროში მომსახურების ტარიფების შემუშავების მეთოდოლოგიისა და პროცედურების შესახებ დებულება;
30. Трицкая Н.А Единая транспортная система учебник 9-е изд. - М Издательский центр Академия 2014 г. 240 ст.
31. Китов А.Г., Пермский А.А Организация работы автобусов на городских маршрутах. Учебно- методическое пособие. Н. Новгород. ВГИПУ , 2009г. 110ст.
32. Пермский А.А. Пасажирские перевозки. Учебно- методическое пособие Н. Новгород. ВГИПУ 2011 г. 164 ст
33. Организация сотрудничества железных дорог (осжд) – "Правила размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах" приложение 14 к соглашению о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС)
34. Bleckrt T., Kersten W., Ringle C. Innovative Methods in Logistics and Supply Chain Management. – Berlin, Epubli GmbH, 2014.
35. Bureau International des Conteneurs et du Transport Intermodal (BIC-Code)

http://girca.org/TIR_%E1%83%A1%E1%83%90%E1%83%AE%E1%83%94%E1%83%9A%E1%83%9B%E1%83%AB%E1%83%A6%E1%83%95%E1%83%90%E1%83%9C%E1%83%94%E1%83%9A%E1%83%9D/m126

www.maps.google.com



http://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec21/rec21rev1_ecetrd195e.pdf

<http://www.mainfreight.com/global/en/basics/a-guide-to-proper-packaging.aspx>

Read more: <http://www.businessdictionary.com/definition/freight.html#ixzz3ZvpRtvHg>

<http://dforwarder.caucasus.net/dangerous.html>;

http://www.bbi.ge/uploads/training_23.pdf;

<http://www.track-trace.com/container>

<http://shipping-container-info.com/track-trace/track-and-trace-by-container-number>

http://www.cargoinfo.co.za/freight_sea.asp

<http://www.jtcfreight.com/Containertracking.htm>

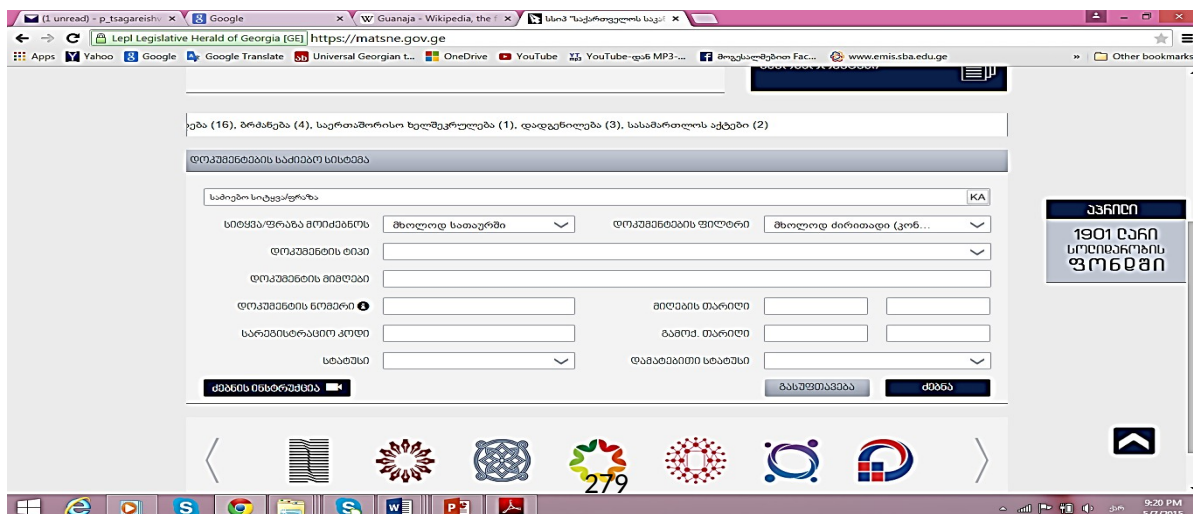
http://www.ship.ru/eng/contayner_track.php

<https://www.cma-cgm.com/ebusiness/tracking>

<http://vin.ge/?action=contmain>

საქართველოს საკანონმდებლო მაცნეში მუშაობის ინსტრუქცია

საკანონმდებლო მაცნეს საიტზე განთავსებული ძეგლის სისტემა მარტივი და მოქნილი მექანიზმია, რომლის საშუალებითაც შესაძლებლობა გვეძლევა მოვძებნოთ სხვადასხვა სახის ნორმატიული დოკუმენტი და საკანონმდებლო მაცნეში გამოქვეყნებული საინფორმაციო მასალა (იხ. სურათი 5. საკანონმდებლო მაცნეს მთავარი სამუშაო გვერდი).



სურათი 5. საკანონმდებლო მაცნეს მთავარი სამუშაო გვერდი ()



ამ ვებ-გვერდის გამოყენებით ძებნა ხორციელდება ერთი ან რამდენიმე ველის შერჩევის და სხვადასხვა სიტყვის/ფრაზის ჩანერის მეშვეობით. ძებნას გააჩნია შემდეგი ველები:

საძიებო სიტყვა/ფრაზა: ამ ველში უნდა ჩაინეროს ის სიტყვა ან სიტყვის ნაწილი (მაგ., ადმინისტ) ან ფრაზა (მაგ., ადმინისტრაციულ სამართალდარ), რომლის მეშვეობითაც ვეძებთ დოკუმენტს. ასევე შესაძლებელია ფრაზის მოძებნა ორი არასრული სიტყვით, რა დროსაც გამოყენებული უნდა იქნეს "+" ნიშანი (მაგ., ადმინ+სამართალ). ასეთ შემთხვევაში პროგრამა მოძებნის იმ დოკუმენტებს, სადაც არის ორივე სიტყვა.

დოკუმენტების ფილტრი: ეს არის არჩევადი ველი, რომელიც საშუალებას გვაძლევს ავირჩიოთ, თუ რომელ დოკუმენტში ვახორციელებთ ძებნას. ძებნის განხორციელებისას თავდაპირველად პროგრამა ეძებს ჩვენ მიერ შერჩეულ სიტყვას/ფრაზას მხოლოდ ძირითად (კოდიფიცირებულ) დოკუმენტებში, ხოლო თუ ჩვენ გვინდა მოვძებნოთ ასევე ცალკეული ცვლილების დოკუმენტი ან სხვადასხვა საინფორმაციო დოკუმენტი, ამ შემთხვევაში უნდა ავირჩიოთ ძებნა - ყველა დოკუმენტში.

დოკუმენტის ტიპი: ასარჩევი ველი, სადაც ჩვენ შეგვიძლია ავირჩიოთ, თუ რა ტიპის დოკუმენტს ვეძებთ (მაგ: კანონი, ბრძანება და ა.შ.).

დოკუმენტის მიმღები: ველში ავკრიფოთ ჩვენ მიერ არჩეული მიმღების სახელწოდება ან მისი ნებისმიერი ნაწილი და პროგრამა თავად შემოგვთავაზებს არსებულ მიმღებებს. რაც უფრო მეტ ასოს ვკრეფთ, მით უფრო მცირდება მიმღებთა არჩევანი. იმ შემთხვევაში, თუ ჩვენ არჩეული გვაქვს დოკუმენტის ტიპი, დოკუმენტის მიმღებად გამოჩნდება მხოლოდ ის მიმღები, რომელსაც უფლება აქვს, მიიღოს შესაბამისი ტიპის დოკუმენტი (მაგ., ტიპი-ბრძანებულების არჩევისას მიმღების ველში გამოჩნდება მხოლოდ საქართველოს პრეზიდენტი).

ძებნის კრიტერიუმები (სიტყვა/ფრაზა მოიძებნოს): მითითებული ველი საშუალებას გვაძლევს პროგრამას მივუთითოთ ძებნის შემდეგი კრიტერიუმები:

მხოლოდ სათაურში - ამ კრიტერიუმის არჩევისას პროგრამა მოიძიებს დოკუმენტს, რომლის სათაურში გამოიყენება ჩვენ მიერ მითითებული სიტყვა/ფრაზა;

დოკუმენტის ტექსტში - ამ კრიტერიუმის არჩევისას პროგრამა მოიძიებს დოკუმენტს, რომლის ტექსტში, მათ შორის, სათაურშიც გამოიყენება ჩვენ მიერ მითითებული სიტყვა/ფრაზა.

გაფართოებული - გაფართოებული ძებნის ველი გვთავაზობს ძიების მოქნილ და მძლავრ მექანიზმს. ამ ველში საპეციალური წესებით შედგენილი საძიებელი სტრიქონი უნდა ჩავენეროთ. თუ ამ ველში რამდენიმე სიტყვას ავკრეფთ, მაშინ მოიძებნება ყველა ის დოკუმენტი, რომელიც თუნდაც ერთ საძიებო სიტყვას მაინც შეიცავს. თუ გვსურს ფრაზის შემცველი ტექსტის მოძიება, ველში უნდა ავკრიფოთ ეს ფრაზა და ჩავსვათ ბრჭყალებში, მაგალითად, "სკოლამდელი ასაკი". ბრჭყალებში რომ არ მოგვეთავსებინა ეს ფრაზა, მაშინ საიტი მოგვიძებნიდა ყველა დოკუმენტს, რომელიც შეიცავს სიტყვა სკოლამდელს ან სიტყვა ასაკს, ახლა კი მხოლოდ ის დოკუმენტები მოიძებნება, რომლებიც შეიცავს მთლიანად ფრაზას „სკოლამდელი ასაკი“.



ძებნა შაბლონით – თუ მოსაძებნ ველში ჩავენერთ კორ?ი და ძებნას დავაჭერთ, საიტი მოგვიძებნის ყველა დოკუმენტს, რომელიც შეიცავს შემდეგი ტიპის სიტყვებს – კორტი, კორპი, კორდი, ... ანუ სიმბოლო „?“ გულისხმობს ნებისმიერ ასოს. სხვა სიტყვებით რომ ვთქვათ, კითხვის ნიშნის ადგილზე საიტი იგულისხმებს ერთ ნებისმიერ სიმბოლოს. შესაძლებელია ამ სიმბოლოს რამდენჯერმე გამოყენებაც, მაგალითად, კორ?ე?ი შეესაბამება შემდეგი ტიპის სიტყვებს – კორტეჟი, კორვეტი, კორტები, ... აღსანიშნავია, რომ ამ სიმბოლოს გამოყენება სიტყვის პირველი ასოს მაგივარდ დაუშვებელია. ასევე, განსაკუთრებული დატვირთვა აქვს * სიმბოლოს. მის მაგივრად საიტი იგულისხმებს რამდენიმე ნებისმიერ ასოს. მაგალითად, თუ საძიებო ველში ავკრებთ სა*ო -ს, საიტი მოგვიძებნის ყველა დოკუმენტს, რომელიც შეიცავს შემდეგი ტიპის სიტყვებს – საგზაო, სატრანსპორტო, სამელიორაციო, საგამოცდო, საწესდებო, ...

* სიმბოლოს გამოყენება სიტყვის დასაწყისში არ არის დაშვებული.

უპირატესობით ძებნა – ხშირია სიტუაციები, როდესაც გვახსოვს საძებნი დოკუმენტის რამდენიმე სიტყვა, თანაც ზოგიერთი სიტყვის არსებობაში დარწმუნებული ვართ და ზოგიერთის არსებობაში ეჭვი გვეპარება. მაგალითად, ვიცით რომ ვეძებთ დოკუმენტს, რომელშიც, თითქმის დარწმუნებული ვართ, რომ გვხვდება სიტყვა სკოლა და ასევე შეიძლება იყოს სიტყვა მერხი. ძებნისას, ბუნებრივია, რომ ჯერ ისეთი დოკუმენტების განხილვა სჯობს, სადაც სკოლა არის გამოყენებული და თუ იქ ვერ ვიპოვეთ სასურველი კანონი, მაშინ გადავიდეთ მერხის შემცველ დოკუმენტებზე. თუ „უპირატესობით ძებნის“ მეთოდს გამოვიყენებთ, მაშინ საიტი მოძებნილ დოკუმენტებს დაგვილაგებს ისეთნაირად, რომ დასაწყისში იქნება გამოტანილი ის დოკუმენტები, რომლებიც ნამდვილად შეიცავს სიტყვა სკოლას და მხოლოდ შემდგომ – სხვაგვარი დოკუმენტები. ეს, ცხადია, ძებნის პროცესს გაგვიმარტივებს. საამისოდ შეგვიძლია საძიებო ველში შემდეგი სტრიქონი ჩავენერთ – სკოლა^2მერხი. ამ ჩანაწერში კონსტრუქცია ^2 საიტს მიუთითებს, რომ 2-ჯერ მეტია ჩვენი დაჭერებულობის დონე იმასთან დაკავშირებით, რომ საძიებო დოკუმენტში სკოლა არის გამოყენებული (მერხის არსებობასთან შედარებით). რადგან სიტყვა მერხი-ს ტიპის სიმბოლოები არ აქვს მინერილი, ავტომატურად იგულისხმება, რომ დამაჭერებლობის ხარისხი 1 -ის ტოლია. დამაჭერებლობის ხარისხი 1-ზე მეტი უნდა იყოს. დამაჭერებლობის ხარისხი ფრაზასაც შეგვიძლია მივაკუთვნოთ, შეგახსენებთ, რომ ფრაზა ბრჭყალებში უნდა ჩავსვათ.

ლოგიკური ოპერატორები – მოვიყვანოთ ასეთი მაგალითი: ვთქვათ, გვახსოვს, რომ საძებნ დოკუმენტში გამოყენებული იყო სიტყვა შეკეთება და ასევე გვახსოვს, რომ ნახსენები იყო ან ავტომობილი ან მანქანა. ასეთი დოკუმენტის მოსაძებნად შეიძლება გამოვიყენოთ ლოგიკური ოპერატორი OR და ლოგიკური ოპერატორი AND. საძიებო ველში უნდა ჩავენერთ შეკეთება AND (ავტომობილიORმანქანა). სხვა სიტყვებით რომ ვთქვათ, AND ოპერატორი უნდა გამოვიყენოთ მაშინ, თუ დოკუმენტში ერთდროულად გვხვდება ორი საძიებო სიტყვა, ხოლო OR ოპერატორი მაშინ, თუ ერთ-ერთი შედის დოკუმენტში. ლოგიკური კონსტრუქციების შექმნისას ფრჩხილების გამოყენება დასაშვებია და ისევე აღიქმება, როგორც ეს მათემატიკურ ფორმულებშია გამოყენებული. ლოგიკური ოპერატორი + იწერება სიტყვის დასაწყისში და საიტს მიუთითებს, რომ ეძებოს ისეთი დოკუმენტები, რომლებშიც აუცილებლად შედის საძიებელი სიტყვა. მაგალითად, +აქციზიზარიმა მოგვიძებნის ისეთ დოკუმენტებს, სადაც ნამდვილად არის სიტყვა აქციზი და ასევე შეიძლება გვხვდებოდეს (შეიძლება არც იყოს!) სიტყვა ჯარიმა. ლოგიკური



ოპერატორი NOT (იგივე -) შეიძლება დაინეროს ორ სიტყვას ან ფრაზას შორის და ნიშნავს იმას, რომ საძიებო დოკუმენტი უნდა შეიცავდეს პირველ სიტყვას/ფრაზას და ამავე დროს არ უნდა შეიცავდეს ოპერატორის შემდეგ არსებულ სიტყვას/ფრაზას. მაგალითად, მანიფესტაცია NOT სანქცირებული მოგვიძებნის ისეთ დოკუმენტებს, სადაც გვხვდება სიტყვა მანიფესტაცია და არ გვხვდება სიტყვა სანქცირებული.

ძებნას ასევე აქვს დოკუმენტის ნომრის და მიღების თარიღის მიხედვით ძებნის საშუალება და გაფართოებული ძებნის ველები, სადაც ჩვენ საშუალება გვძლევს, მოვძებნოთ დოკუმენტი დამატებითი პარამეტრებით: სარეგისტრაციო კოდი, გამოქვეყნების თარიღი და სხვადასხვა სტატუსი.