

აკაკი წერეთლის სახელმწიფო უნივერსიტეტი

ხელნაწერის უფლებით

ამირან გუდაძე

**სატრანზიტო პოტენციალის გაზრდის შესაძლებლობების გამოკვლევა
საბაჟო ლოგისტიკის პრინციპების დანერგვის საფუძველზე**

ტრანსპორტის დარგში ინჟინერიის დოქტორის(0407) აკადემიური ხარისხის
მოსაპოვებლად წარმოდგენილი

დ ი ს ე რ ტ ა ც ი ა

სამეცნიერო ხელმძღვანელი:

პროფესორი თეიმურაზ კოჩაძე

ქ უ თ ა ი ს ი

2019

შესავალი -----	4
თავი 1. სამხრეთ კავკასიის რეგიონის სატრანზიტო ფუნქციის მიმოხილვა -----	8
1.1 სატრანზიტო დერეფნების მნიშვნელობა და მისი განვითარების თეორიული ასპექტები -----	8
1.2 სამხრეთ კავკასიის სატრანზიტო დერეფანი და მისი გეოპოლიტიკური მნიშვნელობა -----	18
1.3 სატრანზიტო პოტენციალის რეალიზების თავისებურებანი კავკასიის რეგიონის ქვეყნებისთვის -----	24
თავი 2. საბაჟო საქმის წარმოშობა და განვითარება როგორც საერთაშორისო სატრანსპორტო-ტექნოლოგიური სისტემების ეფექტიანი ფუნქციონირების საფუძველი -----	33
2.1 საბაჟო საქმის წარმოშობისა და განვითარების ისტორია -----	33
2.2 საბაჟო დღეს: არსებული მდგომარეობა, პრობლემები -----	38
2.3 საქართველოს სატრანსპორტო-ლოგისტიკური სისტემების განვითარება მსოფლიო ეკონომიკის გლობალიზაციის პირობებში -----	47
2.4 საბაჟო საქმის ფორმირება საერთაშორისო ვაჭრობის განვითარების კვალდაკვალ -----	66
თავი 3. საერთაშორისო სასაქონლო-სატრანზიტო ნაკადების საბაჟო გაფორმების გამარტივების თეორიული საფუძვლების შემუშავება საერთაშორისო გამოცდილების გათვალისწინებით -----	72
3.1 სასაქონლო ნაკადების საბაჟო გაფორმების პროცედურების გამარტივების ძირითადი მიმართულებები -----	72
3.2 სატრანზიტო ნაკადების საბაჟო გაფორმების ქართული და ევროპული პრაქტიკის შედარებითი ანალიზი -----	76
3.3 საბაჟო სფეროში ლოგისტიკური მართვის პრინციპების გამოყენების თეორიული საფუძვლების შემუშავება -----	90
თავი 4. სამხრეთ კავკასიის სატრანსპორტო დერეფანში სატრან-	

	ზიტო პოტენციალის ამაღლების შესაძლებლობები საბაჟო გაფორმების და კონტროლის მეთოდების სრულყოფის გზით -----	105
4.1	სატვირთო-სატრანზიტო ნაკადების საბაჟო კონტროლის და გაფორმების ელექტრონული სისტემის სრულყოფა-----	107
4.2	ფიტოსანიტარულ და ვეტერინარულ კონტროლს დაქვემდებარებული პროდუქციის გამარტივებული საბაჟო გაფორმებს ასპექტები -----	112
4.3	სამხრეთ კავკასიის რეგიონის ქვეყნებს შორის თანამშრომლობის პრობლემები და განვითარების პერსპექტივები სატრანზიტო პოტენციალის ამაღლების თვალსაზრისით -----	120
	საერთო დასკვნები და რეკომენდაციები -----	131
	გამოყენებული ლიტერატურა -----	136
	დანართები -----	142

შესავალი

საქართველოს სახელმწიფოსთვის, რომელიც გეოპოლიტიკური თვალსაზრისით ყველაზე რთულ რეგიონში - სამხრეთ კავკასიაში, ევროპა-აზიის გზაგასაყარზე მდებარეობს, და ამასთანავე, არ ფლობს მნიშვნელოვან სანედლეულო რესურსებს, განსაკუთრებული მნიშვნელობა აქვს ტრანზიტის და სატრანსპორტო მომსახურების ახალი, პერსპექტიული ბაზრების განვითარებას.

ტრანზიტისთვის, როგორც ეროვნული ეკონომიკის პოტენციური განვითარების საკვანძო ფაქტორისთვის, პრიორიტეტული მნიშვნელობის მინიჭებით საქართველო ახალი აბრეშუმის გზის ჩინური პროექტის წყალობით, ევროკავშირისა და აზია-წყნარი ოკეანის ქვეყნებს შორის ვაჭრობაში შესაძლოა სატრანსპორტო-ლოგისტიკური ჰაბი გახდეს.

განვითარებული ქვეყნების მრავალწლიანი გამოცდილება ცხადყოფს, რომ სახელმწიფოს ეკონომიკაში ლოგისტიკის განვითარების მნიშვნელოვან მიზანს, საქონლის საბოლოო ღირებულებაში ლოგისტიკური ხარჯების შემცირებასთან ერთად, ქვეყნის სატრანსპორტო პოტენციალის ზრდა წარმოადგენს.

სატრანსპორტო ქვეყნის მიღებულ სარგებელს წარმოადგენს, უპირველეს ყოვლისა, სატრანსპორტო და მასთან დაკავშირებული მომსახურების გაწვევისთვის გადახდილი ფულადი შემოსავლები. მაღალი სატრანსპორტო პოტენციალის მქონე ქვეყნებში ინვესტიციები მიმართულია სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარებასა და თანამედროვე სატრანსპორტო ტექნოლოგიების დანერგვაზე. უფრო მეტიც, ტრანზიტი არის საერთაშორისო ასპარეზზე ქვეყნის გავლენის გაზრდის საიმედო საშუალება.

საქართველოს ლოგისტიკური სისტემების ინტეგრაცია მსოფლიო ეკონომიკაში და სახელმწიფოს სატრანსპორტო-ლოგისტიკური პოტენციალის ამაღლება გლობალურ არენაზე შესაძლებელია: ქვეყნის გეოგრაფიული მდებარეობის უპირატესობის რეალიზებით, არსებული სატრანსპორტო ქსელის რაციონალური გამოყენებით, ლოგისტიკური ცენტრების ოპტიმალური განლაგებით, ევროკავშირისა და აზიის ქვეყნებს შორის ტვირთების გადაადგილების მინიმალური დროისა და უმოკლესი გზის უზრუნველყოფით, ეფექტური საბაჟო-სასაზღვრო გაფორმების დანერგვით, ასევე მიწოდების საერთაშორისო ჯაჭვის კონტრაგენტებისთვის ლოგისტიკური მომსახურების ფართო ჩამონათვალის შეთავაზებით. ეს ყველაფერი საქართველოს საშუალებას მისცემს გადავიდეს პარტნიორ ქვეყნებთან ურთიერთობის ახალ ეტაპზე, რათა ხელი შეუწყოს

ქვეყნის ეკონომიკურ აღმავლობას, ინვესტიციების მოზიდვითა და სატრანზიტო შემოსავლების გაზრდის თვალსაზრისით.

საერთაშორისო ლოგისტიკური კავშირების განვითარების თანამედროვე ეტაპზე სახელმწიფოს სატრანზიტო მიმზიდველობის ამაღლება ერთ-ერთი პრიორიტეტი უნდა გახდეს ეკონომიკური პოლიტიკის შემუშავების საქმეში. ინვესტიციებისთვის ეკონომიკური სექტორის პრიორიტეტულ სფეროს წარმოადგენს ასევე, სატრანსპორტო-ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურის განვითარება და სატრანზიტო პოტენციალის მაქსიმალური გამოყენება.

დღესდღეობით, სატრანსპორტო-ლოგისტიკური მომსახურების ბაზარი საქართველოში ჩამოყალიბების სტადიაზეა და იმისათვის რომ, ქვეყანამ დაიკავოს თავისი ადგილი საერთაშორისო საგარეო-სავაჭრო ნაკადების ტრანზიტულ გადაადგილებაში, აუცილებელია ეკონომიკის სვადასხვა სფეროების ეფექტურობის ამაღლება მართვის თანამედროვე ლოგისტიკური მეთოდებისა და გადაწყვეტილებების, ასევე თანამედროვე საინფორმაციო ტექნოლოგიების დანერგვა-გამოყენებით.

ბოლო პერიოდში რუსეთის სახელისუფლებო წრეებში აქტიურად მიმდინარეობს მუშაობა ჩრდილოკავასიაზე გამავალი სატრანზიტო დერეფნის შექმნის თაობაზე, რომელმაც მათივე განმარტებით უნდა შეაერთოს კასპიის და შავი ზღვის სანაპიროები. მთავარ უპირატესობად კი ერთიანი საბაჟო ტერიტორია მოიაზრება, ეს იმას ნიშნავს, რომ სატრანზიტო ნაკადები გაივლის მხოლოდ ერთ ქვეყანას, ადარ მოუწევს სხვადასხვა ქვეყნების გადაკვეთა და განსახვავებულ საბაჟო ფორმალობებთან, „ე.წ. საბაჟო ბარიერებთან“ შეხება. ეს შეამცირებს გადაზიდვის დროს და შესაბამისად, ფინანსურ ხარჯებსაც. როგორც აცხადებენ ორგანიზატორები, ეს არ იქნება სამხრეთ კავკასიაზე გამავალი სატრანზიტო დერეფნის კონკურენტული მარშრუტი, თუმცა თვალნათლივ სჩანს, რომ მათი მიზანი ტრასეკას ალტერნატიული დერეფნის შექმნაა, რამაც საბოლოო ჯამში სატრანზიტო ნაკადების დასახელებულ მარშრუტზე გადაქაჩვა უნდა გამოიწვიოს.

ეს ყოვლად წარმოდგენელია, იმ პირობებში როცა ტრასეკას პროექტში მონაწილე ქვეყნები მნიშვნელოვან შემოსავლებს იღებენ ტრანზიტული გადაზიდვებიდან. სამხრეთ კავკასიის ქვეყნებმა ყველაფერი უნდა გააკეთონ რათა თავიდან აიცილონ ტვირთნაკადების არა თუ დაკარგვა, არამედ დამატებით ნაკადების მოზიდვა დერეფანში, სატრანსპორტო-ლოგისტიკურ, საბაჟო, სატარიფო და სხვა სფეროში ურთიერთთანამშრომლობის გაძლიერება-გაღრმავებით.

ქვეყნის სატრანზიტო ფუნქციის განვითარება პირდაპირ კავშირშია სატრანზიტო ტვირთების მოცულობის ზრდასთან, ხოლო ამ უკანასკნელის განვითარება დამოკიდებულია გარკვეულ პოლიტიკურ-ეკონომიკურ ასპექტებზე და გარემოებებზე, კერძოდ: ეკონომიკის განვითარება და გადაზიდვების მოცულობის ზრდა, როგორც ეკონომიკის ერთ-ერთი შემადგენელი ნაწილის, წარმოუდგენელია მოწესრიგებული საგზაო ინფრასტრუქტურის, გამართული სატრანსპორტო ლოგისტიკის და საბაჟო სამსახურების ეფექტური მუშაობის გარეშე.

სწორედ, საბაჟო სფეროა ის ქვაკუთხედი, რომელიც მნიშვნელოვან როლს თამაშობს სატრანზიტო გადაზიდვების განვითარების საქმეში. გლობალიზაციის პირობებში საბაჟო ინსტიტუტის როლი მდგომარეობს საქონლის და სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის კონტროლში, საერთაშორისო სავაჭრო ნაკადების ეფექტურ გაფორმებასა და უსაფრთხო გადაადგილებაში, აქედან გამომდინარე, სახელმწიფო ინტერესების დაცვასა და ბიუჯეტის შემოსავლების უზრუნველყოფაში. მის ძირითადი მიზანს წარმოადგენს საერთაშორისო ტვირთნაკადების მარეგულირებელი სახელმწიფო კანონებისა და პოლიტიკის შესრულება, კონტრაბანდის წინააღმდეგ ბრძოლა, ლეგალური ვაჭრობისა და ტრანზიტის ხელშეწყობა.

გლობალური ეკონომიკის კონტექსტში საბაჟო შეიძლება განვიხილოთ, როგორც ტვირთნაკადების ტრანსსასაზღვრო გადაადგილებასთან დაკავშირებული გარიგებებისა და ოპერაციების რეგულირების უზრუნველმყოფი სივრცობრივი ინსტიტუციური სახელმწიფო ორგანო. საბაჟო ასრულებს საზღვარზე გადაადგილებული საქონლისა და სატრანსპორტო საშუალებების მაკონტროლებელ ფუნქციებს, განსაზღვრავს მათ საბაჟო სტატუსს, საჭიროების შემთხვევაში ახორციელებს დათვალიერების, ექსპერტიზისა და შემოწმების პროცედურებს. ო. ე. ანდერსონის „გლობალური ფინანსური კარიბჭე“-ს კონცეფციის განვითარებაში საბაჟოს როლი შეიძლება გავიაზროთ, როგორც გლობალური და მაკრორეგიონალური სატვირთო-სასაქონლო კვანძების, ასევე, კარიბჭეებისა და პორტალების სახით, რომელთა ურთიერთქმედებისას ხდება გლობალური საბაჟო ქსელის ჩამოყალიბება. ეს კვანძები წარმოადგენენ ცალკეულ საბაჟოებს, რომლებიც ასრულებენ მაკონტროლებელ და მარეგულირებელ ფუნქციებს ტვირთნაკადების ტრანსსასაზღვრო გადაადგილებასთან მიმართებაში, ხოლო, ტვირთნაკადები ამ კვანძებში არ მოიხმარებიან, არამედ იცვლიან თავიანთ მიმართულებებს. სივრცობრივთან ერთად აუცილებელია საბაჟო საქმიანობის დროითი პარამეტრების გააზრება. ამგვარად, საბაჟო ოპერაციები შეიძლება გავიაზროთ, როგორც საქონლის ტრანსსასაზღვრო მოძრაობის რეგულირების

ინსტიტუციური ინსტრუმენტი, მისი შემდგომი გამოყენების მიზნებიდან გამომდინარე, რაც გულისხმობს განსაზღვრულ წესებსა და პროცედურებს, შეზღუდვებისა და აკრძალვების სისტემას, დაინტერესებული პირების უფლებებსა და ვალდებულებებს, ასევე საბაჟო გაფორმების დროით განზომილებას.

ზემოთქმულიდან გამომდინარე, უნდა ითქვას, რომ საბაჟო სამსახურების გლობალური როლი ნაკლებადაა შესწავლილი, განსაკუთრებით კავკასიის რეგიონის ქვეყნებში, რომელიც უპირველეს ყოვლისა საზღვრებზე საერთაშორისო ტვირთნაკადების ეფექტური და უსაფრთხო გადაადგილების ხელშეწყობაში უნდა მდგომარეობდეს.

საბაჟო საქმეში თანამედროვე საინფორმაციო ტექნოლოგიების დანერგვა, საბაჟო კონტროლისა და გაფორმების ეფექტური მეთოდების შემუშავება, მოსაზღვრე ქვეყნებს შორის საბაჟო სფეროში თანამშრომლობის გაღრმავება ფორმალობებისა და კანონმდებლობის უნიფიკაციის მიზნით, სატრანზიტო პოტენციალის ამაღლების აუცილებელი წინაპირობაა. განსაკუთრებით კი ისეთი პატარა ქვეყნებისთვის, როგორც საქართველო და კავკასიის რეგიონის სხვა სახელმწიფოებია, რომლებიც აზია-ევროპის ურთიერთდამაკავშირებელ სატრანსპორტო არტერიაზე მდებარეობენ. აქედან გამომდინარე, ტრანზიტული ტვირთების საბაჟო გაფორმების ერთიანი სისტემის შემუშავებას დიდი მნიშვნელობა ენიჭება ტრანზიტული ტვირთების მოზიდვის საქმეში. საბაჟო გაფორმებისა და კონტროლის პროცედურების გამარტივებისა და სრულყოფის მექანიზმების კვლევა მნიშვნელოვნად შეუწყობს ხელს სავაჭრო ნაკადების ტრანზიტულ გადაადგილებას და კავკასიის რეგიონის სატრანზიტო პოტენციალის ზრდას და დერეფნის კონკურენტუნარიანობის ამაღლებას.

თავი 1. სამხრეთ კავკასიის რეგიონის სატრანზიტო ფუნქციის მიმოხილვა

1.1 სატრანზიტო დერეფნების მნიშვნელობა და მისი განვითარების თეორიული ასპექტები

გლობალური სავაჭრო-ეკონომიკური კავშირების განვითარება მეტწილად დამოკიდებულია სატრანსპორტო-სავაჭრო გზების არსებობასა და განვითარებაზე. თანამედროვე ეპოქაში, მაშინ როდესაც იზრდება ტვირთების რაოდენობა და სავაჭრო - ეკონომიკური ურთიერთობები გაზრდილი ინტენსივობით ხასიათდება, დიდი მნიშვნელობა ენიჭება ტრანსნაციონალური სავაჭრო გზების განვითარების იდეას[73].

გადაზიდვის დაგეგმვაში საინტერესო და კომპლექსურ საკითხს წარმოადგენს სატრანსპორტო დერეფნის განვითარება, რომელსაც ყოველთვის თან ახლავს პრობლემები, კერძოდ, გადაზიდვების ხელმისაწვდომობის უზრუნველყოფა, ხარისხიანი მომსახურება, ახლომდებარე თემების (დასახლებები, ქალაქები და ა.შ.) ეკონომიკური განვითარება. აღნიშნული პრობლემები კიდევ უფრო მწვავედება და იზრდება, როდესაც დერეფანი გადაკვეთს იურიდიულ საზღვრებს[16].

ევრაზიული სატრანსპორტო დერეფნების ისტორია იწყება აბრეშუმის გზით, რომელიც ჩამოყალიბდა თანამედროვე ჩინეთის ტერიტორიაზე და მოიცავდა კავკასიის, აფრიკის, ახლო აღმოსავლეთისა და ევროპის ტერიტორიებს. აბრეშუმის გზა ემსახურებოდა საქონლისა და ადამიანური რესურსების გადანაწილებას ფართო ტერიტორიებზე.

აბრეშუმის გზა წარმოადგენდა სავაჭრო გზას, რომლის მეშვეობითაც აგრეთვე ხდებოდა კულტურული მემკვიდრეობის ურთიერთგაცვლა აზიის კონტინენტის რეგიონებს შორის. ვაჭრები და მომთაბარეები წარმოადგენდნენ ძირითად დამაკავშირებელ ძალას ჩინეთს, ინდოეთსა და ხმელთაშუა ზღვის ქვეყნებს შორის. აბრეშუმის გზით ვაჭრობა სასიცოცხლო მნიშვნელობის როლს ასრულებდა ჩინეთის, სპარსეთის, ინდოეთის, არაბეთისა და ევროპის ქვეყნების ცივილიზაციების განვითარებაში და მათ შორის სოციალური, პოლიტიკური, ეკონომიკური და რელიგიური კავშირების დამყარებაში. რამაც საფუძველი ჩაუყარა თანამედროვე მსოფლიოს ჩამოყალიბებას. მიუხედავად იმისა, რომ აბრეშუმი წარმოადგენდა ძირითად სავაჭრო საგანს ჩინეთიდან, აგრეთვე ვაჭრობდნენ სხვადასხვა საქონლით.

ამგვარმა ურთიერთობებმა ხელი შეუწყო რელიგიის გავრცელებასა და ტექნოლოგიების განვითარებას.

ამჟამად, აბრეშუმის გზა გადის 8000 კილომეტრზე და წარმოადგენს აზიის კონტინენტზე გამავალი ანტიკური სავაჭრო გზების ურთიერთდამაკავშირებელ მარშრუტს, რომელიც აკავშირებს ყოფილი ჩანანის ტერიტორიას (ამჟამად ქსიანის ტერიტორია ჩინეთში) მცირე აზიასთან და ხმელთაშუა ზღვისპირეთთან[24].

დღესდღეობით დერეფნების დაგეგმვა და განხორციელება წარმოადგენს კომპლექსურ საკითხს იმ კუთხით, რომ განავითაროს სოციალური და ეკონომიკური საკითხები სავაჭრო საქმიანობის მეშვეობით, შეამციროს გადაზიდვების (ტრანსპორტირების) ხარჯები და დააკავშიროს ჩაკეტილი ქვეყნები გლობალურ ბაზარს.

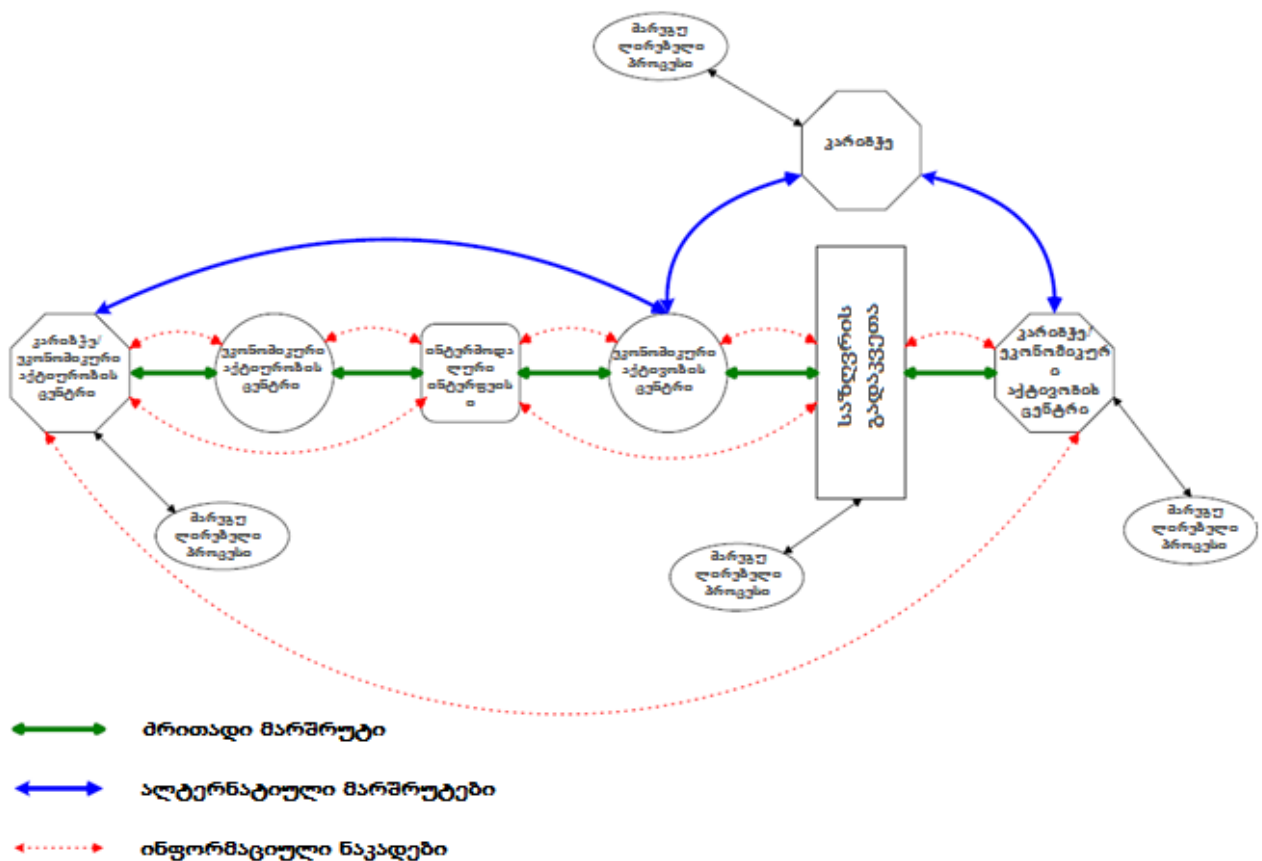
თავისი არსით დერეფნების დანიშნულება მიწოდებათა ჯაჭვის გამარტივებაა. დერეფნების მეშვეობით ხდება საწარმოო და სადისტრიბუციო ცენტრების ერთმანეთთან დაკავშირება, ტრანსპორტის სხვადასხვა სახეების გამოყენებით.

დერეფნები უზრუნველყოფს სატრანსპორტო და ლოგისტიკურ მომსახურებას, რომლებიც ასტიმულირებენ ვაჭრობას ქალაქებსა და ქვეყნებს შორის დერეფნების გასწვრივ, მგზავრთა გადაყვანის და სატვირთო გადაზიდვების მომსახურებით. იმ დროს, როცა ჩვენი ყურადღება გამახვილებულია სატვირთო გადაზიდვებზე, სატრანსპორტო და ლოგისტიკური მომსახურებების ხარისხი დამოკიდებულია სამგზავრო გადაყვანებზე, რომელიც მას კონკურენციას უწევს მარშრუტის გამტარუნარიანობაში.

სატრანსპორტო დერეფნების მკვლევარის პ. ჰეილის აზრით, დერეფნებს არ გააჩნია კონკრეტული განმარტება, არამედ მათი მნიშვნელობა ვლინდება ფუნქციური დატვირთვიდან გამომდინარე, მაგალითად, სატრანსპორტო დერეფანი, ენერგო დერეფანი, ინფრასტრუქტურული და სხვა. ჰეილის მიხედვით დერეფნები წარმოადგენენ ეკონომიკური აქტივობების ხაზოვან აგლომერაციების სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის ფიზიკურ საფუძველს[17]. დერეფნები ერთმანეთთან აკავშირებს არა მხოლოდ სხვადასხვა ეკონომიკურ ცენტრებს, არამედ სხვადასხვა დატვირთვის მქონე ადგილებს, მაგალითად სახმელეთო ტერიტორიებს პორტებთან, რესურსებს ინდუსტრიულ ცენტრებთან, საქონელს ბაზრებთან და გადაჭიმულია დიდ მანძილზე

ლოგისტიკური ცენტრებით, როგორცაა საერთაშორისო მაგისტრალები, სანაოსნო გზები და სარკინიგზო ქსელები.

მსოფლიო ბანკის მიხედვით ცნება „სატრანსპორტო დერეფანი“ მწირი დეფინიციით განიმარტება. მას გააჩნია როგორც ფიზიკური, ასევე ფუნქციური მიმართულებები. ფიზიკური კომპონენტების თვალსაზრისით, დერეფანი მოიცავს ერთ ან მეტ სატრანსპორტო მარშრუტს, რომელიც აკავშირებს ეკონომიკურ ცენტრებს ქვეყნებში და მათ შორის. ამ მარშრუტებს შესაძლოა გააჩნდეთ სხვადასხვა განშლადობა, თუმცა მათ აქვთ საერთო გადაცემის წერტილი და დაკავშირებული არიან ერთი და იგივე ბოლოებით(ე.წ. კვანძებით). ეს მარშრუტები შედგება არხებისაგან, რომლებშიც ხორციელდება სატრანსპორტო მომსახურება და კვანძებისაგან, რომლებიც აკავშირებს სატრანსპორტო სერვისებს. საბოლოო წერტილები ქმნიან ერთგვარ პორტალებს, რომლის მეშვეობითაც ხდება დერეფანში შესვლა ან დერეფნიდან გასვლა[18].



ნახ. 1. დერეფნის მოდელის ნიმუში. ადაპტირებულია ავტორის მიერ წყარო: *Best Practices in Corridor Management, World Bank*[18].

დერეფნებს შეიძლება ჰქონდეთ განვითარების განსხვავებული მიზნები: ზოგიერთი ვითარდება დერეფნის გასწვრივ ეკონომიკური განვითარების ხელშეწყობისთვის(მაგ: მაპუტუს სატრანსპორტო დერეფანი). ზოგი მათგანი გულისხმობს დერეფნის დასასრულს საერთაშორისო პორტალების აქტივობის ამალვებას(მაგ. კალაჰარის დერეფანი, პორტი უოლფიშ-ბეი). ზოგიერთი მათგანი ხელახლა შეიქმნა, რათა უზრუნველყო საერთაშორისო ბაზრებზე წვდომა ზღვაზე გასასვლელის არ მქონე ქვეყნებისთვის. ზოგი დერეფანი კი შემუშავებული იქნა ეკონომიკური სივრცის განვითარების უფრო ფართო ძალისხმევის ფარგლებში და ეს შეიძლება მოიცავდეს არსებული ეკონომიკური კავშირების გაფართოებას(მაგ: ევროკავშირის TEN T, TRACECA-ს ქსელების გაფართოება).

მსოფლიო ბანკის მიერ გამოყენებულია სატრანსპორტო დერეფნების განსაზღვრის შემდეგი მახასიათებლები [23]:

1. ფიზიკური და ფუნქციური განზომილება;
2. შედგება მიმართულებების, კვანძებისა და პორტალებისაგან;
3. დერეფნის სხვადასხვა ტიპები: შიდა, საგარეო და სატრანზიტო;
4. ეკონომიკური ზრდის მხარდაჭერა და როგორც სამგზავრო, ისე სატვირთო გადაზიდვების მომსახურება;
5. განვითარების განსხვავებული მიზნები.

მოცემული ნახაზი გვიჩვენებს დერეფნების თეორიულ მოდელს, ეკონომიკური მნიშვნელობის ცენტრებით მარშრუტის გასწვრივ, ინტერმოდალური ურთიერთგაცვლით, საზღვრის კვეთით და შემავალი და გამომავალი პუნქტებით.

აზიის განვითარების ბანკი და აფრიკის განვითარების ბანკი სატრანსპორტო დერეფანს განმარტავს, როგორც განსაზღვრულ გეოგრაფიულ არეალზე დამაკავშირებელ ეკონომიკურ აგენტს. დერეფნის გაფართოება მნიშვნელოვნად მოქმედებს სოციალურ და ეკონომიკურ განვითარებაზე. ძირითადი სატრანსპორტო დერეფანი, როგორც წესი, ზეგავლენას ახდენს მის მომიჯნავე არეალზე. საზღვრის კვეთის, ინდუსტრიული ზონის და ურბანული ნაწილის განვითარება კიდევ უფრო ზრდის დერეფნის არსებობით გამოწვეულ შედეგებს. ეკონომიკური აქტივობები დერეფანში შემოედინება გარედან და შემდეგ ვრცელდება დერეფანში ან პირიქით. ორივე პროცესის შედეგად კი იზრდება ვაჭრობა და სოციალური განვითარება. სოციალური განვითარება და ეკონომიკური ზრდა ყველაზე მეტად ვლინდება,

როდესაც დერეფანი აერთიანებს „ეკონომიკურ კვანძებს“ (რასაც მსოფლიო ბანკი უწოდებს სატრანსპორტო დერეფნის კარიბჭეებს), სადაც მოთხოვნა-მიწოდება ასტიმულირებს ვაჭრობას. დერეფნის დასასრულის „მიწოდების“ კვანძი და „მოთხოვნის“ კვანძი შესაძლებელია წარმოდგენილ იქნას სხვადასხვა ქვეყნებში (ტრანსნაციონალური დერეფანი)[19].

ჯან-პოლ როდრიგეს, კლოდ კომტუას და ბრაიან სლეკის ნაშრომში „სატრანსპორტო სისტემის გეოგრაფია“, აღწერილია ურთიერთდამოკიდებულება გეოგრაფიასა და ტრანსპორტს შორის: „ტრანსპორტის გარეშე არ იქნებოდა გეოგრაფია და გეოგრაფიის გარეშე არ იქნებოდა ტრანსპორტი“[20]. ავტორთა ჯგუფი წერს: „სატრანსპორტო დერეფნები შეიძლება განვიხილოთ, როგორც სატრანსპორტო ქსელის ხერხემალი, რომელიც აკავშირებს შეერთების წერტილებს(მაგ. ჰაბებს), რომელზედაც თავს იყრის ტვირთი და მგზავრთნაკადები. ყველაზე ხშირად ისინი განლაგებულია ეკონომიკური, დემოგრაფიული და გეოგრაფიული სივრცეების გადაკვეთაზე, რამდენადაც ისინი ასრულებენ ბაზრის მომსახურებისა და ბაზართან დაკავშირების ფუნქციებს. ამგვარად, დერეფანი, როგორც ცნება არ წარმოადგენს არც დროით და არც სივრცობრივად შეუცვლელს, არამედ, არის მეტად დინამიური და დამოკიდებულია ისეთ მნიშვნელოვან ფაქტორებზე, როგორცაა ეკონომიკური კონტექსტი (მაგ. ვაჭრობის ლიბერალიზაცია), ინვესტირება ინფრასტრუქტურაში და ტექნოლოგიური პროგრესი (მაგ. საინფორმაციო დერეფნები)[8].

სატრანზიტო და სატრანსპორტო დერეფნები მოიცავს სხვადასხვა საგზაო მარშრუტებს, რომლებიც წარმოდგენილია ქვეყნების სატრანსპორტო ქსელებით, შემოსაზღვრულია გადამცემი პუნქტებით და გააჩნია რამდენიმე საზღვარი. ეს ყველაფერი ცალკეული ქვეყნების განსხვავებულ სამართლებრივ ფორმებთან ერთად იწვევს საზღვრებთან დაკავშირებულ სირთულეებს. ბევრი, ამგვარი სატრანსპორტო დერეფანი ვითარდება უკვე არსებული ბუნებრივი რესურსების, ფიზიკური მახასიათებლებისა თუ სხვა ანთროპოგენური ინტერესების საფუძველზე ეროვნული და რეგიონალური განათარების საჭიროებებიდან გამომდინარე. მათ გააჩნიათ კვანძები, რგოლები და საბოლოო წერტილები სისტემის გასწვრივ და ძირითადად ვითარდებიან არსებული მულტიმოდალური სატრანსპორტო ქსელების გასწვრივ, ან პირიქით, მათი ჩამოყალიბების მიზნით[18].

მსოფლიო ბაზარზე წვდომის შეუძლებლობა წარმოადგენს მნიშვნელოვან დაბრკოლებას ბევრი და ყველაზე ღარიბი ქვეყნის განვითარებისთვის, განსაკუთრებით განვითარებადი ქვეყნებისთვის, რომელთაც არ აქვთ ზღვაზე გასასვლელი. სავაჭრო პოტენციალს ზღუდავს სახმელეთო სატრანზიტო სისტემების ცუდი მუშაობა, არახელსაყრელი ფაქტორები, რომლებიც დაკავშირებულია სატრანსპორტო მომსახურებასთან, ბიზნეს პრაქტიკასთან, სატრანსპორტო და საბაჟო პროცედურებთან, მმართველობასთან და ინფრასტრუქტურასთან. სინამდვილეში, ტრანზიტის ხელშეწყობა მოითხოვს ფართო სპექტრის თანმიმდევრული ზომების განხორციელებას, სხვადასხვა სექტორსა და ქვეყნებში[21].

პრაქტიკაში სატრანსპორტო და სატრანზიტო დერეფნები მიიჩნევა, როგორც ეკონომიკის ზრდის მასტიმულირებელი ძალა ადგილობრივ, რეგიონულ და საერთაშორისო მასშტაბების დონეზე. ამგვარი დერეფნები ხელს უწყობს ქალაქების, ხალხებისა და რეგიონების ერთმანეთთან დაკავშირებას, აგრეთვე შიდა რეგიონულ და რეგიონთაშორის ვაჭრობის განვითარებას და წარმოადგენს ერთგვარ „პორტალს“ ხმელეთით შემოსაზღვრული და განვითარებადი ეკონომიკის მქონე ქვეყნებისათვის. მიუხედავად ამისა, დერეფნების როლი და კონკურენტუნარიანობაზე მოქმედი ფაქტორები ნაკლებადაა შესწავლილი. დერეფნის განვითარება სხვა დამატებით სარგებელთან ერთად წარმოადგენს მდგრადი განვითარების მთავარ გასაღებს, როგორც ადგილობრივ ასევე რეგიონულ დონეზე. გაეროს ქვეყნები მუშაობენ როგორც ეროვნულ ასევე საერთაშორისო სააგენტოებთან, რომლებიც ჩართულები არიან მდგრადობისა და საერთაშორისო თანამშრომლობის დონის ამაღლების მიზნით სატრანსპორტო დერეფნების განვითარების საქმეში.

სატრანსპორტო და სატრანზიტო დერეფნები შედგება შემდეგი კომპონენტებისაგან[8]:

1. საგზაო ქსელები
2. სალიანდაგე სისტემები
3. სატელეფონო ინფრასტრუქტურა
4. ბოჭკოვანი სისტემები
5. ელექტროგადამცემი ხაზები
6. საზღვაო გზები
7. აეროპორტები;

დერეფნების განვითარების უმთავრესი მიზანი არის ეკონომიკის ზრდის წახალისება და სხვადასხვა რეგიონების ერთმანეთთან დაკავშირება ინფრასტრუქტურული მომსახურების ხელმისაწვდომობის კუთხით. დერეფნები ტიპოლოგიების მიხედვით შესაძლებელია იყოს:

ადგილობრივი დერეფნები: ეროვნული სატრანსპორტო ქსელი, რომლის მიზანია შიდა ვაჭრობის განვითარება და ადგილობრივი ეკონომიკის წახალისება. ამგვარი დერეფანი ეფუძნება ეროვნულ კანონმდებლობას და ვითარდება ან ერთობლივად იმართება ცენტრალური ან ადგილობრივი მმართველობების ორგანოების მიერ და ხშირად გადაკვეთს შიდა რეგიონალურ საზღვრებს.

საერთაშორისო დერეფნები: იგი მოიცავს მარშრუტების ქსელს, რომელზეც ხორციელდება ქვეყნების იმპორტისა და ექსპორტის ტრანსპორტირება და ხელს უწყობს დერეფნის გასწვრივ მდებარე ქვეყნების ეკონომიკურ ზრდას. ამგვარი დერეფნები შედგება სხვა ქვეყნის სასაზღვრო ტერიტორიაზე მდებარე საბოლოო წერტილებისგან, ან საერთაშორისო პორტალებისგან, როგორც არის საზღვაო პორტები და აეროპორტები. დერეფნები იმართება ეროვნული მთავრობებით, ხოლო შიდა რეგიონულ მმართველობას შეიძლება ჰქონდეთ მარშრუტზე ტექნიკური მომსახურების განხორციელების ვალდებულებები.

სატრანზიტო დერეფნები: ამგვარი ტიპის დერეფნები ემსახურება საქონლისა და მომსახურების გადაადგილებას სხვა ქვეყნებისათვის. სატრანზიტო დერეფნები ძირითადად უზრუნველყოფენ ხმელეთით შემოსაზღვრული ქვეყნების ხელმისაწვდომობას სხვა ქვეყნების პორტებთან საერთაშორისო სატრანსპორტო პროცესებში ჩართვის მიზნით. მათ არ გააჩნიათ ფიზიკური საზღვრები და მიზნად ისახავენ ქვეყანათაშორისი ვაჭრობის განვითარებასა და ეროვნული ეკონომიკების ინტეგრირებას. გამომდინარე აქედან, მმართველობაც არის მრავალდისციპლინური და ეფუძნება პარტნიორი ქვეყნების მრავალმხრივ შეთანხმებებს. ეროვნულ მთავრობებს გააჩნიათ იურისდიქცია დერეფნის იმ მონაკვეთზე, რომელიც გადის მათ ქვეყანაში.

დერეფანი არ არის უბრალოდ ფიზიკური კონცეფცია. ის ასევე წარმოადგენს ფირმების, მუნიციპალიტეტების, მთავრობების სტრატეგიულ გადაწყვეტილებებს და განვითარების არჩევანს, რომელიც მიმართულია ეკონომიკური ინტეგრაციის გაღრმავებით გამოწვეული საქონლის მზარდი ნაკადების მოსაზიდად კონკრეტულ რეგიონში[23]. ამდენად, დერეფნის წარმატება ნაწილობრივ დამოკიდებულია

კოალიციური მხარეების მხრიდან ინვესტიციების მოზიდვასა და ეფექტურობის ამაღლებაზე. თუ როგორ თანამშრომლობენ მხარეები დერეფნის მართვაში, არის დერეფნის განსაზღვრის მნიშვნელოვანი ასპექტი. ინსტიტუციონალური და ეკონომიკური ურთიერთობები წარმოადგენს დერეფნის განუყოფელ ნაწილს, განსაკუთრებით კონკურენტული სავაჭრო-სატრანსპორტო გზების არსებობისას.

დაბალი შემოსავლის მქონე ქვეყნებში დერეფნები იმართება მთავრობების, რეგიონული ეკონომიკური გაერთიანებებისა და საერთაშორისო სააგენტოების მიერ. ხშირად, რეგიონალურ და საერთაშორისო დონეზე მთავრობები აცნობიერებენ სავაჭრო და სატრანსპორტო მიზნებისთვის დერეფნების მნიშვნელობას და გააჩნიათ თავიანთ მეზობლებთან თანამშრომლობაში მონაწილეობის შესაძლებლობა, რადგანაც ეს წარმოადგენს საერთო საზოგადოებრივ სიკეთეს. ინფრასტრუქტურის განვითარებით და მომსახურების რეგულირებით, სახელმწიფო სექტორს შეუძლია გახდეს დერეფნის განვითარების მინიმუმელოვანი მამოძრავებელი ძალა. მთავარი მიზანი არის ვაჭრობის შესაძლებლობების შექმნა ან კერძო სექტორის კონკურენტუნარიანობის ამაღლება.

განვითარებული ეკონომიკის მქონე ქვეყნებში კერძო სექტორი წამყვან როლს თამაშობს დერეფნების განვითარებაში. მას გააჩნია მკაფიო წარმოდგენა იმ სარგებელზე, რაც თან ახლავს მნიშვნელოვანი სავაჭრო მარშრუტების განვითარებას, რათა უზრუნველყოს მიწოდებათა ჯაჭვის ორგანიზებაში საკუთარი მიზნების განხორციელება ან შეამციროს სავაჭრო-სატრანსპორტო ხარჯები.

საერთაშორისო დერეფნების განვითარების პროექტები გაცილებით ეფექტურია მაშინ, როცა ისინი მომზადებული და რეალიზებულია პოლიტიკურად სტაბილური ეკონომიკის მქონე ქვეყნებში. მეტად განვითარებული დერეფნები მდებარეობს იმ ქვეყნებს შორის, რომლებც დაკავშირებულია არა მხოლოდ გეოგრაფიულად, არამედ გააჩნიათ დერეფნების განვითარების სურვილი და ვალდებულება. ეს ვალდებულება მნიშვნელოვანია იმიტომ, რომ დერეფნის განვითარებაზე შეთანხმების დამდები თითოეული ქვეყანა ამას აკეთებს ეროვნული განვითარების ძირითადი მიზნებიდან გამომდინარე. მაგრამ უნდა აღინიშნოს, რომ ამ მიზნის მიღწევა ვერ მოხერხდება, თუ საზოგადოებრივი კეთილდღეობის საერთო მიზანი არ იქნება მიღწეული. ამისათვის მნიშვნელოვანია რეგიონული გეოპოლიტიკისა და ეკონომიკური ინტეგრაციული დინამიკის გაგება.

ამავდროულად, სავაჭრო და სატრანსპორტო დერეფნები ერთ-ერთი პრიორიტეტული სტრატეგიაა პოსტკონფლიქტური ქვეყნების გასახსნელად გარე სამყაროსთან ვაჭრობისთვის. კონფლიქტის შემდგომ, მალევე, მიზანშეწონილია გარესამყაროსთან დამაკავშირებელი რამდენიმე სავაჭრო გზის გახსნა და უსაფრთხოების უზრუნველყოფა, ამ მარშრუტებზე ინფრასტრუქტურული ინვესტიციისა და მომსახურების კონცენტრირება, ვიდრე ეროვნული სატრანსპორტო პროგრამის შემუშავება და განხორციელება[22].

როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, მსოფლიო ბანკის ჩანაწერებში მოცემულია დერეფნების შემდეგი განმარტება: დერეფნები, როგორც კვლევის ობიექტი, წარმოადგენს ძირითად სატრანსპორტო არტერიებს, რომლის მეშვეობითაც ხორციელდება ქვეყნების საგარეო-სავაჭრო ტვირთების საერთაშორისო-სატრანზიტო გადაზიდვები. ნაციონალურ დონეზე მათი მთავარი როლი მდგომარეობს ძირითად სამრეწველო რეგიონებს შორის კავშირის უზრუნველყოფაში, ტვირთების ტრანსპორტირებასა და საქონლის სწრაფი და ეფექტურ მიწოდებაში გასაღების ბაზარზე. რეგიონალურ/ადგილობრივ დონეზე მათი როლი მდგომარეობს იმაში, რომ ტვირთების გამჭოლმა ნაკადებმა არ გადაკვეთოს დასახლებულული პუნქტები.

დერეფნის კვლევის ძირითად ამოცანებს წარმოადგენს[34]:

- სისტემის გამტარუნარიანობის ამალღება გადაზიდვის მოცულობის საპროგნოზო ზრდის შესაბამისად და ამგვარად, მისი ძირითადი ნაკლოვანებების აღმოფხვრა;
- დერეფანში სატრანსპორტო ოპერაციების ეფექტურობის გაუმჯობესება;
- ქვეყნის ბუნებრივი პოტენციალის გამოყენება (მაგ: ზღვის ყურეები, კაბოტაჟური ნაოსნობის შესაძლებლობები, საწყლოსნო გზები და ა.შ.); არაძვირადღირებული, ენერგოეფექტური ტრანსპორტის სახეობების გამოყენება;
- დერეფანში სატრანსპორტო ინვესტიციების საჭიროებების განსაზღვრა ზემოთ ჩამოთვლილი ამოცანების შესაბამისად.

სატრანსპორტო დერეფნის ტექნიკური სტრუქტურა განისაზღვრება შესაბამისი ტრასებით, რომლებიც ემსახურებიან საავტომობილო, სარკინიგზო, სამდინარო და საჰაერო ტრანსპორტს.

ყველა სახის ტრანსპორტისთვის მიღებულია პრინციპი, რომლის მიხედვითაც სატრანსპორტო დერეფანი წარმოადგენს ტრასების კონცენტრირებულ სისტემას, რომლებიც გამოიყენება შესაბამისი სატრანსპორტო საშუალებების მიმართ, საერთაშორისო და შიდა გადაზიდვებისთვის თითოეული მიმართულებით.

დღეს არსებულმა ციფრულმა ეპოქამ შექმნა ახალი პარადიგმები სატრანსპორტო დერეფნების განვითარებაში მსოფლიო მასშტაბით. ეკონომიურობამ, მოსახლეობის ზრდამ, ეკოლოგიურობამ და ახალმა ინოვაციურმა ტექნოლოგიებმა მთელს მსოფლიოში ბიძგი მისცა უპირველესად ციფრული სარკინიგზო გზების, როგორც ციფრული ლოგისტიკის ახალი სატრანსპორტო ხერხემლის განვითარებას. რკინიგზის ციფრულ ტრანსფორმაციაზე გათვლილი გეგმები, მშენებარე და რეკონსტრუირებული რკინიგზის გამტარუნარიანობის 50%-ით ზრდის და სატრანსპორტო ხარჯების 50 %-ით შემცირების შესაძლებლობას იძლევა[34]. ყველა ამ წარმოდგენელმა ეკონომიკურმა შესაძლებლობებმა მსოფლიო მასშტაბით მიგვიყვანა უდიდეს ცვლილებებთან სატრანსპორტო დერეფნების რეალიზაციის გეგმებში და ამ ყველაფრის საფუძველი აღმოჩნდა ციფრული რკინიგზა.

სატრანსპორტო დერეფნების, როგორც ევროპის ერთიანი სატრანსპორტო და სამგზავრო ხერხემლის შექმნა, წარმოებს ჩქაროსნული სარკინიგზო მაგისტრალების სისტემასთან ერთად, რომლისთვისაც შეიქმნა ჩვეულებრივ სარკინიგზო მაგისტრალებისთვის გამოსაყენებელი, ციფრული მართვის და სიგნალიზაციის სტანდარტები და სისტემები, მათი ციფრული ტრანსფორმაციის მიზნით. საავიაციო (აეროპორტების გამტარუნარიანობა ამ ტრანსფორმაციის შედეგად გაიზარდა 60%-ით) და სხვა სახეობის ტრანსპორტის ციფრულ გარდაქმნებთან ერთად შექმნილ იქნა ლოგისტიკის, ახალი -ციფრული - პარადიგმა.

ერთერთ ასეთ პერსპექტიულ დერეფნად განიხილება სატრანსპორტო დერეფანი „ჩრდილოეთი-სამხრეთი“. ის ფაქტიურად აერთიანებს ევროკავშირის ძირითად ეკონომიკურ ბირთვის: საფრანგეთს, გერმანიას, დიდ ბრიტანეთს, ბელგიას და ლუქსემბურგს. ეს დერეფანი იძლევა ციფრული ლოგისტიკის და მიწოდებათა ჯაჭვის შექმნის საფუძველს, ახალი ციფრული ინდუსტრიისათვის ამ ქვეყნებში. ევროკავშირის მმართველობით სტრუქტურაში გაზრდილია ევროპის რკინიგზის სააგენტოს სტატუსი და მას მიცემული აქვს ფართო უფლებამოსილება ევროპაში ციფრული სარკინიგზო დერეფნების რეალიზაციისთვის[34].

ამგვარად, დღესდღეობით შეიძლება ითქვას, რომ ტრანსევროპული ქსელის განვითარება წარმოადგენდა და წარმოადგენს ევროკავშირის სატრანსპორტო პოლიტიკის პრიორიტეტს, ძირითადად ევროკავშირის საზღვრებს გარეთ გაფართოების შესაძლებლობით. ასეთი პოზიცია, სხვა ქვეყნებთან თანამშრომლობით, მიმართულია გლობალური სატრანსპორტო დერეფნებისა და ღერძების შექმნისკენ, რომელთა მნიშვნელოვანი ნაწილი პროექტის მიხედვით გადის, მათ შორის საქართველოს და სამხრეთ კავკასიის ქვეყნების ტერიტორიაზე, რამაც უნდა აამაღლოს მისი კონკურენტუნარიანობა და მიმზიდველობა, ასევე სატრანსპორტო მომსახურების ყველა სახის მდგრადობა, რაც აღწერილი და ახსნილია ვ. ქართველიშვილის, თ. კოჩაძის, ბ. გითოლენდიას, ლ. ბოცვაძის, ია ხარაზის, რ. მამულაძის, დ. გოჩავას, მ. ლომთაძის, ე. ჯგერენაიას, ნ. აბელაშვილის, ვ. ქარუმძის, დ. ბაუერსოქსის, ვ. ლუკინსკის, ტ. ალესინსკაიას, ჯ. სოკოლის, ლ. ვოლფის, ა. ვოლკერის, გ. განდოლფოს, ბ. სეიომის, ლ. აფანაისევის, ა. ემროვას, ვ. ნაზარენკოს, ჯ. არნოლდის, კ. კუნაკას, პ. ჰეილის და სხვების სამეცნიერო ნაშრომებში.

1.2 სამხრეთ კავკასიის სატრანზიტო დერეფანი და მისი გეოპოლიტიკური მნიშვნელობა

კავკასია თავისი გეოპოლიტიკური მდებარეობით და ბუნებრივი რესურსების მრავალფეროვნებით მსოფლიოს უნიკალური რეგიონია. სწორედ ამიტომ ამ რეგიონს დიდი როლი ენიჭება ცენტრალური და აღმოსავლეთ ევროპის, აგრეთვე ამიერკავკასიის ქვეყნებთან ევროკავშირის ეკონომიკური ურთიერთობის განვითარება-გაფართოების საქმეში.

კავკასიის რეგიონში საერთაშორისო სავაჭრო-ეკონომიკურ ურთიერთობებს დიდი ხნის ისტორია აქვს. ბრინჯაოს ხანიდან მოყოლებული, სწორედ კავკასიის საშუალებით ხდებოდა კავშირები აღმოსავლეთ სამყაროსა და ევროპის ტერიტორიაზე მცხოვრებ მოსახლეობას შორის. ჩვენი წელთაღრიცხვის დასაწყისში, კავკასიაზე გადიოდა სავაჭრო გზა, რომელიც ინდოეთს ხმელთაშუა ზღვის ქვეყნებთან აკავშირებდა. ყველაზე მნიშვნელოვანი „აბრეშუმის გზა“ კი, რომელიც წყაროებში

ტრანსკონტინენტურ საქარავნო გზად მოიხსენიება, ჩინეთს შავი და ხმელთაშუა ზღვების სანაპიროებთან აკავშირებდა. აღსანიშნავია, რომ „აბრეშუმის გზამ“ ხელი შეუწყო აღმოსავლეთ-დასავლეთ რეგიონების დაახლოებას, მათ შორის პოლიტიკური, ეკონომიკური და კულტურული კავშირების გამყარებას.

უკანასკნელ პერიოდში კავკასიური ფაქტორი მსოფლიო არენაზე მნიშვნელოვნად გაძლიერდა და კავკასია მსოფლიოს უდიდესი სახელმწიფოების, საერთაშორისო ორგანიზაციებისა და უმსხვილესი საერთაშორისო, ტრანსეროვნული კომპანიების აქტიური ყურადღების ცენტრში მოექცა, ხოლო საქართველო, აზერბაიჯანი და სომხეთი რომლებიც ერთიან ევრაზიულ სივრცეში ფორმირებისაკენ ისწრაფვიან, დედამიწის ორი ნაწილის - ევროპისა და აზიის დამაკავშირებელი არეალის თავისებურ ცენტრებად მოგვევლინა[1].

საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ, ცენტრალურ კავკასიაში სამი დამოუკიდებელი სახელმწიფო: აზერბაიჯანის რესპუბლიკა, სომხეთის რესპუბლიკა და საქართველო ჩამოყალიბდა. სამწუხაროდ, უკვე საბჭოთა კავშირის არსებობის ბოლო წლებში, სამხრეთ კავკასიაში ცენტრიდანული პროცესების გაჩენასთან ერთად, სიტუაცია დაიძაბა. ერთდროულად ამოქმედდა ყველა ის „შენელებული მოქმედების ნაღმი“, რომელსაც საბჭოთა კავშირის „მუდმივობა“ უნდა უზრუნველყო. საბჭოთა კავშირის დაშლა სერიოზული პრობლემების ფონზე მიმდინარეობდა, კერძოდ, საომარი მოქმედებები ჩრდილოეთ კავკასიაში, სომხეთსა და აზერბაიჯანს შორის, ასევე საქართველოს ორ სეპარატისტულ რეგიონში.

დღეს სამხრეთ კავკასიაში თანამშრომლობის ახალი შესაძლებლობები ჩნდება, რომლებიც არა იმდენად პოლიტიკურ, რამდენადაც ეკონომიკურ საფუძველს ეყრდნობა. კიდევ ერთხელ უნდა ავლნიშნოთ, რომ სამწუხაროდ, ვერ ხერხდება თუნდაც ეკონომიკურ საფუძველზე მთელი სამხრეთ კავკასიის ჩართვა და ერთიანი ეკონომიკური სივრცის შექმნა.

სამხრეთ კავკასიის გეოპოლიტიკური როლი და მისი მნიშვნელობა ევროპისათვის ძალზედ დიდია. სამხრეთ კავკასიის რეგიონი განვითარებადი ბაზარია, რომელსაც ეკონომიკური ზრდის მაღალი პოტენციალი და ენერგეტიკული და სატრანპორტო კვანძები გააჩნია. 186 ათას კმ² ტერიტორიაზე, რომელიც საქართველოს, სომხეთსა და აზერბაიჯანს უკავია, 16,6 მლნ. ადამიანი ცხოვრობს და 2017 წელს, 67,4

მლრდ აშშ დოლარის (მიმდინარე ფასებში) მთლიანი შიდა პროდუქტი იქნა წარმოებული[42].

მიუხედავად ზემოთქმულისა, კავკასია დანარჩენი მსოფლიოსათვის და განსაკუთრებით ევროკავშირისათვის, ისევ და ისევ სატრანსპორტო დერეფნის ფუნქციის გამოა განსაკუთრებით მნიშვნელოვანი. სამხრეთ კავკასია რესურსებით მდიდარი ცენტრალური აზიის სახელმწიფოთა და რესურსებზე გაზრდილი მოთხოვნის მქონე ევროპას შორის დამაკავშირებელი მნიშვნელოვანი გზაა.

რეგიონის გეოგრაფიული მდებარეობა უნიკალურია. სწორედ გეოგრაფიული და გეოპოლიტიკური მდებარეობა დაედო საფუძვლად საქართველოს ინიციატივას, „დიდი აბრეშუმის გზის“ საქართველოს გავლით აღდგენაზე. ცხადია, „დიდი აბრეშუმის გზის“ ამბიცია გაცილებით მეტია, ვიდრე მხოლოდ ნავთობისდა გაზის ტრანზიტი. რეალურად, ამ გზამ მსოფლიოს ახალი ეკონომიკური გიგანტი – ჩინეთი - ევროპას უნდა დააკავშიროს. სატრანსპორტო დერეფნის სრულფასოვანი ფუნქციონირება მჭიდროდ უკავშირდება საავტომობილო, სარკინიგზო და საზღვაო ტრანსპორტის განვითარებას, ამასთან, დიდია მისი პოლიტიკური მნიშვნელობაც. ამ სატრანსპორტო დერეფნის განვითარებამ შეუწყო ხელი შუა აზიისა და ცენტრალური კავკასიის ქვეყნების ტერიტორიაზე ე.წ. „სამხრეთის დემოკრატიული სახელმწიფოების სარტყელის ფორმირების“ იდეის შემდგომ სრულყოფასა და მსოფლიო ბაზარზე ალტერნატიული დერეფნის ჩამოყალიბებას. ევროპისათვის კავკასია არა მხოლოდ სატრანსპორტო არტერიაა. მას შემდეგ, რაც ევროკავშირი აღმოსავლეთით გაფართოვდა, კავკასია პრაქტიკულად ევროკავშირის მეზობელი გახდა. ამდენად ყურადღება, ამ ქვეყნებში მიმდინარე რეფორმებზე უფრო მეტად გამახვილდა[69].

ევროპისა და აზიის სავაჭრო-ეკონომიკურ ურთიერთკავშირში უმნიშვნელოვანესი როლი უკავია ყველა იმ სატრანზიტო მარშრუტს, რომელიც უზრუნველყოფს ტვირთნაკადების მოძრაობას, როგორც სახმელეთო, ისე საზღვაო და შერეული ფორმით. მსოფლიო ტვირთნაკადების 50%-ზე მეტი მოდის დასავლეთსა და აღმოსავლეთს შორის შესრულებულ ტვირთზიდვაზე[1].

თანამედროვე ეტაპზე აზიის წყნარი ოკეანის სანაპიროზე განლაგებული ქვეყნები დასავლეთ ევროპის ატლანტიკის ოკეანისპირა განვითარებულ სახელმწიფოებს უკავშირდებიან ხუთი არსებული საერთაშორისო სატრანზიტო დერეფნით[1]:

1. ჩრდილოეთის საზღვაო დერეფანი;
2. სამხრეთის საზღვაო დერეფანი;
3. ტრანსციმბირული სარკინიგზო სატრანზიტო დერეფანი;
4. სამხრეთის სახმელეთო სატრანსპორტო დერეფანი;
5. აბრეშუმის გზის ანუ TRACECA-ს მულტიმოდალური ანუ შერეული ტიპის სატრანზიტო დერეფანი.

სამხრეთ კავკასიას, როგორც კასპიის რეგიონიდან ენერგომატარებლების ტრანსპორტირების მნიშვნელოვან დერეფანს აზიისა და ევროპის ბაზრებს შორის, დიდი ხანია უმნიშვნელოვანესი სტრატეგიული როლი აკისრია აღმოსავლეთ-დასავლეთის ურთიერთობათა როგორც სავაჭრო-ეკონომიკურ, ასევე პოლიტიკურ კონტექსტში. ამჟამად, მნიშვნელოვანი ენერგეტიკული დატვირთვის გარდა დერეფნის სატრანსპორტო-სატრანზიტო ფუნქციაც კონკრეტულ სახეს იღებს, რაც მის შინაარსს უფრო წონადს, გამოყენებას კი უფრო ინტენსიურს ხდის. შესაბამისად იზრდება როგორც მისი ეკონომიკური, ასევე გეოპოლიტიკური მნიშვნელობაც[65].

1993 წელს ქ. ბრიუსელში ევროკომისიის მიერ მოწვეულ კონფერენციაზე მიღებულ იქნა დეკლარაცია, რომლის საფუძველზეც სამხრეთ კავკასიისა და ცენტრალური აზიის რეგიონის ქვეყნებისთვის შემუშავებულ იქნა რეგიონული პროგრამა - TRACECA - და მის უმთავრეს მიზნად ტრანსპორტის ტრადიციული სახეობების - რკინიგზის, საავტომობილო გზების, საზღვაო პორტების, ტერმინალების მშენებლობა, რეკონსტრუქცია, მოდერნიზაცია და ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის ევროპულ დერეფანთან მიერთება განისაზღვრა. TRACECA-ს პროგრამამ მალე შეიძინა დინამიზმი და მასთან ერთად, საერთაშორისო აღიარებაც.

TRACECA-ს ინიციატივა არის მულტიმოდალური სატრანსპორტო გაერთიანების პროგრამა, რომელიც გულისხმობს ტრანსპორტირების ყველა მოდელს (საჰაერო, სახმელეთო, საზღვაო, შიდა სანაოსნო, მილსადენის) და მოიცავს ევროპის გაერთიანებას და აღმ. ევროპის, კავკასიის და ცენტრალურ აზიის 13 ქვეყანას[43].

პროგრამა მოიცავს დერეფნის სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესებას, სასაზღვრო კონტროლსა და სატრანსპორტო კანონმდებლობის ჰარმონიზებას. TRACECA შეიქმნა როგორც მულტიმოდალური სატრანსპორტო დერეფნის პროგრამა, რომლის მიზანიცაა წევრ ქვეყნებს დაეხმაროს დემოკრატიული საბაზრო ეკონომიკისაკენ გადასვლაში. დასავლეთით (ევროპაში) TRACECA

აკავშირებს TENT- ის და TTFSE –ის დერეფნებს, ხოლო აღმოსავლეთით (ცენტრალურ აზიაში) CAREC – ის დერეფანს, რომელიც საბოლოო ჯამში წარმოადგენს ევროპიდან ჩინეთამდე გადაჭიმულ დერეფანს „ტიტულით“ 21-ე საუკუნის აბრეშუმის გზა[19].

თანამედროვე ეტაპზე, გლობალიზაციის პირობებში, დამოუკიდებელი საქართველოს გეოეკონომიკური როლი, როგორც დასავლეთისა და აღმოსავლეთის, ჩრდილოეთისა და სამხრეთის მნიშვნელოვანი დამაკავშირებელი სატრანზიტო არტერიისა, კიდევ უფრო აქტუალური ხდება და ისეთი დიდი ქვეყნების გეოეკონომიკურ ინტერესებში ჯდება, როგორებიცაა: აშშ, ევროკავშირის წევრი სახელმწიფოები, რუსეთი, თურქეთი, ირანი და ჩინეთი. ეს სატრანზიტო არტერია მნიშვნელოვანია, ასევე, სომხეთის, აზერბაიჯანისა და შუა აზიის ქვეყნების ეკონომიკური ინტერესებისთვისაც. ამდენად, საკუთარმა გეოეკონომიკურმა პოზიციონირებამ საქართველო გლობალურ ინტერესთა სფეროში მოაქცია. განვითარებულმა სახელმწიფოებმა აქტიურად დაიწყეს თანამშრომლობა საქართველოსთან თავიანთი უპირატესი გეოეკონომიკური მნიშვნელობის მაქსიმალური რეალიზაციის მიზნით[1].

საქართველოზე გამავალი სატრანზიტო სატრანსპორტო დერეფანი ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის შემადგენელი ნაწილია. ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფანი, მათ შორის საქართველოს მონაკვეთი, გატარებული პროდუქციის სახეობისა და ტრანსპორტირების ფორმების მიხედვით ორ ძირითად კომპონენტს მოიცავს: (ა) TRACECA-ს დერეფანს და (ბ) აღმოსავლეთ-დასავლეთის ენერგეტიკულ დერეფანს[1].

საქართველოს გეოპოლიტიკური მდებარეობა დასაბამიდანვე მნიშვნელოვანი იყო სატრანსპორტო გზების არსებობისათვის. ქვეყნის ეკონომიკის ზრდასთან ერთად ფართოვდება საქართველოს, როგორც ტრანსკავკასიური დერეფნის ფუნქცია. ტრანსკავკასიური დერეფანი აღმოსავლეთ აზიის ევროპასთან დამაკავშირებელ უმოკლეს გზას წარმოადგენს.

ტრანსკავკასიურ მაგისტრალთან დაკავშირებული ცალკეული საკითხები ასახულია ქართველი მეცნიერ-ეკონომისტების: გ. ტყემელაშვილის, ა. აბრალავას, ო. ბიჭიაშვილის, თ. ხომერიკის და სხვათა კვლევებში. აღნიშნულ საკითხს ინტენსიურად იკვლევენ აზერბაიჯანელი მეცნიერები ტ. მამედოვი, ა. ალიევი და სხვები და ასევე

დასავლეთ ევროპის ისეთი გამოჩენილი მკვლევარები, როგორებიც არიან: ო. რეზბიკოვა, გ. ფეფერმანი, ჯ. ვილეი, ი. პელოგურჩი და სხვები[6].

ბ. გითოლენდიას ნაშრომში „საქართველოს სატრანსპორტო დერეფნის განვითარების ეკონომიკური პრობლემები და მათი გადაჭრის მიმართულებები“, განხილული აქვს კავკასიური სატრანსპორტო დერეფნის თანამედროვე მდგომარეობა და მისი განვითარების გზები. ჩამოყალიბებულია ის ძირითადი მიმართულებები, რომლებმაც ხელი უნდა შეუწყოს საქართველოს სატრანსპორტო პოტენციალის ზრდას, ვინაიდან ქვეყნის ეკონომიკის განვითარება მნიშვნელოვნად არის დაკავშირებული სატრანსპორტო და სატრანზიტო ფუნქციის განვითარებაზე[2].

ლ. ბოცვაძის ნაშრომში განხილული და დასაბუთებულია სამხრეთ კავკასიაში რეგიონალური სატრანსპორტო-ლოგისტიკური ცენტრების შექმნის აუცილებლობა, აღწერილია ლოგისტიკური პროცესები და საუბარია მის როლზე სატრანსპორტო-სატრანზიტო დერეფნის განვითარების საქმეში, როგორც ქვეყნის ეკონომიკური განვითარების უმნიშვნელოვანეს მიმართულებაზე[3].

ქვეყნის სატრანზიტო ფუნქციის განვითარება პირდაპირ კავშირშია სატრანზიტო ტვირთების მოცულობის ზრდასთან, ხოლო ამ უკანასკნელის განვითარება დამოკიდებულია გარკვეულ პოლიტიკურ-ეკონომიკურ ასპექტებზე და გარემოებებზე, კერძოდ: ეკონომიკის განვითარება და გადაზიდვების მოცულობის ზრდა, როგორც ეკონომიკის ერთ-ერთი შემადგენელი ნაწილი, წარმოუდგენელია მოწესრიგებული საგზაო ინფრასტრუქტურის, გამართული სატრანსპორტო ლოგისტიკის და საბაჟო სამსახურების ეფექტური მუშაობის გარეშე[2].

საქართველოზე გამავალ ტრანსკავკასიურ დერეფანს გააჩნია ალტერნატიული, კონკურენტული გზები, როგორც რუსეთის, ასევე ირანისა და თურქეთის ტერიტორიების გავლით. ამოცანა მდგომარეობს კონკურენტულ პირობებში საქართველოს მიერ ტვირთმფლობელებისათვის მომგებიანი პირობების შეთავაზებაში და მათ პრაქტიკულ განხორციელებაში, რისთვისაც საჭიროა თანამედროვე და ინოვაციური ტიპის საბაჟო მომსახურების დანერგვა და საბაჟო-ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურის შექმნა, ეს კი უზრუნველყოფს ტვირთების გარანტირებულად დაცვას, მათ სწრაფად გადაზიდვას და სატრანსპორტო ხარჯების მნიშვნელოვნად შემცირებას [2].

აღნიშნულიდან გამომდინარე, აუცილებელი ხდება საზღვრებზე საბაჟო ინფრასტრუქტურის მოწესრიგება და ევროპულ სტანდარტებთან მიახლოება, გამჭვირვალე და ეფექტური საბაჟო ფორმალობების შემუშავება და დანერგვა, მოსაზღვრე ქვეყნებს შორის საბაჟო თანამშრომლობის გაღრმავება და საზღვრის მართვის ერთიანი პრინციპების დანერგვა, თანამედროვე საინფორმაციო ტექნოლოგიების გამოყენება მონაცემთა გაცვლის უზრუნველსაყოფად, ტრანზიტული ტვირთებისთვის ერთიანი საბაჟო პროცედურების გამოყენება და საბაჟო კანონმდებლობების უნიფიცირება, რათა უზრუნველყოფილი იყოს მგზავრთა და ტვირთნაკადების უსაფრთხო, სწრაფი და შეუფერხებელი გადაადგილება.

1.3 სატრანზიტო პოტენციალის რეალიზების თავისებურებანი კავკასიის რეგიონის ქვეყნებისთვის

მსოფლიო ეკონომიკის გლობალიზაციის და შრომის საერთაშორისო დანაწილების პროცესები ხელს უწყობს ტვირთნაკადების ზრდას საერთაშორისო მასშტაბით, მათ შორის ტრანზიტული გადაადგილების ზრდას განსაზღვრულ სახელმწიფოთა ტერიტორიაზე.

იმ პირობებში, როცა მწარმოებლები ისწრაფვიან გადალახონ ეროვნული საზღვრების ფაქტორი და მიიღონ წვდომა უზარმაზარ სამომსხმარებლო და ფინანსურ ბაზრებზე, აქტიურდება რეგიონული სახელმწიფოთაშორისი გაერთიანების საკითხი, რომელიც თავის მხრივ მოწოდებულია უზრუნველყოს საჭირო ლოგისტიკური ინტეგრაცია, უპირველეს ყოვლისა საერთაშორისო სატვირთო-სატრანზიტო გადაზიდვების სფეროში. სწორედ ასეთ გაერთიანებას წარმოადგენენ ევრო და ევრაზიული ეკონომიკური კავშირები.

ერთიანი ლოგისტიკური სისტემის ჩამოყალიბება გაერთიანების ფარგლებში უზრუნველყოფს სატრანსპორტო-ლოგისტიკური მომსახურების ხარჯების შემცირებას საქონლის საბოლოო ღირებულებაში და წარმოადგენს მნიშვნელოვან მიმართულებას გაერთიანების მონაწილე ქვეყნების ეროვნული ეკონომიკების მოდერნიზაციის

საქმეში. აქედან გამომდინარე, ლოგისტიკის განვითარების სტრატეგიულ მიზნებს სამხრეთ კავკასიის რეგიონის სივრცეში უნდა წარმოადგენდეს არა მარტო ლოგისტიკური დანახარჯების შემცირება, არამედ ამ რეგიონის ქვეყნების სატრანზიტო პოტენციალის ამაღლება და მათი ლოგისტიკური სისტემების საერთაშორისო სატრანსპორტო-ლოგისტიკურ ქსელში ინტეგრაცია.

დღესდღეობით, კავკასიის რეგიონის ქვეყნების სატრანზიტო პოტენციალი გვევლინება პრიორიტეტულ მიმართულებად ამ ქვეყნების ეკონომიკების განვითარების საქმეში, ხოლო მათი რეალიზაციის და განვითარების ამოცანები მნიშვნელოვან ადგილს იკავებს როგორც რეგიონულ, ისე ევროპულ ინტეგრაციაში.

საქართველოს და სამხრეთ კავკასიის სხვა სახელმწიფოების ხელსაყრელი გეოეკონომიკური მდებარეობა და საერთაშორისო გადაზიდვების მუდმივი ზრდა გვამლევს იმის თქმის საშუალებას, რომ ჩვენს ქვეყანას და მთლიანად კავკასიის რეგიონს გააჩნია უდიდესი სატრანზიტო პოტენციალი, რომელიც შეიძლება გამოყენებულ იქნას ეკონომიკური განვითარების საკეთილდღეოდ.

რეგიონის სატრანზიტო პოტენციალის რეალიზაციის ხარისხის უფრო ზუსტი შეფასებისთვის, უპირველეს ყოვლისა, საჭიროა განვსაზღვროთ „სატრანზიტო პოტენციალის“ ცნება, გამოვყოთ მისი სტრუქტურული ელემენტები და რეალიზებაზე მოქმედი ფაქტორები კავკასიის რეგიონის ქვეყნებში.

აქვე უნდა აღვნიშნოთ, რომ შეუძლებელია ვისაუბროთ სატრანზიტო პოტენციალის ამაღლებაზე მხოლოდ საქართველოსთვის, იგი კომპლექსურია და მოიცავს მთლიანად რეგიონს და ამ მიზნის მისაღწევად გამოყენებული უნდა იქნას რეგიონის სახელმწიფოთა ერთობლივი ძალისხმევა. ის უნდა განხორციელდეს სხვადასხვა სფეროში სახელმწიფოთა შორის მჭიდრო თანამშრომლობის შედეგად. წინააღმდეგ შემთხვევაში კონკრეტული სახელმწიფოს მცდელობა სატრანზიტო პოტენციალის განვითარების, მხოლოდ საკუთარ შესაძლებლობებზე დაყრდნობით, არის ფუჭი და ბუნდოვანი.

საერთაშორისო ტრანზიტის და სატრანზიტო პოტენციალის რეალიზების საკითხები განხილულია ქართველი და უცხოელი მეცნიერების შრომებში, რომელთაგან აღსანიშნავია თ. კოჩაძის, ბ. გითოლენდიას, ვ. ქართველიშვილის, ლ. ბოცვაძის, ნ. ნავაძის, ნ. დუნაევას, ო. ლარინის, ი. ელოვოს, ა. აფანაისევას, კ. კუნაკას, ჯ. არნოლდის, ჯ. როდრიგოს და სხვათა გამოკვლევებში. ამ შრომების შესაბამისად

სატრანზიტო პოტენციალი მოიცავს სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურას და სხვა ელემენტებს, რომლებიც გამოიყენება საერთაშორისო სამგზავრო და სატვირთო ნაკადების მომსახურების მიზნით, ხოლო, ეს ნაკადები გადაადგილდებიან სახელმწიფოთა ეროვნული საზღვრების ფარგლებში ტრანზიტულად, გამგზავნ და დანიშნულების პუნქტებს შორის. შესაბამისად, სატრანზიტო პოტენციალის მთავარი ფუნქცია არის მგზავრების და ტვირთების ტრანზიტული გადაადგილების მომსახურება, ე.ი. სხვადასხვა სახის სატრანსპორტო-ლოგისტიკური მომსახურების მიწოდება[32].

მოცემული ნაშრომის ფარგლებში ჩვენი ინტერესის სფეროს წარმოადგენს საერთაშორისო სატრანზიტო გადაზიდვები, როგორც კომპლექსური საერთაშორისო სატრანზიტო სისტემის შემადგენელი ნაწილი. საკანონმდებლო აქტებში „ტრანზიტი“-ს ცნება მოცემულია საბაჟო პროცედურის თვალსაზრისით. ტრანზიტი - ეს არის საბაჟო პროცედურა, რომლის თანახმად საქონლის ტრანსპორტირება ხდება საბაჟო კონტროლის ქვეშ, ერთი საბაჟო ორგანოდან სხვა საბაჟო ორგანოში, სატარიფო და არასატარიფო კონტროლის ღონისძიებების გარეშე[52], რომელიც გადამზიდავ კომპანიებს აძლევს შესაძლებლობას განახორციელონ საქონლის ტრანსპორტირება საზღვარზე ან ტერიტორიაზე საბაჟო გადასახდელების გადახდის გარეშე.

ეკონომიკური თვალსაზრისით სატრანზიტო პოტენციალი განიხილება, როგორც ყველა სახეობის ტრანსპორტის ერთობლივი უნარი ქვეყნის ტერიტორიაზე უზრუნველყოს ტვირთების საერთაშორისო ნაკადების ეფექტიანი მომსახურება, გაგზავნის პუნქტიდან დანიშნულების პუნქტამდე, საბაჟო გადასახდელების გადახდის გარეშე.

მეცნიერი ა. სუხოლოლოვი სატრანზიტო პოტენციალს განმარტავს, როგორც ქვეყნის ტერიტორიის გავლით მესამე ქვეყნის ტერიტორიაზე საქონლის გადაადგილების შესაძლებლობებს საბაჟო ორგანოების კონტროლს ქვეშ, საბაჟო გადასახდელების და სავაჭრო პოლიტიკის ღონისძიებების გამოყენების გარეშე[33]. ფაქტობრივად ეს ემთხვევა ტრანზიტის საკანონმდებლო განმარტებას რომელიც მოცემულია საქართველოს საგადასახადო კოდექსში.

სატრანზიტო პოტენციალი შეიძლება განვიხილოთ, როგორც ქვეყნის შიგნით სხვადასხვა რეგიონებს შორის, ასევე სხვა ქვეყნებთან ურთიერთობაში, საერთაშორისო ტრანზიტის სახით. ეს უკანასკნელი საშუალებას აძლევს ქვეყანას ჩაერთოს

საერთაშორისო სამეურნეო კავშირებში, უზრუნველყოს ტექნოლოგიური განვითარება და მიიღოს დამატებითი სტიმული ეკონომიკის განვითარებისთვის. საერთაშორისო სატრანზიტო გადაზიდვების ზრდის პირობებში რეგიონის სატრანზიტო პოტენციალზე საუბრისას, ჩვენ უნდა გავითვალისწინოთ სატვირთო-სატრანზიტო ნაკადების მომსახურების არსებული რესურსები და შესაძლებლობები, განვსაზღვროთ პრობლემები და ნეგატიური მხარეები, რომლებიც გავლენას ახდენენ მის რეალიზებაზე და დავსახოთ ამ პრობლემების გადაწყვეტის გზები.

აქედან გამომდინარე, სატრანზიტო პოტენციალი შეგვიძლია განვმარტოთ, როგორც შიდა და გარე ფაქტორების და საშუალებების ერთობლიობა, რომელიც განსაზღვრავს მოცემული ქვეყნის ან სახელმწიფოთა გაერთიანების სატრანსპორტო-ლიგისტიკური მომსახურების გაწევის შესაძლებლობებს, მის ტერიტორიაზე გამავალი, ტვირთების და მგზავრების საერთაშორისო სატრანზიტო ნაკადების მომსახურების მიზნით.

უნდა აღინიშნოს რომ, სამხრეთ კავკასიის დერეფნის სატრანზიტო პოტენციალის განვითარების მნიშვნელოვან მაჩვენებელს წარმოადგენს რეგიონის ქვეყნების სახელმწიფოთა საერთაშორისო რეიტინგი - მსოფლიო ბანკის ლოგისტიკის ეფექტიანობის ინდექსის (LPI) მაჩვენებელში. ლეი-ის ჩამონათვალში გამოყენებული კრიტერიუმები მთლიანობაში შეესაბამება სატრანზიტო პოტენციალის რეალიზების ტექნოლოგიურ ფაქტორებს. კავკასიის რეგიონის სახელმწიფოთა მდგომარეობის დინამიკა ლპი-ის რეიტინგში, ნაჩვენებია ცხრილში 1.

ხელსაყრელ გეოგრაფიულ განლაგებასთან დამოკიდებულებით ლეი-ის დაბალი მაჩვენებელი კავკასიის რეგიონის ქვეყნებისთვის, თუ არ ჩავთვლით თურქეთს, მოწმობს რეგიონის სატრანსპორტო ლოგისტიკის და საბაჟო გაფორმების ტექნოლოგიების განვითარების აუცილებლობას და საერთაშორისო გადამზიდველებისთვის დერეფნის სატრანზიტო მიმზიდველობის ამაღლებას.

ლეი-ი სამხრეთ კავკასიის ქვეყნებში წლების მიხედვით[49]

ქვეყანა	ქულა (ადგილი) LPI-ის რეიტინგში წლების მიხედვით			
	2012	2014	2016	2018
საქართველო	2.77 (77)	2.51 (116)	2.35 (130)	2.44 (119)
სომხეთი	2.56 (100)	2.67 (92)	2.21 (141)	2.61 (92)
თურქეთი	3.51 (27)	3.50 (30)	3.42 (34)	3.15 (47)
აზერბაიჯანი	2.48 (116)	2.35 (130)	?	?

ამ მიზნით მიზანშეწონილია განვსაზღვროთ ღონისძიებების კომპლექსი, რომლებიც აყალიბებს რეგიონის ქვეყნების სატრანზიტო პოტენციალის ინსტრუმენტურ მოდელს:

- ნორმატიულ-სამართლებრივი ასპექტი: საერთაშორისო გადაზიდვების სფეროში რეგიონის ქვეყნების ერთიანი კანონმდებლობის ჩამოყალიბების დაჩქარება, მათი დაახლოება ევროპულ კანონმდებლობასთან;
- ინფრასტრუქტურული ასპექტი: რეგიონის ქვეყნების ტერიტორიაზე საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნის რეკონსტრუქცია და მოდერნიზაცია, საგზაო მაგისტრალების ხარისხის ამაღლების გზით;
- ლოგისტიკური ასპექტი: რეგიონში საერთაშორისო მულტიმოდალური სატრანსპორტო-ლოგისტიკური ცენტრების ქსელის შექმნა და კავშირების გაფართოება რეგიონის გარეთ არსებულ ცენტრებთან;
- საბაჟო ასპექტი: სასაზღვრო საბაჟო ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაცია, საბაჟო კონტროლისა და გაფორმების ინფორმაციული ტექნოლოგიების განვითარება;
- ინფორმაციული ასპექტი: თანამედროვე ინფორმაციული ტექნოლოგიების გავრცელება.

დღეს, საოციალური რეალობის გლობალიზაციამ მდგრადი საფუძველი და ხასიათი შეიძინა. მისი ეკონომიკური უპირატესობა ნათელია სამხრეთ კავკასიის რეგიონის ქვეყნებისთვის, რომელთაც გააჩნიათ სატრანზიტო სტატუსი. ეს,

უპირველეს ყოვლისა, ეკონომიკური განვითარების გარანტს წარმოადგენს. მაღალი სატრანზიტო პოტენციალის მქონე ქვეყნები გამოირჩევიან ინვესტიციების მოზიდვით სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარებაში, თანამედროვე სატრანსპორტო ტექნიკის და ტექნოლოგიების დასაწერგად. უფრო მეტიც, ტრანზიტი წარმოადგენს ქვეყნის გავლენის გაძლიერების საიმედო საშუალებას საერთაშორისო არენაზე. მნიშვნელოვანია ტრანზიტის გეოპოლიტიკური ასპექტიც: რეგიონში ნებისმიერი ეკონომიკური თუ პოლიტიკური მდგომარეობის ცვლილებისას, სატრანსპორტო-სატრანზიტო დერეფნის გაძლიერება და განვითარება რჩება მასტაბილირებელ ფაქტორად ქვეყნებს შორის ურთიერთობაში.

საქართველოს და კავკასიის რეგიონის სატრანზიტო ფუნქციის გაძლიერება დაკავშირებულია როგორც ქვეყნის სატრანზიტო ინფრასტრუქტურის სრულყოფასთან, ისე ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის საერთო კონკურენტუნარიანობის ამაღლებასთან. ამ თვალსაზრისით, არსებითი მნიშვნელობა ექნება რეგიონის ქვეყნების მიერ ერთიანი სატრანზიტო პოლიტიკის განხორციელებას. პირველ რიგში ეს საქართველოს და აზერბაიჯანის კოორდინირებულ ქმედებას გულისხმობს. ასევე მნიშვნელოვანია, რომ აღნიშნული ერთიანი რეგიონალური პოლიტიკა დაეფუძნოს ევროპის საერთო სატრანსპორტო სტრატეგიას სამხრეთ კავკასიასა და ტრანსკასპიისპირეთთან მიმართებაში. ამგვარი საერთო ხედვის არარსებობა და, შესაბამისად, კოორდინირებული პოლიტიკის დეფიციტი საქართველოს და, ზოგადად, რეგიონის სატრანზიტო პოტენციალს შეასუსტებს. მიუხედავად მზარდი კონკურენციისა, ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის ქმედითუნარიანობის გაზრდის პერსპექტივა არსებობს, რაც, ერთის მხრივ, არსებულ გეოპოლიტიკურ და გეოეკონომიკურ რეგალიებს ეფუძნება და მეორეს მხრივ, თვით დერეფნის ძირითადი პარამეტრების გაუმჯობესების შესაძლებლობით არის განპირობებული[15].

სამხრეთ კავკასიის სატრანსპორტო დერეფნის სატრანზიტო პოტენციალის განვითარების და რეალიზების პროცესები მოითხოვს რეგიონის ქვეყნების მაღალი დონის ინტეგრაციას და თითოეული მათგანის აქტიურ მონაწილეობას. რაც უფრო ინტენსიური გახდება კავკასიური ინტეგრაციის პროცესები ლოგისტიკისა და საბაჟო სფეროში, მით მეტად მოხდება საბაჟო-ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურის განვითარება და სატრანზიტო პოტენციალის ამაღლება, სინერჯის მიღწევის გზით.

თუმცა უნდა ითქვას, რომ სატრანზიტო პოტენციალის ამალღების შესაძლებლობათა კვლევა საბაჟო კუთხით არ არის საფუძვლიანად შესწავლილი. სავარაუდოდ, ამ მდგომარეობის მიზეზი საბაჟო საქმიანობის სირთულეა, ასევე ისიც, რომ საერთაშორისო ეკონომიკური კავშირების და ურთიერთობების ინსტიტუციური ასპექტების კვლევა, სამეცნიერო წრეებში საფუძვლიანად ჯერ არ განხორციელებულა. შედეგად, საბაჟო ორგანო, რომელიც არეგულირებს და ორგანიზებას უწევს ტვირთების ტრანსსასაზღვრო გადაადგილებას, ინსტიტუციონალური ეკონომისტების თვალთახედვის არის მიღმა რჩება.

ინსტიტუციონალური ეკონომიკის ჩარჩოში საბაჟო საქმიანობის თეორიული გააზრების განუვითარებლობა ბადებს ღრმა წინააღმდეგობას პრაქტიკული საქმიანობის განხორციელებისას გლობალიზაციის პირობებში. 2014 წელს ხელი მოეწერა საქართველოს და ევროკავშირს შორის „ასოცირების შესახებ შეთანხმებას“, რომელმაც ჩვენი ქვეყნისთვის ახალი შესაძლებლობები წარმოშვა ეკონომიკური განვითარების და გლობალურ სივრცეში ინტეგრაციის თვალსაზრისით. ამ დოკუმენტში მოცემულია საბაჟო სამსახურის ინსტიტუციონალური განვითარების გლობალური სტრატეგიის მიმართულებები და ის ძირითადი კონცეფციები, რომელთა დანერგვის ვალდებულება ეკისრება საქართველოს. ეს მნიშვნელოვანი მოვლენა უნდა გახდეს მეცნიერების მხრიდან საბაჟო ინსტიტუტის შესწავლისა და ანალიზზე ყურადღების მიქცევის ობიექტური საფუძველი.

ჩვენი ეკონომისტების განსაკუთრებულ ხარვეზად უნდა ჩაითვალოს საბაჟო საქმის პრაქტიკული ასპექტების არასაკმარისი შესწავლა „საბაჟო პროცედურების გამარტივების და ჰარმონიზაციის“ კოტოს საერთაშორისო კონვენციის მიერთებასთან დაკავშირებით. მაშინ, როცა საბაჟოს ინსტიტუციონალური ანალიზი გაცილებით განვითარებულია იურისპრუდენციაში.

ია ხარაზის აზრით, საბაჟო ინსტიტუტი - ეს არის იდეების, წესების და მექანიზმების განუყოფელი ერთობლიობა, რომელიც განსაზღვრული, შემუშავებული და განვითარებულია გარკვეული ორგანიზაციის მიერ, ან წარმოადგენს თვით ორგანიზაციას, როგორც ღია, მუდმივად ევოლუციონირებად სისტემას[4]. ნებისმიერი საბაჟო ორგანიზაცია წარმოადგენს ცალკეული სტრუქტურული ორგანოების სისტემას (საბაჟო პუნქტები, გაფორმების ზონები), რომელების ასრულებენ განსაზღვრულ ფუნქციების, თავიანთი საქმიანობის განხორციელებისას.

გლობალური ეკონომიკის კონტექსტში საბაჟო შეიძლება განვიხილოთ, როგორც ტვირთნაკადების ტრანსსასაზღვრო გადაადგილებასთან დაკავშირებული გარიგებების და ოპერაციების რეგულირების უზრუნველყოფი სივრცობრივი ინსტიტუციური სახელმწიფო ორგანო. საბაჟო ასრულებს საზღვარზე გადაადგილებული საქონლის და სატრანსპორტო საშუალებების მაკონტროლებელ ფუნქციებს, განსაზღვრავს მათ საბაჟო სტატუსს, საჭიროების შემთხვევაში ახორციელებს დათვალიერების, ექსპერტიზის და შემოწმების პროცედურებს. ო. ე. ანდერსონის „გლობალური ფინანსური კარიბჭე“-ს კონცეფციის განვითარებაში საბაჟოს როლი შეიძლება გავიაზროთ, როგორც გლობალური და მაკრორეგიონალური სატვირთო-სასაქონლო კვანძების, ასევე, კარიბჭეების და პორტალების სახით, რომელთა ურთიერთქმედებისას ხდება გლობალური საბაჟო ქსელის ჩამოყალიბება. ეს კვანძები წარმოადგენენ ცალკეულ საბაჟოებს, რომლებიც ასრულებენ მაკონტროლებელ და მარეგულირებელ ფუნქციებს ტვირთნაკადების ტრანსსასაზღვრო გადაადგილებასთან დაკავშირებით, ხოლო ტვირთნაკადები ამ კვანძებში არ მოიხმარებიან, არამედ იცვლიან თავიანთ მიმართულებებს.[] სივრცობრივთან ერთად აუცილებელია საბაჟო საქმიანობის დროითი პარამეტრების გააზრება. ამგვარად, საბაჟო რეჟიმი შეიძლება გავიაზროთ, როგორც საქონლის ტრანსსასაზღვრო მოძრაობის რეგულირების ინსტიტუციური ინსტრუმენტი, მისი შემდგომი გამოყენების მიზნებიდან გამომდინარე, რაც გულისხმობს განსაზღვრულ წესებს და პროცედურებს, შეზღუდვების და აკრძალვების სისტემას, დაინტერესებული პირების უფლებებს და ვალდებულებებს, ასევე საბაჟო გაფორმების დროით განზომილებას.

გლობალიზაციის პირობებში საბაჟო ინსტიტუტის როლი მდგომარეობს საქონლის და სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის კონტროლში, საერთაშორისო სავაჭრო ნაკადების ეფექტურ გაფორმებას და უსაფრთხო გადაადგილებაში, და აქედან გამომდინარე, სახელმწიფო ინტერესების დაცვაში და ბიუჯეტის შემოსავლების უზრუნველყოფაში. მის ძირითადი მიზანს წარმოადგენს საერთაშორისო ტვირთნაკადების მარეგულირებელი სახელმწიფო კანონებისა და პოლიტიკის შესრულება, კონტრაბანდის წინააღმდეგ ბრძოლა, ლეგალური ვაჭრობისა და ტრანზიტის ხელშეწყობა.

ზემოდთქმულიდან გამომდინარე, უნდა აღინიშნოს, რომ საბაჟო სამსახურების გლობალური როლი ნაკლებადაა შესწავლილი, განსაკუთრებით კავკასიის რეგიონის ქვეყნებში, რომელიც უპირველეს ყოვლისა საზღვრებზე საერთაშორისო ტვირთნაკადების ეფექტური და უსაფრთხო გადაადგილების ხელშეწყობაში უნდა მდგომარეობდეს. საბაჟო გაფორმების და კონტროლის პროცედურების გამარტივების და სრულყოფის მექანიზმების კვლევა მნიშვნელოვნად შეუწყობს ხელს სავაჭრო ნაკადების ტრანზიტულ გადაადგილებას და კავკასიის რეგიონის სატრანზიტო დერეფნის კონკურენტუნარიანობის ამაღლებას.

ქართველ და უცხოელ მეცნიერთა ნაშრომების გაანალიზების საფუძველზე, შეიძლება დავასკვნათ, რომ ტრანსკავკასიური დერეფნის სატრანზიტო პოტენციალის ამაღლების შესაძლებლობების კვლევა ეფექტური საბაჟო პროცედურების და ფორმალობების შემუშავების და დანერგვის თავალსაზრისით არ განხორციელებულა. წინამდებარე ნაშრომში შეთავაზებულია ტრანსკავკასიური დერეფნის სატრანზიტო პოტენციალის გაზრდის პრაქტიკული რეკომენდაციები, საბაჟო ფორმალობების სფეროში ლოგისტიკის პრინციპების დანერგვის საფუძველზე.

ევროკავშირში სულ უფრო მეტად ხდება კავკასიის რეგიონის მნიშვნელობის გაცნობიერება, მათ შორის საბაჟო და ტრანსპორტის დარგში თანამშრომლობის კუთხით. ცივილიზებული მსოფლიო უკვე აკეთებს აქცენტს პოლიტიკის ჰარმონიზაციასა და ადმინისტრაციული სისტემების ინტეგრაციაზე სატრანსპორტო და საბაჟო სფეროში.

აქედან გამომდინარე, ეს პერპექტივა დასაბუთებულ მოლოდინს აჩენს ქვეყნის სატრანზიტო პოტენციალის აღქმისათვის, ჩვენ უნდა გვესმოდეს, რომ საქართველოს სატრანზიტო პოტენციალი განუზომლად დიდია და მის გასამყარებლად მომავალშიც ბევრი ქმედითი ღონისძიებაა გასატარებელი. ვიმედოვნებთ, რომ ამ მხრივ ჩვენს სადისერტაციო ნაშრომში შესრულებული კვლევა და მის საფუძველზე შემუშავებული რეკომენდაციები საქართველოს სატრანსპორტო ფუნქციის განვითარების და ამ გზით სატრანზიტო პოტენციალის გაზრდის თავალსაზრისით მნიშვნელოვანი წინგადადგმული ნაბიჯი გახდება.

თავი 2. საბაჟო საქმის წარმოშობა და განვითარება როგორც საერთაშორისო სატრანსპორტო-ტექნოლოგიური სისტემების ეფექტიანი ფუნქციონირების საფუძველი

2.1 საბაჟო საქმის წარმოშობისა და განვითარების ისტორია

საბაჟო საქმე სათავეს იღებს ფულად-სასაქონლო ურთიერთობების წარმოშობიდან, სასაქონლო მეურნეობებისა და საქონელგაცვლის წარმოშობიდან, დაბეგვრის მარტივი ფორმებიდან. შუმერული ცივილიზაციის წერილობით დოკუმენტებში, ჰამურაბის კანონებში, წმინდა წერილში და სხვა უძველეს წყაროებში აღმოჩენილია ცნობები გადასახდელეების აკრეფაზე ტვირთების შეტანისთვის, გადაადგილებისთვის, ვაჭრობის უფლებისთვის. პირველი საბაჟო გადასახდელეები წარმოადგენდა გარკვეულ მოსაკრებლებს, გადასახადებს, რომელთა აკრეფა ხდებოდა ქალაქის ან სახელმწიფო მმართველების მიერ, უპირატესად ბიუჯეტის ფორმირების მიზნით და ასრულებდა წმინდა ფისკალურ ფუნქციას.

ძვ. წ. აღ. III საუკუნეში სამხრეთ ესპანეთის ქალაქ ტარიფაში (ახლანდელი ანდალუსია, კადისის პროვინციაში), შედგენილი იყო ტაბულა, რომელშიც შექმნიდათ საქონლის დასახელება, მისი გაზომვის ერთეული, და მიუთითებდა ბაჟის (მოსაკრებლის) ოდენობას გიბრალტარის სრუტის გავლით გადაადგილებისთვის. მოგვიანებით, სხვადასხვა სახის და მათ შორის საბაჟო, მოსაკრებლებმა მიიღო ქალაქის დასახელების სახელწოდება - ტარიფი[70].

საბაჟო ტარიფი გარდაიქმნა ხაზინის მდგრადი და მუდმივი შევსების მნიშვნელოვან ფინანსურ ინსტრუმენტად. ეკონომიკური და პოლიტიკური სიტუაციის გათვალისწინებით, სატარიფო განაკვეთები შეიძლება გაიზარდოს ან შემცირდეს. ხელისუფლება სატარიფო ბადეს იყენებდა თავისი მოთხოვნილებების შესაბამისად, ბიუჯეტის შესავსებად, ასევე ვაჭრობის რეგულირებისთვის.

სხვადასხვა წყაროების მიხედვით, „საბაჟო“ წარმოიშვა თურქული სიტყვიდან „Tamra“ რაც ნიშნავდა დამდას, ლუქს. ძველ დროში დამდა, როგორც წესი ხშირად გამოიყენებოდა სხვადასხვა ნივთებზე საკუთრების უფლების აღსანიშნად. ინგლისურად საბაჟო - „CUSTOMS“ ნიშნავს ჩვეულებას, ტრადიციას. შუა საუკუნეებში, ინგლისში საქონლის შემოტანასთან დაკავშირებით მეფეს უხდიდნენ გარკვეულ გადასახადს, ძღვენს, რაც ჩვეულებად იქცა[72].

საბაჟო საქმის წარმოშობისა და განვითარების ისტორია მჭიდროდ არის დაკავშირებული კონკრეტული სახელმწიფოს წარმოქმნა-განვითარების ისტორიასთან, საგარეო ვაჭრობის განვითარებასთან. ამის თაობაზე მწერალი კ. ლადიჟენსკი წერდა[70]: „ერის შიდა ისტორია არ შიძლება იყოს აღიარებული სრულყოფილად და ყოვლისმომცველად, თუ იგი არ ითვალისწინებს იმ თანმიმდევრული ცვლილებების საკითხებს, რომელთაც ექვემდებარება მისი საბაჟო პოლიტიკა, ამ ცვლილებების გამომწვევ მიზეზებთან კავშირში“.

ეკონომიკის აკადემიური დოქტორი, ე. ჯგერენაია თავის წიგნში „საბაჟო საქმის ტექნოლოგიის საფუძვლები“ მიიჩნევს, რომ არსებობს საბაჟოს წარმოშობის სამი საფუძველი: ვაჭრობის, დამწერლობის და ქალაქ-სახელმწიფოების, როგორც სახელმწიფო პოლიტიკური ერთეულების წარმოშობა[8]. მისივე განმარტებით, საბაჟო არის სახელმწიფოს ეკონომიკური ინსტიტუტი, რომელიც ემსახურება სახელმწიფო პოლიტიკის გატარებას, გადასახადების აკრეფას და ქვეყნის ეკონომიკური ტერიტორიის დაცვას.

ისტორიიდან ცნობილია, რომ საუკუნეების განმავლობაში საქართველოზე ევროპისა და აზიის დამაკავშირებელი უძველესი საქარავნო გზა, ე.წ. „აბრეშუმის გზა“ გადიოდა, რომლის მეშვეობით საქართველო სავაჭრო ურთიერთობებს ამყარებდა აღმოსავლეთისა და დასავლეთის სხვადასხვა ქვეყნებთან, ამგვარად არც საბაჟო საქმე იყო უცხო ქართველებისთვის.

ქართულ ისტორიულ წყაროებში სიტყვა „ბაჟი“ პირველად მე-11 საუკუნეში იხსენიება, ადრე ბაჟს ერქვა „ზუერი“ - ხარკი, ქირა. შესაბამისად მებაჟეს „მეზუერე“ ეწოდებოდა. ბაჟის გადახდა ხდებოდა საქონლის ფასის მიხედვით. საბაჟოები მოწყობილი იყო საზღვაო პორტებსა და ქალაქის ბაზრებში. დღესდღეობით, დადასტურებულია საბაჟო ტერმინოლოგიის არსებობა ქართულ ტოპონიმიკაში. ასე მაგალითად, თბილისი - თელავის, მელაანი - ბაკურციხის მონაკვეთის დამაკავშირებელი ხევის დასახლება „ბარჯის ხევი“ ბაჟის აღების პროცედურასთან უნდა იყოს დაკავშირებული[9].

ფეოდალურ საქართველოში ბაჟი ხაზინის შემოსავლების მნიშვნელოვანი წყარო იყო. საბაჟო საქმეს საგანგებო მოხელე „შურტა“ განაგებდა, შემდეგ კი მეჭურჭლეთუხუცესი.

მეთერთმეტე-მეთორმეტე საუკუნეებში საგარეო საქმეები განაწილებული იყო სამ უწყებაზე: ამირსპასალარს, მეჭურჭლეთუხუცესსა და მანდატურთუხუცესს შორის. მეჭურჭლეთუხუცესის ინსტიტუტი სახელმწიფო საფინანსო უწყება იყო, რომელიც ქვეყნის შიდა და საგარეო ეკონომიკური ურთიერთობების რეგულაციას ახდენდა. ბაჟს იხდიდნენ შემოტანისას, გატანისას და სატრანზიტო ოპერაციებზე.

როგორც აღვნიშნეთ, საქართველოზე გადიოდა უდიდესი ტრანსკონტინენტალური სავაჭრო-საქარავნო გზა, რომელიც ჩინეთს აკავშირებდა შავი და ხმელთაშუა ზღვის სანაპიროებთან. იგი უმნიშვნელოვანესი მაგისტრალი იყო ევროპასა და აზიას შორის. ეს გზა ფუნქციონირებდა ძვ. წელთაღრიცხვის მე-2 საუკუნიდან ჩვ. წ. აღრიცხვის მე-18 საუკუნემდე. იგი არამარტო გზა იყო, არამედ კულტურათა, რელიგიათა, ფილოსოფიათა დიალოგი, მოგზაურთა შეხვედრის ადგილი.

საქართველოში გამავალი ამ გზის განშტოება მოემართებოდა არალის ზღვიდან და კასპიის ზღვის გავლით შემოდის ჩვენს ქვეყანაში. იგი კვეთდა საქართველოს აღმოსავლეთიდან დასავლეთისკენ და უძველესი ქალაქის, ფაზისის საშუალებით ბიზანტიასა და რომს აღწევდა.

პირველი ისტორიული ცნობები, რომელშიც აღწერილია საინტერესო ცნობები მეჭურჭლეთუხუცესის უფლება-მოვალეობების შესახებ არის „ხელმწიფის კარის გარიგება“. მასში ნათქვამია: „მუშრიბი რაც ქალაქში საქურჭლე შევა და ნავაჭრი რაც შევა და სანელებელი, მასტაკი და სამარხო წამალი, სახმარი თუთუბო, ესეც მუშრიბმან იცისო“[10]. აქედან ჩანს, რომ მუშრიბი საფინანსო სამსახურის, მეჭურჭლეთუხუცესის მოხელე ყოფილა და შემოსავლის განსაკუთრებული დარგი, ბაჟის და სავაჭრი გადასახადის აკრეფა ჰქონდა ჩაბარებული. იმდროინდელ ქვეყნებსავით საქართველოშიაც განსაზღვრულ საქონელსა და და საგნებზე, რაცკი ქალაქებში გასაყიდავად და სახმარად შეჰქონდათ, განსაკუთრებული გადასახადი, ბაჟი და სავაჭრო გადასახადი იყო დაწესებული.

ივ. ჯავახიშვილი გამოთქვამს ვარაუდს, რომ „ქალაქში იყვნენ ბაჟის ამკრეფი და სასწორთან დაყენებული დაბალი მოხელეები, რაკი იმ სიგელში, სადაც პირველად ბაჟია მოხსენებული, მოხელეთა შორის შურტაც არის დასახელებული და რაკი იგი მოედნის ზედამხედველი იყო, შეიძლება მეზაჟე და „მეკომრე“ მისი ხელქვეითი მოხელეები ყოფილიყვნენ“.

საკმაოდ მდიდარი მასალა საფინანსო სისტემის შესახებ მოცემულია ვახტანგ VI "დასტურლამალში". მასში საბაჟო გადასახადების შესახებ არსებობს გარკვეული ცნობები. აქ დასახელებულია: 1. „ხილის ბაჟი“ - რომლის ერთი წილი ეკუთვნოდა მოურავს და მელიქ მამასახლისს, ორი წილი - მეფეს; 2. „ტივის ბაჟი“, რომელსაც „სალბაში“ ეწოდებოდა. იგი ითვალისწინებდა თითოეულ ტივზე თითო მორის აღებას მეფის სასარგებლოდ. ამავე წყაროში მოცემულია ცნობა, რომლის მიხედვითაც ქალაქში გასაყიდად შემოტანილ საქონელზე დაწესებული იყო საბაჟო გადასახადი, რომელსაც ქალაქის მებაჟე იღებდა. ბაჟის გადაუხდელობის შემთხვევაში მებაჟეს უფლება ჰქონდა 5 წლის განმავლობაში ორმაგი გადასახადი დაეკისრებინა დამრღვევისთვის[10].

საქართველოში არსებობდა პირთა გარკვეული კატეგორია, რომელიც თავისუფალი იყო გადასახადისაგან. ამგვარი უპირატესობით სარგებლობდა ეკლესია და მოქალაქეთა განსაზღვრული წრე, რომელთაც მეფე ათავისუფლებდა გადასახადებისაგან, მეფის შეუვალობის სიგელის საშუალებით. ასეთი კატეგორიის ხალხთან ბაჟის ამკრებს არ ჰქონდა უფლება შესულიყო და გადასახადი მოეთხოვა.

მეფეები საეკლესიო პირებისთვის აწესებდნენ გარკვეულ შეღავათს ბაჟის გადახდისას. მეფეების მიერ დადგენილი ქართული საბაჟო ტარიფის მიხედვით, საეკლესიო გლეხები სახაზინოსთან შედარებით იხდიდნენ სატარიფო განაკვეთის მხოლოდ ნახევარს და ეს ნახევარიც მიდიოდა ეკლესია-მონასტრების სასარგებლოდ, რომელთა ყმებსაც ისინი წარმოადგენდნენ.

შეუვალობის უპირატესობით სარგებლობდნენ აგრეთვე კერძო პირებიც. მიუხედავად იმისა, რომ საზღვარგარეთ გატანისა და შემოტანის ბაჟი მთლიანად მეფეს ეკუთვნოდა, საქართველოში საბაჟო გადასახადს მსხვილი ფეოდალებიც აგროვებდნენ. საქართველოს ყველა ქალაქში დაწესებული იყო სხვადასხვა საბაჟო ტარიფი. არ არსებობდა ერთიანი საბაჟო გადასახადი, ამიტომ ყველა მოიჯარეს საშუალება ჰქონდა დაეწესებინა გადასახადი თავის სასარგებლოდ.

თბილისში საქონლის შემოტანა ხდებოდა ექვსი ძირითადი ჭიშკრის საშუალებით, ესენია: აბანოს კარი, განჯის ჯარი, დიღმის კარი, კოჯრის კარი, წყლის კარი, მეექვსე კარის სახელი არ არის ცნობილი. ყველა ამ ჭიშკართან იდგა მებაჟე (მინბაში), რომელიც კრეფდასამინბაშო მოსაკრებელს. მას ებარა ჭიშკრის გასაღები და

საქონლის შემოზიდვა- გაზიდვის შემთხვევაში ჭიშკრის გაღებისთვის გადასახადს ახდევინებდა[10].

რუსეთის მიერ საქართველოს დაპყრობის შემდეგ (1801 წ.), ცარიზმი ატარებდა საკუთარ საფინანსო და საბაჟო პოლიტიკას, რაც ქვეყნის ეკონომიკური დამორჩილებით და ქართული ფულის გაუქმებით დამთავრდა. XIX საუკუნის 60-ანი წლებიდან საქართველოში მტკიცედ დამკვიდრდა რუსეთის საბაჟო პოლიტიკა.

ამ პერიოდში საგარეო ვაჭრობასა და საბაჟო პოლიტიკას განაგებდა რუსეთის იმპერიის ფინანსთა სამინისტრო, რომელსაც ექვემდებარებოდა საქართველოში არსებული ყველა საბაჟო დაწესებულება.

1804 წელს იმპერიის ფინანსთა და შინაგან საქმეთა სამინისტროების გადაწყვეტილების საფუძველზე ამიერკავკასიაში დაარსდა საბაჟო-საკარანტინო პუნქტები კასპიის ოლქში, თბილისსა და ქუთაისში.

1804-1808 წლებში აიკრძალა შინაგანი ბაჟი საქართველოში. 1831 წლის 6 მარტს რუსეთის იმპერატორის ბრძანებით გაუქმდა ადგილობრივი ფეოდალური საბაჟოები და დამკვიდრდა რუსეთის იმპერიის ერთიანი საბაჟო სამინისტრო.

1847 წლის 4 მაისს იმპერატორის მიერ დამტკიცებულ „კავკასიისა და ამიერკავკასიის საკარანტინო და საბაჟო სამსახურის“ დებულების საფუძველზე კავკასიის ტერიტორიაზე დაარსდა ამიერკავკასიის, სოხუმ-კალეს და კავკასიის ე. წ. საბაჟო-საკარანტინო „ლინიები“.

XIX საუკუნის 80-ან წლებში ამიერკავკასიაში საკარანტინო-საბაჟო უწყება ორ დიდ ოლქად ჩამოყალიბდა: ქუთაისის და ბაქოს ოლქებად. მათ ეჭირათ კასპიის, შავი ზღვის და სპარსეთ-თურქეთის მთლიანი სასაზღვრო სიგრძე.

ფოთის ნავსადგურის საბაჟოზე არსებული ტვირთბრუნვის შედეგად მიღებული შემოსავლები აჭარბებდა ზღვისპირზე ერთად აღებული ყველა ნავსადგურის საბაჟოდან მიღებულ შემოსავლებს.

მას შემდეგ რაც საქართველომ 1918 წლის 26 მაისს მოიპოვა დამოუკიდებლობა საჭირო გახდა ახალის საბაჟო პოლიტიკისა და საკანონმდებლო აქტების შემუშავება, რომელიც სამართლებრივად მოაწესრიგებდა ამ მნიშვნელოვან სფეროს. 1918 წლის 30 აგვისტოს მიღებულ იქნა კანონი „საბაჟო დაწესებულებათა მოწყობის შესახებ“, რომელშიც განისაზღვრა საბაჟო სისტემის სტრუქტურა, კომპეტენცია, ამოცანები და ფუნქციები. კანონის მიხედვით გაუქმდა ყველა საბაჟო, რომელიც რუსეთის მიერ იყო

დაარსებული. ამის შემდეგ საქართველოს რესპუბლიკის ტერიტორიაზე შეიქმნა 19 საბაჟო უწყება[11]:

1. მთავარი საბაჟო - ქ. თბილისში;
2. მეორე ხარისხის საბაჟო - ნატანებსა და სოხუმში;
3. მესამე ხარისხის საბაჟო - გუდაუთაში, ოჩამჩირეში, ათონში, ანაკლიაში, ფოილოში, ლაგოდეხში, ვორონცოვკაში, ნარლევანში, ბაკურიანში, აწყურში, აბასთუმანში, ოზურგეთსა და დარიალში.

რეფორმის შედეგად საქართველოში საბაჟო საქმის ხელმძღვანელობა დაეკისრა ფინანსთა და ვაჭრობის სამინისტროს.

ქვეყანაში მომზადდა ახალი საბაჟო ტარიფი შემოსატან და გასატან საქონელზე, რომელიც ხელს შეუწყობდა დადებითი სავაჭრო ბალანსის განმტკიცების საქმეს.

1921 წლიდან 1991 წლამდე დამოუკიდებელი საბაჟო სამსახურები საქართველოში არ არსებობდა. მხოლოდ ბათუმის, ფოთისა და სოხუმის სასაზღვრო პორტებში არსებობდა საკავშირო უწყებას დაქვემდებარებული მცირე საბაჟო სამსახურები.

საქართველოში დამოუკიდებლობის აღდგენამ (1991 წლის 9 აპრილი) სრულიად შეცვალა ქვეყნის საბაჟო სამსახურის საქმიანობა. შეიქმნა ახალი საბაჟო სამსახური, ახალი მიზნებით და მიმართულებებით. დაიწყო საბაჟო დეპარტამენტის შექმნა. 1991 წლის 15 სექტემბერს საქართველოს რესპუბლიკის უმაღლესმა საბჭომ მიიღო კანონი „საქართველოს რესპუბლიკის საბაჟოს შესახებ“. აქედან იწყება საქართველოში ერთიანი საბაჟო პოლიტიკის განხორციელება, რომელიც საქართველოს პარლამენტის მიერ განსაზღვრული ქვეყნის საშინაო და საგარეო პოლიტიკის ნაწილს წარმოადგენს პრეზიდენტი[11].

ერთიანი საბაჟო პოლიტიკის გატარება ნიშნავს ღონისძიებათა ერთობლიობას, ერთიან საბაჟო ტარიფსა და საბაჟო რეჟიმებს. ეს ნიშნავს რომ საქართველოს საბაჟო ტერიტორია ერთიანია და ამ ტერიტორიაზე ვრცელდება ერთიანი საბაჟო პოლიტიკა. საბაჟო პოლიტიკას განსაზღვრავს საქართველოს პარლამენტი და პრეზიდენტი.[11]

2.2 საბაჟო დღეს - არსებული მდგომარეობა და ხარვეზები

დამოუკიდებლობის მოპოვებისა და საბაზრო პრინციპებზე გადასვლის შემდგომ საქართველოში შექმნილმა მდგომარეობამ თავისი გავლენა იქონია საბაჟო სისტემაზე, ისევე როგორც სხვა სახელმწიფო ინსტიტუტების ჩამოყალიბებაზე. ჯერ ერთი, არ არსებობდა გამოცდილება თავისუფალი ბაზრის პირობებში სახელმწიფო სტრუქტურების მუშაობის, მმართველი ორგანოები ნაკლებ ყურადღებას უთმობდნენ რეფორმების განხორციელებას და მეორე, გამეფებული იყო კორუფცია და ხდებოდა ისეთი კანონების მიღება, რომლებიც გავლენიან პირთა ინტერესებს პასუხობდა. საბაჟო სფეროში განხორციელებული რეფორმები ვერ პასუხობდნენ თანამედროვე მოთხოვნებს. უცხოელი ექსპერტების რეკომენდაციების საფუძველზე შემუშავდა პირველი საბაჟო კოდექსი, რომელიც ძალაში 1997 წელს შევიდა, თუმცა ამ კოდექსში არსებულმა ლაფსუსებმა და ხარვეზებმა განაპირობა საბაჟო სისტემის მოშლა და აუცილებელი გახდა ახალ კოდექსის შემუშავება.

საბაჟო კოდექსი ნებისმიერი ქვეყნის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი დოკუმენტია, რომლის მკაფიოდ ჩამოყალიბებული დებულებები და სიმარტივე ქვეყნის საგარეო-ეკონომიკური ურთიერთობების სწორი ორიენტირების ჩამოყალიბებას და ბიზნესის განვითარებას უწყობს ხელს[13].

მიუხედავად იმისა, რომ ქართული საბაჟო სამსახური თავისი ისტორიის მხოლოდ სამ ათეულ წელს ითვლის, ამ ხნის განმავლობაში მისი რეფორმირება მუდმივ პროცესად იქცა. თუმცა, რადიკალური რეფორმების განხორციელება 2005 წლიდან დაიწყო, რომლის მიზანიც იყო საბაჟო სამსახური (შემოსავლების სამსახური) არაკორუმპირებულ და გამართულ სახელმწიფო ორგანოდ ჩამოყალიბებინა. ინსტიტუციურად ყველაზე რადიკალური ცვლილება 2007 წელს განხორციელდა, როდესაც საბაჟო და საგადასახადო სამსახურები გაერთიანდა და ჩამოყალიბდა შემოსავლების სამსახური. მანამდე საბაჟო და საგადასახადო სამსახურები, ხან დამოუკიდებლად, ხანაც ან ფინანსთა, ან საგადასახადო შემოსავლების სამინისტროს სტრუქტურაში ფუნქციონირებდნენ.

გატარდა მნიშვნელოვანი ინსტიტუციური, საკანონმდებლო და საკადრო რეფორმები. მთავარი ამოცანა, რომელიც დგას, საბაჟო სერვისების სტანდარტების

ამაღლებათ, რაც ევროპის სამეზობლო პოლიტიკის სამოქმედო გეგმის ფარგლებში ნაკისრი ვალდებულებების მოთხოვნაც არის.

2004 წლიდან საქართველოში ჯერ საგადასახადო, ხოლო მოგვიანებით საბაჟო კოდექსები იქნა მიღებული. უამრავი ცვლილება განხორციელდა კანონქვემდებარე აქტებშიც. პრაქტიკულად საგადასახადო კანონმდებლობა ძალიან დინამიურია და ყოველკვირეულად მნიშვნელოვანი, ხშირად „რევოლუციური“ ცვლილებებიც კი ხდება. მათ შორის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ცვლილება მოხდა 2010 წელს, როდესაც საბაჟო და საგადასახადო კოდექსები (ისევე როგორც სამსახურები) გაერთიანდა. საბაჟო და საგადასახადო კოდექსის გაერთიანების შედეგად, ახალ საგადასახადო კოდექსში საგრძნობლად შემცირდა საბაჟო სფეროს მარეგულირებელი დებულებები. რეალურად ისინი კანონქვემდებარე აქტებში გადავიდა, რაც ურთულებს ამ სფეროში მოღვაწე ბიზნესმენებს მათი მოძიების და პერმანენტულ ცვლილებებზე მუდმივი თვალყურის დევნების პროცესს[14].

მოქმედი საგადასახადო კოდექსის შესაბამისად, საქართველოს საბაჟო ორგანოები საბაჟო დეპარტამენტთან და რეგიონალურ საბაჟო და საგადასახადო ორგანოებთან ერთად შედიან შემოსავლების სამსახურის ერთიან სისტემაში[52], რომელიც თავის მხრივ წარმოადგენს ფინანსთა სამინისტროს სტრუქტურულ ერთეულს. საბაჟო ორგანოებს უფლება აქვთ აკრძალონ სახელმწიფოს საბაჟო საზღვარზე ისეთი საქონლის გადაადგილება, რომელიც არ აკმაყოფილებს მოცემული ქვეყნის ეროვნული კანონმდებლობით გათვალისწინებულ პირობებს (მაგ. საქონელი, რომელიც არ არის უზრუნველყოფილი შესაბამისი ლიცენზიით ან აკრძალულია მოცემულ საბაჟო ტერიტორიაზე შემოტანა ან ტერიტორიიდან გატანა და ა.შ.) [4].

თავიანთი საქმიანობის ფარგლებში საბაჟო ორგანოები ასრულებს შემდეგ ფუნქციებს:

1. საბაჟო გაფორმებისა და კონტოლის განხორციელება სასაზღვრო ზონაში ან მასთან ახლოს (გაფორმების ეკონომიკური ზონა);
2. საბაჟო კონტროლის პროცედურების გამარტივება;
3. იყენებს სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობების საბაჟო რეგულირების საშუალებებს.
4. აწარმოებს ბრძოლას კონტრაბანდის, საბაჟო წესების და საგადასახადო კანონმდებლობის დარღვევების წინააღმდეგ, აღკვეთს ნარკოტიკების უკანონო

ბრუნვას, იარადის, საქართველოსა და უცხო ქვეყნის ხალხთა მხატვრული, ისტორიული და არქეოლოგიური მემკვიდრეობის ნიმუშების, ინტელექტუალური საკუთრების ობიექტების, გადამწერების საფრთხის წინაშე მყოფ ცხოველთა და მცენარეთა სახეობების და სხვა საქონლის უკანონო ბრუნვასა და საზღვარზე გადაადგილებას, ასევე დახმარებას უწევს საერთაშორისო ტერორიზმთან ბრძოლის საქმეში.

5. ახორციელებს საბაჟო გადასახადების აკრეფას;

6. ქვეყნის, აგრეთვე საწარმოების, დაწესებულებების, ორგანიზაციებისა და მოქალაქეების საგარეო ეკონომიკური კავშირების განვითარებაში ხელშეწყობა;

7. სახელმწიფო უშიშროების დაცვის ღონისძიებების განხორციელებაში დახმარება;

8. საგარეო ვაჭრობისა შესახებ საბაჟო სტატისტიკის წარმოება;

9. საერთაშორისო ვაჭრობის განვითარების ხელშეწყობა;

10. ბიზნესის ხელშეწყობა;

11. ფიტო-სანიტარული და ვეტერინარული კონტროლის განხორციელება.

საქართველოს საბაჟო სამსახურის საქმიანობის პრიორიტეტული მიმართულებები, როგორც ეს განსაზღვრულია შემოსავლების სამსახურის სტრატეგიასა და სამოქმედო პროგრამით, იყო და არის: ფისკალური და სამართალდამცავი ფუნქციების განხორციელება, რისკებზე დაფუძნებული საბაჟო კონტროლისა და გაფორმების ტექნოლოგიური სრულყოფა, საერთაშორისო ვაჭრობის ხელშეწყობა და ტრანზიტული ნაკადების ეფექტური გატარება, ეკონომიკური უსაფრთხოების უზრუნველყოფა და მისი ეკონომიკური ინტერესების დაცვა[67].

საქართველოს სახელმწიფომ 2010 წლიდან საბაჟო პროცედურების გამარტივების, სრულყოფისა და მომსახურების ხარისხის გაზრდის მიზნით საბაჟო სფეროში გაატარა ძირეული რეფორმები, რომელიც დღემდე გრძელდება. რეფორმის შედეგად დაიხვეწა, გამარტივდა და მოქნილი გახდა საკანონმდებლო ბაზა.

იმ დროისთვის არსებული კერძო ტერმინალები, რომლებიც თავიანთი გაუმართავი ინფრასტრუქტურითა და საკუთარ თავზე თვითნებურად მორგებული არასტანდარტული ფულადი მოსაკრებლებით არ იყო მისაღები, ვერ პასუხობდა და ვერ უწყობდა ფებს თანამედროვე ვაჭრობის მოთხოვნებსა და ტემპებს, ეს იყო

მნიშვნელოვანი ფაქტორი, რომლის გამოც ფერხდებოდა ტვირთბრუნვა და სატრანსპორტო გადაზიდვები.

ასევე არსებული ტვირთების დეკლარირება ხდებოდა კერძო საბროკერო კომპანიებში, სადაც სატვირთო საბაჟო დეკლარაციის დაბეჭდვისთვის იყო გადასახდელი გარკვეული ოდენობის მოსაკრებელი, რომლის ოდენობაც არ იყო განსაზღვრული საკანონმდებლო აქტით და რეგულირდებოდა მხოლოდ საბროკერო კომპანიების პირადი შეხედულებისამებრ.

გარკვეულ შემთხვევებში, მაგალითად როცა საქონელს თან ახლავს შესყიდვის დამადასტურებელი დოკუმენტი, ასეთ დროს საჭირო ხდება სასაქონლო ექსპერტიზის დანიშვნა, რომლის დასკვნის საფუძველზეც ხდება სსდ-ის (სატვირთო სასაქონლო დეკლარაცია) დაბეჭდვა და საქონლის განბაჟება. ექსპერტიზის დანიშვნის შემთხვევაში, ექსპერტიზა ტარდებოდა კერძო ექსპერტიზის ბიუროების მიერ, რაც ითხოვდა დამატებით ხარჯებს და დროს.

რეფორმების გატარების შედეგად, ტვირთების კონცენტრაციის მიხედვით საქართველოს სამ დიდ ქალაქში (ბათუმი, ფოთი, თბილისი), გაიხსნა გაფორმების ეკონომიკური ზონები (გეზ-ი). რომელის ძირითადი არსი მდგომარეობს, საბაჟო პროცედურების კუთხით სწრაფ და ხარისხიან მომსახურებაში. შეიცვალა პროცედურული მიდგომა და დაინერგა ერთი ფანჯრის პრინციპი. ტვირთის გაფორმებისას უკვე აღარ არის საჭირო რამდენიმე ინსტანციაში ვიზიტი. საბაჟო კონტროლს დაქვემდებარებული ტვირთის გადამზიდი ავტომობილების სადგომი ტერმინალი, სსდ-ის დაბეჭდვა, დოკუმენტების კამერალური შემოწმება, საქონლის ფიზიკური დათვალიერება და ექსპერტიზის ჩატარება, ყველა ამ მომსახურების მიღება ერთი ფანჯრის პრინციპით შესაძლებელი გახდა ერთ სივრცეში.

ყოველივე ზემოთ აღნიშნულმა გამოიწვია საბაჟო გაფორმების პროცედურების დროის ხანგრძლივობის რამდენიმეჯერ, დაახლოებით 4-5 ჯერ შემცირება, რაც სატრანსპორტო გადაზიდვების სტიმულირებისა და ეფექტურობის კუთხით (გაფორმების პროცედურების დროის მკვეთრად შემცირებამ გამოიწვია სატრანსპორტო კომპანიების მატერიალური და დროითი რესურსების დაზოგვა) უდავოდ წინ გადადგმული ნაბიჯი აღმოჩნდა.

საბაჟო პროცედურების განხორციელების მიმდინარეობა მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად არის შემდეგი:

1) საზღვარზე შემოსვლისას ხდება საქონელისა და სატრანსპორტო საშუალების წარდგენა საბაჟო გამშვებ პუნქტზე, ხორციელდება თანმხლები დოკუმენტების გადამოწმება და ტვირთის ზოგადი დეკლარირება.

2) საბაჟო გამშვები პუნქტის მეზაჟე ოფიცრის მიერ დალუქულ ავტოსატრანსპორტო საშუალებაზე და ტვირთზე ზოგადი დეკლარირების საფუძველზე ხდება აღრიცხვის მოწმობის გამოწერა საბაჟო გაფორმების პუნქტების დანიშნულებით, იქნება ეს გეზ-ბი თუ გაფორმების ჯგუფები.

3) ტვირთის დანიშნულების ადგილზე მიტანის შემდეგ, ლოგისტიკის სამმართველოს მეზაჟე ოფიცრის მიერ ხდება, აღრიცხვის მოწმობაში მითითებული მონაცემების მიხედვით ავტომობილის და მასზე დადებული საბაჟო ლუქის იდენტიფიცირება და მთლიანობის შემოწმება.

4) ამის შემდეგ ხდება ტვირთის თანმხლები საბუთების ლოგისტიკის სამმართველოდან მომსახურების სამმართველოში გადატანა.

5) არსებული საბუთების შეგროვება ხდება მომსახურების სამმართველოს საინფორმაციო განყოფილებაში.

6) ტვირთის მფლობელი (ფირმის წარმომადგენელი) მიდის საინფორმაციო განყოფილებაში, სადაც მას აწვდიან ტვირთის განბაჟებისთვის საჭირო თანმხლებ დოკუმენტაციას და ელექტრონული რიგის ნომერს. (ელ. რიგი კონტროლდება სპეციალური პროგრამის მიერ და შედეგები რიგის შესახებ აისახება მონიტორებზე)

7) მონიტორზე რიგის ნომრის გამოსვლის შემდეგ, შესაბამისი რიგის ნომრის მფლობელი ინაცვლებს მონიტორზე მითითებულ ოპერატორთან.

8) მომსახურების სამმართველოს მეზაჟე-ოფიცერი (ოპერატორი) გამოართმევს ფირმის წარმომადგენელს, მის ხელთ არსებულ დოკუმენტებს, შეისწავლის, დაადგენს არის თუ არა საკმარისი წარმოდგენილი დოკუმენტების რაოდენობა და სახეობა. ყველა დოკუმენტის სრული წესრიგში ყოფნის შემთხვევაში ელექტრონულად აკეთებს დოკუმენტების ჩამონათვალს(რიგ შემთხვევებში თუ დოკუმენტები არაა წესრიგში ინიშნება სასაქონლო ექსპერტიზა, რომელსაც თავისი სირთულისდა მიხედვით სჭირდება გარკვეული დრო), რაზედაც აწერინებს ხელს ფირმის წარმომადგენელს და იწყება საქონლის განბაჟების პროცედურები, სრული დეკლარირება (დეკლარირების დრო ინდივიდუალურია, დამოკიდებულია საქონლის რაოდენობასა და სახეობაზე).

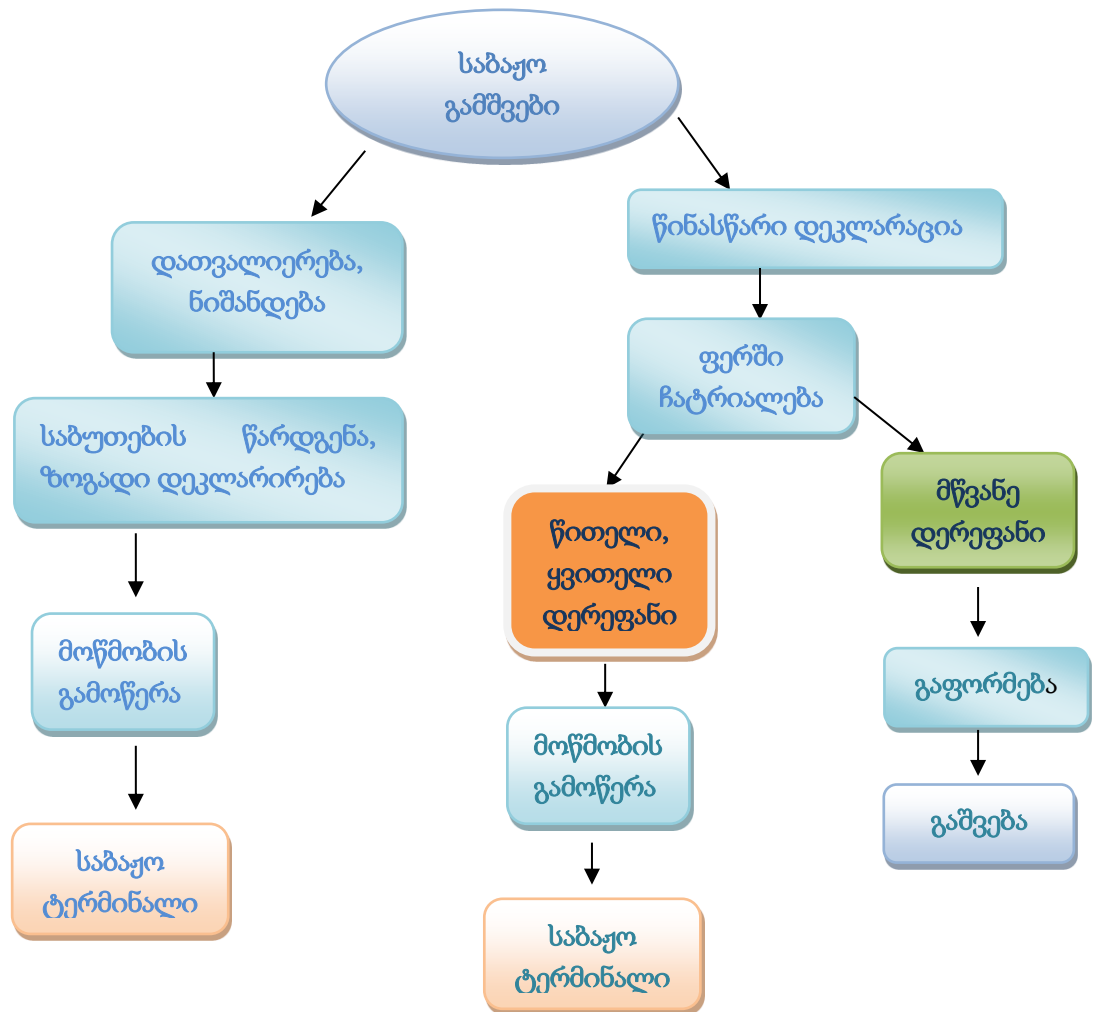
9) იწყება ინვოისის თითოეულ პოზიციაზე მოცემული საქონლის დოკუმენტალური იდენტიფიცირება, ხდება მათთვის სასაქონლო კოდის მინიჭება, დაჯგუფება, შესაბამისი წონის მითითება, შესაბამისი ღირებულების მითითება, ხდება სსდ-ის შევსება. შევსების პროცედურების დასრულების შემდეგ ოპერატორის მიერ ხდება სსდ-თვის დერეფნის შერჩევა.

საბაჟო გაფორმების პროცედურების დროის დაზოგვის მიზნით დაინერგა საქართველოს რეალობისთვის ინოვაციური მეთოდი, წინასწარი დეკლარირება (წინასწარი დეკლარირება არის ნებაყოფლობითი). ამ მეთოდით გამოყენებისას ტვირთის საქართველოს საბაჟო ტერიტორიაზე შემოსვლამდე ხდება მისი დეკლარირება. წინასწარი დეკლარირებისას, ფირმის წარმადგენელი გეზ-ში ფიზიკურად წარადგენს ან ელექტრონულად აგზავნის სსდ-ის დაბეჭდვისთვის ყველა საჭირო დოკუმენტაციას. გეზ-ის მომსახურების სამმართველოს ოპერატორების მიერ ხდება აღნიშნული დოკუმენტაციის შესაბამისი შემოწმება, გარჩევა, გაანალიზება. ამის შემდეგ იბეჭდება დეკლარაცია, ენიჭება რეგისტრაციის ნომერი და შესაბამისი პროცედურების დაცვით ინახება სერვერზე. ასევე გარკვეულ ფორმებს (შემდეგში დეკლარანტი), რომლებსაც დაშვება აქვთ სპეციალურ პროგრამაში (აღნიშნულ პროგრამაში დაშვება ხდება განცხადების საფუძველზე) და გააჩნიათ პროგრამაში მუშაობის შესაბამისი კვალიფიკაცია, შეუძლიათ დოკუმენტების გეზ-ში წარმოდგენის და ელექტრონულად გადმოგზავნის გარეშე თვითონვე მოახდინონ სსდ-ის დაბეჭდვა, სარეგისტრაციო ნომრის მინიჭება და სერვერზე შენახვა. წინასწარი დეკლარირების თავიანთ სერვერზე დაბეჭდვის სტიმულირების მიზნით, სსდ-ის დაბეჭდვის მომსახურების საფასური ნაკლებია ვიდრე გეზ-ში დაბეჭდვისას.

ავტომანქანა რომელშიც განთავსებულია წინასწარ დეკლარირებული ტვირთი, საზღვარზე შემოსვლისას უპირობოდ საბაჟო ტერმინალში გადამისამართების ნაცვლად, სარეგისტრაციო ნომრით მოხდება სერვერზე შენახული წინასწარ დეკლარირებული დეკლარაციის ძებნა. სერვერზე შენახული დეკლარაციის პოვნის შემდეგ საბაჟო გამშვები პუნქტის მეზაჟე-ოფიცრის მიერ ხდება აღნიშნული დეკლარაციის შესაბამისობის დადგენა წარმოდგენილ ტვირთთან, ეს ხდება თანმხლები დოკუმენტების, ფირმის საიდენტიფიკაციო ნომრის და ა/მ ნომრის შესაბამისობის შედარებით. ამის შემდეგ საბაჟო გამშვები პუნქტის მეზაჟე-ოფიცრის მიერ ელექტრონულად ხდება აღნიშნული დეკლარაციისთვის დერეფნის შერჩევა.

დერეფანი არის სამი სახის: წითელი, ყვითელი და მწვანე. (დერეფანში შერჩევის კრიტერიუმები კონფიდენციალურია. პროცენტულად სსდ-ის დერეფნებში შერჩევა გამოიყურება შემდეგნაირად: წითელი დერეფანი დაახლოებით 15-20%, ყვითელი დერეფანი დაახლოებით 25-30%, მწვანე დერეფანი დაახლოებით 50-55%).

წითელი დერეფნის შემთხვევაში ტვირთი უნდა განთავსდეს საბაჟო კონტროლის ზონაში, საბაჟო ტერმინალში (გარდა გარკვეული შემთხვევებისა, როცა ფირმები ფლობენ ნებართვის მქონე კერძო ტერმინალებს, რომლებიც აკმაყოფილებენ კანონით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს), სადაც ხდება დოკუმენტების კამერალური შემოწმება, ანუ შესაბამისობის დადგენა თანმხლებ დოკუმენტებსა და სსდ-ს შორის, ასევე ხორციელდება ტვირთის ვიზუალური, ფიზიკური და რადიონობრივი კონტროლი. ამის შემდეგ ხდება დეკლარაციაზე შეფასების ნომრის მინიჭება, რის შემდეგაც ტვირთი აღარ იმყოფება საბაჟო კონტროლის ქვეშ, ენიჭება განბაჟებულის სტატუსი და ხდება ტერმინალიდან გაშვება.



ნახ. 2. საბაჟო პროცედურების განხორციელების სქემა.

ყვითელი დერეფნის შემთხვევაში პროცედურები ისეთივეა როგორც წითელის დროს, მხოლოდ ერთი განსხვავებით, დოკუმენტების კამერალური შემოწმების შემდეგ არ ხდება ტვირთის ვიზუალური, ფიზიკური და რაოდენობრივი კონტროლი. დეკლარაციას ენიჭება შეფასების ნომერი და ხდება ტვირთის გაშვება ტერმინალიდან.

სატრანსპორტო გადაზიდვებისას დროის დაზოგვის გამო ყველაზე სასურველი და მისაღებია წინასწარ დეკლარირებული სსდ-ის მწვანე დერეფანში შერჩევა. რომლის დროსაც დეკლარაციაზე შეფასების ნომრის მინიჭება ხდება საბაჟო გამშვებ პუნქტშივე, რომლის შემდეგაც აღარ ხდება საჭირო ავტოსატრანსპორტო საშუალების საბაჟო ტერმინალში გადაადგილება შემდგომი პროცედურების განხორციელების მიზნით და ტვირთს გამშვებ პუნქტშივე ენიჭება განბაჟებულის სტატუსი.

ასევე, მნიშვნელოვანი სიახლეა ავტორიზებული ეკონომიკური ოპერატორის(აეო) კონცეფციის დანერგვა, რომელიც ევროკავშირის მოთხოვნა იყო DCFTA-ს ფარგლებში. ამ მიზნით ცვლილება შევიდა „საქართველოს საბაჟო ტერიტორიაზე საქონლის გადაადგილებისა და გაფორმების შესახებ ინსტრუქციის დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს ფინანსთა მინისტრის 2012 წლის 26 ივლისის №290 ბრძანებაში და 2017 წლის 1 სექტემბრიდან ძალში შევიდა აეო-ს პრაქტიკული განხორციელება[54]. ავტორიზებული ეკონომიკური ოპერატორი (აეო) არის ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი თანამედროვე ევროპული საბაჟო კონცეფცია, რომელიც კომპანიებს ახალისებს უფრო გამჭვირვალედ და კანონმორჩილად წარმართონ საკუთარი საქმიანობა, სანაცვლოდ კი ისარგებლონ მთელი რიგი გამარტივებული საბაჟო კონტროლის და გაფორმების პროცედურებით. 2019 წლის 8 ივნისის მდგომარეობით ავტორიზებული ეკონომიკური ოპერატორების რაოდენობა შეაგენს 491 ერთეულს, ხოლო მათ მიერ გაფორმებული დეკლარაციების რაოდენობა ბოლო 5 წლის განმავლობაში მოცემულია ცხრილში 2.

ცხრილი 2.

აეო-ბზე გაფორმებული დეკლარაციების რაოდენობა წლების მიხედვით

წელი	დეკლარაციების რაოდენობა
2015	80,435
2016	83,944
2017	93,484
2018	96,608
2019 (5 თვე)	39,184

წყარო: შემოსავლების სამსახურის მომსახურების დეპარტამენტი[55].

შემოსავლების სამსახური გასცემს აეო-ს სერთიფიკატს ნებისმიერ დაინტერესებულ ფიზიკურ და იურიდიულ პირებზე, რომლებიც უნდა აკმაყოფილებდნენ კანონით განსაზღვრულ კრიტერიუმებს: სამართალდარღვევათა არარსებობა, გამჭვირვალე და კეთილსინდისიერი საქმიანობის, მოწესრიგებული ბუღალტერიისა და ლოგისტიკის, კარგი ფინანსური მდგომარეობის, დაცულობისა და უსაფრთხოების არსებობა და სხვა.

2.3 საქართველოს სატრანსპორტო-ლოგისტიკური სისტემების განვითარება მსოფლიო ეკონომიკის გლობალიზაციის პირობებში

საერთაშორისო თანამშრომლობის გლობალიზაციისა და სოციალურ-ეკონომიკური ინტეგრაციის თანამედროვე პროცესები მოითხოვს ეროვნული ეკონომიკების არსებული მოდელების ისეთ კორექტირებას, რომელიც უზრუნველყოფს ეროვნული ეკონომიკური პოტენციალის შემდგომ განვითარებას და საერთაშორისო ბაზრებზე კონკურენტუნარიანობის ამაღლებას. თანამედროვე ეკონომიკაში მიმდინარე ხარისხობრივი ცვლილებები მოწმობს იმაზე, რომ მიმდინარეობს ეკონომიკური ზრდის განმსაზღვრელი ფაქტორების და წყაროების მნიშვნელოვანი გადაჯგუფება. ეკონომიკური ზრდის ტრადიციული ფაქტორის - რესურსების შესაძლებლობების შემცირება დღის წესრიგში აყენებს ფართო სპექტრის ინოვაციური პროცესების წინა პლანზე წამოწევის აუცილებლობას, რომლებიც უნდა იქცნენ ეკონომიკური გარდაქმნების განუყოფელ ნაწილად და უმნიშვნელოვანეს რგოლად.

თანამედროვე მსოფლიო მეურნეობის მახასიათებელ თავისებურებას წარმოადგენს საწარმოო პროცესებისა და ტექნოლოგიური ჯაჭვის გლობალიზაცია. სატრანსპორტო ხარჯების შემცირებისა და საქონლის მიწოდების პირობების გაუმჯობესებასთან ერთად მიმდინარეობს კონკრეტული ვიწრო ტერიტორიული სპეციალიზაციიდან წარმოების გაბნევის პროცესი. ტრანსნაციონალური

კორპორაციები ახალი პროდუქციის დიზაინს ამზადებენ თავიანთ შტაბბინებში, მაგრამ ამ პროდუქციის დამზადებასა და აწყობას ახორციელებენ იმ ქვეყნებში, სადაც შესაძლებელია უკეთესი ხარისხის მასალებისა და კომპონენტების შეძენა შედარებით მომგებიან ფასად. სპეციალიზაციის ასეთი ფორმა მჭიდრო კავშირშია ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის სფეროში არსებულ ტენდენციებთან, რაც აღნიშნული დარგის წინაშე აყენებს ახალ ამოცანებს[5].

ლოგისტიკაში გლობალიზაციის ძირითად მამოძრავებელ ძალას, დ. ბაუერსოქსის კვლევის თანახმად, წარმოადგენს: ეკონომიკური ზრდა, მსოფლიო ბაზრების განვითარების პერსპექტივები, რეგიონალიზაცია, გლობალური კონკურენცია, ტექნოლოგიური ექსპანცია, ტრანსპორტის დარეგულირება, ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურის განვითარება[25].

თანამედროვე მსოფლიოში გლობალიზაცია წარმოადგენს მაკროლოგისტიკური სისტემების განვითარების ძირითად ტენდენციას, რომელიც, ერთი მხრივ, ასახავს წარმოების, მატერიალური რესურსების, სამუშაო ძალის, კაპიტალის, მზა პროდუქციის გასაღების ბაზრების გლობალიზაციას და მეორე მხრივ, გლობალური სახელმწიფოთაშორისი სატრანსპორტო-ლოგისტიკური, სატელეკომუნიკაციო, სადისტრიბუციო და სხვა მაკროლოგისტიკური სისტემების შექმნას და განვითარებას.

თანამედროვე მსოფლიო განვითარებაში განსაკუთრებული მნიშვნელობა გააჩნია ეკონომიკურ ინტეგრაციას. სიტყვა "ინტეგრაცია" ლათინური წარმოშობისაა და ნიშნავს რაღაც ნაწილების ერთ მთელად გაერთიანებას[66]. სამეურნეო ცხოვრების ინტერნაციონალიზაციის ობიექტური პროცესი, რომელიც მნიშვნელოვნად დაჩქარდა სამეცნიერო-ტექნიკური რევოლუციის გავლენის შედეგად, განსაზღვრავს ინტეგრაციის აუცილებლობას.

სამეურნეო ცხოვრების ინტერნაციონალიზაცია განიხილება, როგორც მსოფლიოს სხვადასხვა რეგიონების ეკონომიკური ურთიერთობების გაფართოებისა და გაღრმავების ობიექტური პროცესი. ეს პროცესი გლობალურია და დამახასიათებელია მთელი მსოფლიო ეკონომიკისთვის, რომელიც ეფუძნება წარმოების ეკონომიკურად დასაბუთებულ კონცენტრაციას და სპეციალიზაციას. დღესდღეობით, ეკონომიკური საქმიანობის ინტერნაციონალიზაცია განიხილება მსოფლიო ეკონომიკაში მრავალმხრივი პროცესის სახით, რომელიც მიმდინარეობს რამდენიმე ურთიერთშესაბამისი მიმართულებით და შეუძლია სხვადასხვა ფორმის მიღება[53].

ინტერნაციონალიზაციის ძირითად მიმართულებებს შორის შეიძლება გამოვყოთ შემდეგი[24]:

- საერთაშორისო ვაჭრობის განვითარება;
- საერთაშორისო ფინანსური ბირჟების განვითარება;
- ტრანსნაციონალური კორპორაციების საქმიანობის გაფართოება;
- ტრანსნაციონალური ბანკების საქმიანობის განვითარება;
- ერთობლივი საწარმოების, სხვადასხვა ფორმის საწარმოო და სამეცნიერო-ტექნიკური კოოპერაციისა და ფირმათა შორის თანამშრომლობის განვითარება;
- საერთაშორისო სახელმწიფო, სახელმწიფოთაშორისი, არასახელმწიფო და საზოგადოებრივი ორგანიზაციების განვითარება.

ეკონომიკური საქმიანობის ინტერნაციონალიზაციის მოცემული მიმართულებები და ფორმები მათი რეალიზაციისას, წარმოადგენენ მთლიან, რთულ კომპლექსურ სისტემას.

ინდუსტრიულად განვითარებულ ქვეყნებში ეკონომიკური ზრდა იწვევს ლოგისტიკის მწარმოებლურობისა და ეფექტურობის გაზრდას, განსაკუთრებით საქონლის ექსპორტისთვის. მზარდი კონკურენცია და ზრდის ახალი რეზერვების ძიება იწვევს ბევრი კომპანიის მისწრაფებას თავიანთი ქვეყნის ფარგლებს გარეთ გასაღების, იაფი ნედლეულისა და შრომის რესურსების ახალი ბაზრების ასათვისებლად.

ამ პროცესის გავლენით სულ უფრო ღრმავდება შრომის საერთაშორისო დანაწილება, რაც თავის მხრივ აძლიერებს ცალკეული ქვეყნების ეკონომიკური და პოლიტიკური განვითარების ურთიერთდამოკიდებულებას და ამის საფუძველზე, მათი ეკონომიკური სისტემები სულ უფრო მეტად იწყებენ ერთმანეთის შევსებას, რაც აუცილებელია საერთაშორისო მასშტაბით მრავალფეროვანი საქონლის წარმოებასა და მოხმარებას შორის შესაბამისობის შენარჩუნებისთვის. ასევე ჩნდება ბევრი პრობლემა, რომელთა წარმატებით გადაწყვეტა შესაძლებელია რამდენიმე ქვეყნის გაერთიანებული ძალისხმევით. ასეთი პრობლემები იქმნება ცალკეული ქვეყნების ეკონომიკურ ურთიერთობათა გაერთიანებები, რომლის მახასიათებელი უპირველეს ყოვლისა არის საკუთარი საერთაშორისო ბაზრის, ცალკეული საერთო ეკონომიკური პროპორციების, საერთო ამოცანების, საწარმოო ორგანიზაციების და ინსტიტუტების

არსებობა, სხვა სიტყვებით რომ ვთქვათ, იწყება სავაჭრო-ეკონომიკური, მათ შორის ლოგისტიკური ინტეგრაციის განვითარების პროცესი.

შრომის საერთაშორისო დანაწილებამ გამოიწვია დიდი რაოდენობით ტრანსნაციონალური კომპანიების შექმნა, რომლებიც თავიანთ ბიზნესში იყენებენ გლობალურ ლოგისტიკურ ჯაჭვებს და არხებს, რომელთა განვითარების პერსპექტივა უპირველეს ყოვლისა დაკავშირებულია, ინვესტირებულ კაპიტალზე ამონაგების ზრდასთან, სხვადასხვა ქვეყნებში ლოგისტიკური შუამავლების გაცილებით დაბალ ტარიფებთან, უკეთეს ფინანსურ პირობებთან.

ეკონომიკური და ლოგისტიკური ინტეგრაცია მსოფლიო ეკონომიკის განვითარების უფრო მაღალ საფეხურს წარმოადგენს. ინტეგრაცია, როგორც ინტრნაციონალიზაციის უმაღლესი ფორმა, ინტეგრაციული გაერთიანების მონაწილე ქვეყნების ეკონომიკაში შეუქცევად ცვლილებებს იწვევს და ეკონომიკურად განსხვავდება ეროვნული მეურნეობების ურთიერთკავშირის უფრო ღრმა და კომპლექსური ხასიათით[53].

გლობალურ ლოგისტიკაში განსაკუთრებით მნიშვნელოვან როლს ასრულებს რეგიონალიზაციის ფაქტორი. ჩვენი აზრით, ლოგისტიკის რეგიონალური ასპექტები შეიძლება განიხილებოდეს როგორც ერთი ქვეყნის დონეზე, ასევე ერთმანეთთან ახლოს მდებარე რამდენიმე ქვეყნის დონეზე, რომელთაც აქვთ საერთო საზღვრები კონკრეტულ გეოგრაფიულ არეალში. რეგიონებში ინტეგრაციული ჯგუფების ჩამოყალიბება, რომლებიც შედგება ამ რეგიონის ქვეყნებისგან, ობიექტურად განპირობებული პროცესია, რომელიც ასახავს მსოფლიო განვითარების კანონზომიერებებს და რომლის მიზანია ძალისხმევის გაერთიანება წარმოების ოპტიმალური სტრუქტურების შექმნისა და უახლესი სამეცნიერო-ტექნიკური მიღწევების ბაზაზე მისი განახლებისთვის, პროდუქციის კონკურენტუნარიანობის ამაღლების, მისი გასაღების უზრუნველყოფისა და ლოგისტიზაციის საფუძველზე ეკონომიკის განახლების მიზნით.

არსებობს წარმატებული მაკროლოგისტიკური რეგიონალური სტრუქტურებისა და სისტემების მაგალითები, მაგ: ბენილუქსის; ევროკავშირის; აშშ, მექსიკისა და კანადის; სამხრეთ-აღმოსავლეთ აზიის და ევრაზიული კავშირის ქვეყნებისთვის. ამ მაგალითებში რეგიონალური ფაქტორი აძლიერებს გლობალიზაციის ტენდენციას, შემდეგი მახასიათებლების საფუძველზე: რეგიონში შემავალი ქვეყნების პოლიტიკური

სისტემების და ეკონომიკური განვითარების დონის მსგავსება, ცხოვრების სოციალური წესების და ადათების, ტრადიციების, ისტორიული ფესვების სიახლოვე, მოსახლეობის მიგრაცია, ენერჯისა და სანედლეულო რესურსების საერთო წყაროები, ერთიანი სატრანსპორტო სისტემები და საგზაო ინფრასტრუქტურები, ერთიანი ტელეკომუნიკაციები, საბაჟო და სავაჭრო ბარიერების არარსებობა და ა.შ. ჩვენს მიერ წარმოდგენილ ცხრილში 3. მოცემულია ეკონომიკური ინტეგრაციის პროგრესული სკალა[53].

ცხრილი 3.

ინტეგრაციული გაერთიანებების ფორმები და მათი მახასიათებლები

გაერთიანება	საბაჟო და სავაჭრო ბარიერების არარსებობა	საერთო სავაჭრო ტარიფები	წარმოების ფაქტორების თავისუფალი გადაადგილება	საერთო ვალუტა	საერთო ეკონომიკური პოლიტიკა
თავისუფალი სავაჭრო ზონა	+	-	-	-	-
საბაჟო კავშირი	+	+	-	-	-
საერთო ბაზარი	+	+	+	-	-
მონეტარული კავშირი	+	+	+	+	-
ეკონომიკური კავშირი	+	+	+	+	+

ქვეყნების ეკონომიკური განვითარების სწრაფი ტემპები, ევროპის ინტეგრაციულ პროცესებთან მიმართებაში, საერთაშორისო კავშირების ინტენსიფიკაციას, ვაჭრობის მოცულობის და ტვირთნაკადების ზრდას განაპირობებს, რაც თავის მხრივ ხელს უწყობს სატრანსპორტო-ლოგისტიკური დარგის განვითარებას. სავაჭრო შეთანხმებების რეალიზაციის პროცესში მნიშვნელოვანი ადგილი უკავია სატრანსპორტო უზრუნველყოფას. სატრანსპორტო-ლოგისტიკური უზრუნველყოფის არადადამკმაყოფილებელმა ორგანიზაციამ შეიძლება მიგვიყვანოს უარყოფით შედეგებამდე სავაჭრო შეთანხმებების რეალიზაციისას, ხოლო ტრანსპორტის,

მარშრუტის, შეფუთვისა და გადამზიდვის არასწორმა შერჩევამ - საქონლის ან/და მისი სამომხმარებლო თვისებების დაკარგვამდე.

ამგვარად, საგარეო ვაჭრობის - საქონლისა და პროდუქციის საერთაშორისო გადაზიდვების - ტრანსპორტით უზრუნველყოფა, საგარეო ეკონომიკური საქმიანობის მნიშვნელოვანი შემადგენელი ნაწილია. ეს მრავალსაფეხურიანი რთული პროცესია, რომელიც ჩვეულებრივ ხორციელდება სხვადასხვა სახის ტრანსპორტით და მოითხოვს ყველა მონაწილის შეთანხმებულ მოქმედებას.

ტრანსპორტი - მსოფლიოს ნებისმიერი ქვეყნის მნიშვნელოვანი და ყველაზე მძლავრი დარგია. ტრანსპორტის მნიშვნელობა ქვეყნისთვის განსაკუთრებით დიდია. სახელმწიფოში ის ასრულებს მნიშვნელოვან ეკონომიკურ, თავდაცვით, სოციალურ-პოლიტიკურ და კულტურულ ფუნქციებს.

ტრანსპორტის ეკონომიკური როლი უპირველეს ყოვლისა მდგომარეობს იმაში, რომ ის წარმოადგენს თითოეული წარმოების ორგანულ ნაწილს, ახდენს ყველა სახის ნედლეულის, საწვავის და პროდუქციის უწყვეტ და მასიურ მიტანას წარმოების ადგილიდან მოხმარების პუნქტამდე, ასევე ახორციელებს შრომის დანაწილებას, წარმოების სპეციალიზაციას და კოოპერაციას. ტრანსპორტის გარეშე შეუძლებელია წარმოების რაციონალური განთავსება, ახალი ტერიტორიების და ბუნებრივი რესურსების ათვისება.

ტრანსპორტის მდგომარეობას და განვითარებას ყოველთვის გააჩნდა განსაკუთრებული მნიშვნელობა. იგი განსაზღვრავდა როგორც ცალკეული რეგიონების, ასევე ქვეყნის განვითარების დინამიკას და დონეს მთლიანობაში.

უნდა აღინიშნოს, რომ ინტეგრაციული პროცესების პირობებში განვითარებული ქვეყნების ეკონომიკაში ხდება ტრანსპორტის როლისა და ადგილის გადახედვა. ტრანსპორტი, როგორც ერთიანი სისტემა, ასრულებს ძალიან მნიშვნელოვან ფუნქციას გადაზიდვის სამუშაოების შესრულებისას, საწარმოებზე რესურსების მიწოდებისას, მონაწილეობს შიდასაწარმოო გადაზიდვებში და უზრუნველყოფს მზა პროდუქციის მიწოდებას მათი მოხმარების ადგილზე. აქედან გამომდინარეობს, რომ სატრანსპორტო უზრუნველყოფა ლოგისტიკური სქემების ფორმირების პირობებში უმნიშვნელოვანესია.

ტრანსპორტი, ფლობს რა კოლოსალურ სტრატეგიულ რესურსებს, აყალიბებს მგზავრების და ტვირთების მატერიალურ ნაკადებს, რომლებიც, თავის მხრივ,

წარმოქმნიან სხვადასხვა სახის საკომუნიკაციო საშუალებებს, როგორცაა: ფინანსური ნაკადები, საინფორმაციო არხები და ა.შ. ეკონომიკურ მეცნიერებაში ლოგისტიკის მიღწევების საფუძველზე ჩამოყალიბდა სატრანსპორტო ლოგისტიკა, რომლის მიზანია ტვირთნაკადების ოპტიმიზაცია და მიწოდების ხარჯების შემცირება.

ეკონომიკის გლობალიზაციის პირობებში, სატრანსპორტო ლოგისტიკის წინაშე დგება განსაკუთრებით აქტუალური ამოცანა, მუდმივად მზარდი ტვირთნაკადების მოცულობების მართვა და სატრანსპორტო ხარჯების ოპტიმიზაცია.

სატრანსპორტო ლოგისტიკა მიზნად ისახავს ტვირთნაკადების რაციონალიზაციას და სატრანსპორტო საშუალებების გამოყენების ეფექტურობის ამაღლებას, რაზეც განსაკუთრებული გავლენა იქონია საერთაშორისო სავაჭრო ურთიერთობებმა გლობალური ეკონომიკის პირობებში.

უცხოური გამოცდილებიდან ჩვენ ვიცით, რომ ლოგისტიკას, სატრანსპორტო სისტემების ფორმირებისა და ეფექტური ფუნქციონირების საკითხში (რომელიც განსაკუთრებით მწვავედ იდგა უკვე მეოცე საუკუნის 70-იან წლებში,) სტრატეგიულად მნიშვნელოვანი როლი აკისრია თანამედროვე ბიზნესში. აქ საუკეთესო შედეგების მიღწევა ხდება კომპანიების მიერ ინტეგრირებული ლოგისტიკის კონცეფციის გამოყენებით, რომელიც კომპანიის მენეჯმენტის პერსონალის, მისი სტრუქტურული ქვედანყოფებისა და ლოგისტიკური პარტნიორების ძალისხმევის ერთიან ჯაჭვში გაერთიანების საშუალებას იძლევა: შესყიდვები - წარმოება - განაწილება-გაყიდვები - სერვისი.

დასავლეთ ევროპის ქვეყნები ერთ-ერთი პირველები შეეჯახნენ სატრანსპორტო ლოგისტიკის პრობლემებს, მსოფლიოს მნიშვნელოვან ტერიტორიაზე დიდი რაოდენობის ქვეყნების არსებობის მიზეზით, როცა ინტეგრაციის პროცესის შემაკავებელი ფაქტორი გახდა ცენტრიდანული ტენდენციების არსებობა ტრანსპორტის სფეროში, რომლებიც წარმოდგენდასახელმწიფოსა და ეროვნული კორპორაციების მნიშვნელოვან იარაღს სხვა ქვეყნების მონოპოლიების წინააღმდეგ. სპეციალისტების მიერ დათვლილი იქნა, რომ ცნობილი ეკონომიკური სუვერენიტეტის თავგამოდებული დაცვითა და ავტონომიით გამოწვეული დანაკარგები იმ ქვეყნებისთვის, რომლებიც დღეს ევროკავშირის წევრები არიან, 80-იანი წლების ბოლოს შეადგენდა დაახლოებით 400 მლრდ. დოლარს წელიწადში[35].

გასული საუკუნის 80-იან წლებში აღინიშნა ტრანსნაციონალური კორპორაციების, საფინანსო-სამრეწველო ჯგუფების, დარგთაშორისი და შიდადარგობრივი სტრუქტურების, ასოციაციების, სამეცნიერო-საწარმოო გაერთიანებების, საქმიანი კავშირებისა და ასოციაციების რაოდენობის ზრდა[36]. ამ გაერთიანებების მიზანს წარმოადგენდა და დღესაც წარმოადგენს ახალი რეზერვების მოძიება, გლობალური ლოგისტიკური სისტემის განლაგების მეშვეობით ლოგისტიკური დანახარჯების ოპტიმიზაცია და მომხმარებელთა მომსახურების გაუმჯობესება, რომელთა განვითარების მნიშვნელოვან ფაქტორდ სატრანსპორტო სისტემები გვევლინება.

საერთაშორისო სავაჭრო პრობლემების გადაჭრისას მსოფლიო ეკონომიკის ინტეგრაციის ხელშემწყობი ფაქტორების გარდა (ტრადიციული ეროვნული საბაჟო, სავაჭრო, სატრანსპორტო და სხვა ბარიერების მოხსნა, როგორც ეს მოხდა ევროკავშირის ქვეყნებში, აშშ-სა და კანადას შორის, მრავალი სხვა ქვეყნების კანონმდებლობის ლიბერალიზაცია), გააქტიურდა საერთაშორისო სატრანსპორტო პროგრამებისა და პროექტების შემუშავება და დანერგვა, რომლებიც მიმართულია სატრანსპორტო სისტემების ჩამოყალიბებასა და ეფექტურ ფუნქციონირებაზე საერთაშორისო გადაზიდვების უზრუნველსაყოფად.

განსაკუთრებით მკვეთრად დადგა ცალკე სატრანსპორტო სისტემების ერთიან გლობალურ სატრანსპორტო სისტემაში გაერთიანების საკითხი, რომლის მიზანი იყო ტვირთების უწყვეტი ტრანსპორტირება, მათი მიწოდების დროის, ღირებულების და რისკების შემცირება. "ევროპის კავშირის შექმნის მომენტიდან (1985 წელს ლუქსემბურგში შედგა ევროპის თანამეგობრობის კონფერენცია, სადაც მიიღეს ერთიანი ევროპული აქტი, რომელიც ძალაში შევიდა 1987 წელს), გამოცხადდა რა „ოთხი თავისუფლება“-ის - საქონლის, ხალხის, მომსახურების და კაპიტალის საერთაშორისო მოძრაობა, შექმნილმა ახალი ტიპის სახელმწიფოთაშორისი საწარმო-ეკონომიკურმა კავშირებმა მოითხოვა ამ ქვეყნების ეროვნული სატრანსპორტო სისტემების ერთიან სატრანსპორტო სისტემაში გაერთიანება და მისი განვითარება შემდეგ მიმართულებებში"[36]: ქსელის მაკავშირებელი რგოლების შექმნა; სასაზღვრო-სატრანსპორტო კვანძების რიცხვისა და გამტარუნარიანობის გაზრდა; ტრანსპორტის სახეების თანაფარდობის ცვლილება გადაზიდვებში, რომელიც დაკავშირებულია სატვირთო მასის შემადგენლობასთან და გადაზიდვის მანძილთან; ტრანსპორტის

მუშაობის კოორდინაციის გაუმჯობესება და საერთო სატრანსპორტო პოლიტიკის შემუშავება.

მრავალი წელია ევროკავშირი საერთო სატრანსპორტო პოლიტიკის განვითარებაზე მუშაობს, რომლის ძირითადი მიზანია სატრანსპორტო მომსახურებისათვის ერთიანი ბაზრის შექმნა, სატრანსპორტო საწარმოების მუშაობის ეფექტურობის გაზრდა, გადაზიდვების უსაფრთხოების ზრდა, მგზავრთა გადაადგილების საიმედოობისა და კომფორტის უზრუნველყოფა და ა.შ. ევროკავშირის პოლიტიკა ტრანსპორტის სფეროში მიმართულია ეკოლოგიური, უსაფრთხო და ეფექტური გადაადგილების სტიმულირებისაკენ მთელს ევროპაში, შიდა სასაქონლო ბაზრის მხარდაჭერისაკენ და ევროკავშირის მთელს ტერიტორიაზე მოქალაქეების თავისუფალი გადაადგილების უფლების რეალიზაციისაკენ. აღნიშნული კონკრეტული მიზნების მისაღწევად აუცილებელია ეროვნული სატრანსპორტო ქსელების ურთიერთკავშირების უზრუნველყოფა, რასაც საფუძვლად უნდა დაედოს რესურსების რაციონალური გამოყენება და მდგრადი განვითარება. ეროვნული სატრანსპორტო ქსელების ურთიერთდაკავშირებით უნდა შეიქმნას ტრანს-ევროპული სატრანსპორტო ქსელი (trans-European transport network - TEN-T), რომელიც უნდა დასრულდეს 2050 წლისათვის[64].

1994 წლის მარტში ევროპის სატრანსპორტო კონფერენციაზე ჩამოყალიბებული იქნა შემდეგი ამოცანა: ევროკავშირის ფარგლებში ერთიანი სატრანსპორტო სისტემის კონცეფციის - ტრანსევროპული სატრანსპორტო ქსელის (TEN-T) შემუშავება, რომლის განვითარების პრიორიტეტულ მიმართულებას წარმოადგენს ცენტრალური და აღმოსავლეთ ევროპის ქვეყნების დაკავშირება საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნების (ITC) მეშვეობით[36].

სატრანსპორტო ლოგისტიკის ძირითადი ამოცანაა ოპტიმალური სატრანსპორტო მარშრუტების შემუშავება და სატრანსპორტო ქსელის განვითარება, რომლის მეშვეობით უნდა მოხდეს ტვირთის მიწოდება. კლიენტისთვის მინიმალურ ფასად და შეთანხმებულ ვადაში საქონლის მიწოდებისთვის, აუცილებელია სატრანსპორტო დერეფნის სწორი შემუშავება. ეს დერეფანი წარმოადგენს საერთაშორისო ან შიდა სატრანსპორტო მექანიზმის ნაწილს, რომელიც უზრუნველყოფს ვრცელ გეოგრაფიულ ტერიტორიებს შორის დიდი მოცულობის ტვირთების გადაზიდვას. სატრანსპორტო დერეფანი - ეს არის საჰაერო, სახმელეთო და საზღვაო გზების პირობითი აღნიშვნა

განსაზღვრული მარშრუტით ტრანსპორტის მოძრაობისთვის. გაეროს ექსპერტთა ჯგუფმა მიიღო საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნის (ITC) შემდეგი განმარტება: "საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფანი - ეს არის ეროვნული ან საერთაშორისო სატრანსპორტო სისტემის ნაწილი, რომელიც უზრუნველყოფს მნიშვნელოვან საერთაშორისო სატრანსპორტო და სამგზავრო გადაზიდვებს ცალკეულ გეოგრაფიულ ტერიტორიებს შორის და მოიცავს ამ მიმართულებით მომუშავე ტრანსპორტის ყველა სახეობის მოძრავ შემადგენლობას და სტაციონალურ მოწყობილობას, ასევე ამ გადაზიდვების განხორციელების ტექნოლოგიური, ორგანიზაციული და სამართლებრივი პირობების ერთობლიობას"[36].

სატრანსპორტო დერეფნები უნდა განიხილებოდეს არა მხოლოდ ინტეგრაციის პოზიციიდან, არამედ, უპირველეს ყოვლისა, როგორც რეგიონული და გლობალური სატრანსპორტო სისტემის ძირითადი ელემენტი. სახელმწიფოთაშორისო და ტრანსნაციონალური მაკროლოგისტიკური და სატრანსპორტო სისტემების შექმნისა და განვითარების გეგმაში, 1990-იანი წლების დასაწყისიდან ევროკავშირში შემუშავდა სხვადასხვა პროექტები და პროგრამები, მაგალითად [37]:

- Collomodul — მიზანია ფიზიკური განაწილების ერთაშორისი ლოგისტიკური ცენტრების შექმა, რომელთა საფუძველი გახდა კონტეინერების გამოყენება ინტერმოდალური გადაზიდვებისას(მიღებულია 1992 წელს, მონაწილეობს გერმანია, ჰოლანდია, საფრანგეთი);
- Hermes — ტვირთნაკადების კონტროლის საინფორმაციო სისტემა საერთაშორისო შეტყობინებებში, რომელიც აერთიანებს დიდი ბრიტანეთის, დანიის, იტალიის, ნიდერლანდების, შვეიცარიის, ბელგიის, საფრანგეთისა და გერმანიის სისტემებს;
- Docimel — ატარებს იგივე მიზნებს და არსებითად ავსებს Hermes-ის ტვირთის გადაზიდვის უდოკუმენტო სისტემას;
- UNCTAD — გაეროს საერთაშორისო პროგრამა - მსოფლიო ვაჭრობის ეფექტურობის ამაღლება მონაცემთა ელექტრონული გაცვლის საფუძველზე, რომელიც აგებულია EDIFACT-ის საერთაშორისო სტანდარტზე TradePoint-ის ქსელის შექმნის გზით;
- TACIS - ტექნიკური დახმარება დამოუკიდებელ სახელმწიფოთა თანამეგობრობის ქვეყნებისათვის. ეს პროგრამა შემუშავდა ევროკავშირის

მიერახალი დამოუკიდებელისახელმწიფებისთვის, ევროკავშირსა და დამოუკიდებელ სახელმწიფოებს შორის მყარი ეკონომიკური და პოლიტიკური კავშირების განვითარების ხელშეწყობის მიზნით;

- TRACECA - ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფანი. ეს არის საერთაშორისო სატრანსპორტო პროგრამა ევროკავშირის და აღმოსავლეთ ევროპის, კავკასიისა და ცენტრალური აზიის რეგიონის 14 წევრი ქვეყნის მონაწილეობით. პროგრამა მიზნად ისახავს შავი ზღვის აუზის, სამხრეთ კავკასიისა და ცენტრალური აზიის რეგიონებში ეკონომიკური კავშირების, ვაჭრობისა და სატრანსპორტო პროცესების გაუმჯობესებას.
- ERTMS (ევროპის სარკინიგზო მოძრაობის მართვის სისტემა) - ეს არის ევროკავშირის რკინიგზის სასიგნალო ინტეგრაციისა და მართვის სტანდარტების სისტემა. იგი წარმოადგენს მთავარ ევროპულ ინიციატივას, რომელიც მიმართულია უფრო უსაფრთხო, უფრო კონკურენტუნარიანი და ეფექტური რკინიგზის სექტორის შექმნისაკენ.

ურავლესობა ამ პროექტების და პროგრამების საბოლოო მიზანია სერვისის, ეკოლოგიის გაუმჯობესება და საბაჟო, საგადასახადო, სავაჭრო და სხვა ბარიერების მოხსნით, ლოგისტიკური დანახარჯების შემცირება, რაციონალური ტვირთნაკადების ფორმირება, რეგიონალური გამანაწილებელი ლოგისტიკური ცენტრების ინტეგრირებული ქსელის შექმნა, სატრანსპორტო და სატელეკომუნიკაციო ინფრასტრუქტურის ფორმირება და ა.შ.[38].

საქართველო სატრანზიტო ქვეყანაა, რომლზეც გადის ევროპისა და აზიის დამაკავშირებელი ერთ-ერთი უმოკლესი სატრანსპორტო მარშრუტები. თუ ზღვაზე, აზიიდან ევროპაში საქონელი 30 ან მეტ დღეში მიეწოდება, კავკასიის სატრანსპორტო დერეფნის გავლით 15-18 დღის განმავლობაში იქნება შესაძლებელი. დღეს ევროპის და აზიის ვაჭრობის საერთო მოცულობა დაახლოებით 1.4 ტრილიონ ევროს შეადგენს[47]. ჩვენი ქვეყანა კი მნიშვნელოვან შემოსავლებს იღებს ტრანზიტიდან.გამომდინარე აქედან, სატრანსპორტო-ლოგისტიკური ბაზრის ფორმირებას დიდი მნიშვნელობა ენიჭება თანამედროვე გლობალურ ლოგისტიკურ სისტემებში ინტეგრირებისა და სატრანზიტო შემოსავლების გაზრდის თვალსაზრისით.

ბოლო წლების განმავლობაში ძირითადი ინფრასტრუქტურის განვითარებაში მნიშვნელოვანი ინვესტიციები განხორციელდა, რამაც ხელი შეუწყო ქვეყნის

სატრანსპორტო, ენერგო და სხვა ძირითადი ინფრასტრუქტურული სისტემების გაუმჯობესებას. მიუხედავად საგზაო და სარკინიგზო ინფრასტრუქტურაში განხორციელებული ინვესტიციებისა, დღეს არსებული სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის გამტარუნარიანობა ვერ უზრუნველყოფს გაზრდილი ტვირთების მომსახურებას. გადაზიდვისა და ლოგისტიკური მომსახურების ფასი არაკონკურენტუნარიანია. არ არსებობს თანამედროვე მოთხოვნების შესაბამისი ლოგისტიკური ცენტრები. საქართველოზე გამავალი მარშრუტის კონკურენტუნარიანობას ამცირებს ამ გზაზე არსებული მეზობელი ქვეყნების საზღვრების გადაკვეთის განსხვავებული პროცედურებიც[48]. აქედან გამომდინარე, ე.წ. „ახალი აბრეშუმის გზის“ სატრანზიტო დერეფანი ნაკლებკონკურენტუნარიანია ალტერნატიულ დერეფნებთან შედარებით.

ხელსაყრელი გეოგრაფიული მდებარეობის შესაბამისად, საქართველოს აქვს შესაძლებლობა ნახსენებ სატრანზიტო დერეფანში შეასრულოს საკვანძო ფუნქცია, მოახდინოს საკუთარი სატრანსპორტო-ლოგისტიკური სისტემის სიღრმისეული ინტეგრაცია საერთაშორისო ლოგისტიკურ სისტემებში და ამით ხელი შეუწყოს ქვეყნის საერთო ეკონომიკურ განვითარებას. აღნიშნულის გათვალისწინებით, საქართველოს სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების სტრატეგია - „საქართველო 2020“ - განსაზღვრავს სატრანზიტო პოტენციალის მაქსიმალური გამოყენების მიზნით განსახორციელებელი პოლიტიკის შემდეგ მიმართულებებს[1]:

- სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის სრულყოფა და ლოგისტიკური ცენტრების განვითარება;
- ინვესტიციების ხელშეწყობა ენერგეტიკის, ტრანსპორტის და ლოგისტიკის სფეროში, სახელმწიფოს და კერძო სექტორს შორის თანამშრომლობის გაძლიერება;
- კონკურენტული გარემოს ფორმირება და ინფორმაციული სისტემების განვითარება;
- საერთაშორისო და რეგიონულ სატრანსპორტო სისტემებში ინტეგრაცია.

ლოგისტიკური მომსახურების გლობალური ბაზრის განვითარების თანამედროვე ტენდენციების და მსოფლიო გამოცდილების გათვალისწინებით, საქართველო დარგის ჩამოყალიბების და კონსოლიდაციის ეტაპზე იმყოფება. იგი არსებითად ჩამორჩება დასავლეთის ქვეყნებს, სატრანსპორტო-ლოგისტიკური

კომპანიების მიერ მიწოდებული მომსახურების ხარისხის და კომპლექსურობის თვალსაზრისით.

მსოფლიო ბანკის მიერ 2018 წელს ჩატარებული კვლევის შედეგების მიხედვით საქართველოს ლოგისტიკური სისტემის ეფექტიანობის დონე საკმაოდ დაბალია: ჩვენი ქვეყანა რეიტინგის ასეულს მიღმა იკავებს ადგილს და ჩამორჩება არა მხოლოდ განვითარებულ ქვეყნებს, არამედ ყოფილი საბჭოთა კავშირის ისეთ ქვეყნებსაც, როგორცაა უკრაინა, ყაზახეთი, ლატვია, ლიეტუვა, რუსეთი, ესტონეთი, სომხეთი, მოლდოვა, ბელარუსია, უზბეკეთი. დღეისათვის, საქართველო ლოგისტიკური სისტემების მსოფლიო რეიტინგში 119-ე პოზიციას იკავებს[49] და იმყოფება ისეთი სახელმწიფოების გვერდით, როგორც არის ტოგო და კონგოს დემოკრატიული რესპუბლიკა.

ცხრილი 4.

კავკასიის რეგიონის ქვეყნების ლოგისტიკური ეფექტიანობის ინდექსი

წელი	ქვეყანა	ლეი(LPI) რეიტინგი	ლეი(LPI) ქულა	საბაჟო და სასაზღვრო გაფორმება	ინფრასტ რუქტურა	საერთა შორისო გადაზი დვები	ლოგის ტიკური კომპე ტენცია	მიკვლე ვადობა	თავისდრ ოულობა
2014	საქართველო	116	2.51	2.21	2.42	2.32	2.44	2.59	3.09
	სომხეთი	92	2.67	2.62	2.38	2.75	2.75	2.50	3.00
	აზერბაიჯანი	125	2.45	2.57	2.71	2.57	2.14	2.14	2.57
2016	საქართველო	130	2.35	2.26	2.17	2.35	2.08	2.44	2.80
	სომხეთი	141	2.21	1.95	2.22	2.22	2.21	2.02	2.60
	აზერბაიჯანი	?	?	?	?	?	?	?	?
2018	საქართველო	119	2.44	2.42	2.38	2.38	2.26	2.26	2.95
	სომხეთი	92	2.61	2.57	2.48	2.65	2.50	2.51	2.90
	აზერბაიჯანი	?	?	?	?	?	?	?	?

მოყვანილი ცხრილიდან სჩანს, რომ საქართველოს ლოგისტიკური ეფექტიანობის ინდექსი 2018 წელს ოდნავ გაუმჯობესდა წინა წლის მაჩვენებელთან შედარებით, თუმცა საგრძნობლად ჩამორჩება რეგიონში მისი მეზობელი ქვეყნის - სომხეთის ანალოგიურ მონაცემებს, პრაქტიკულად ყველა მაჩვენებელში.

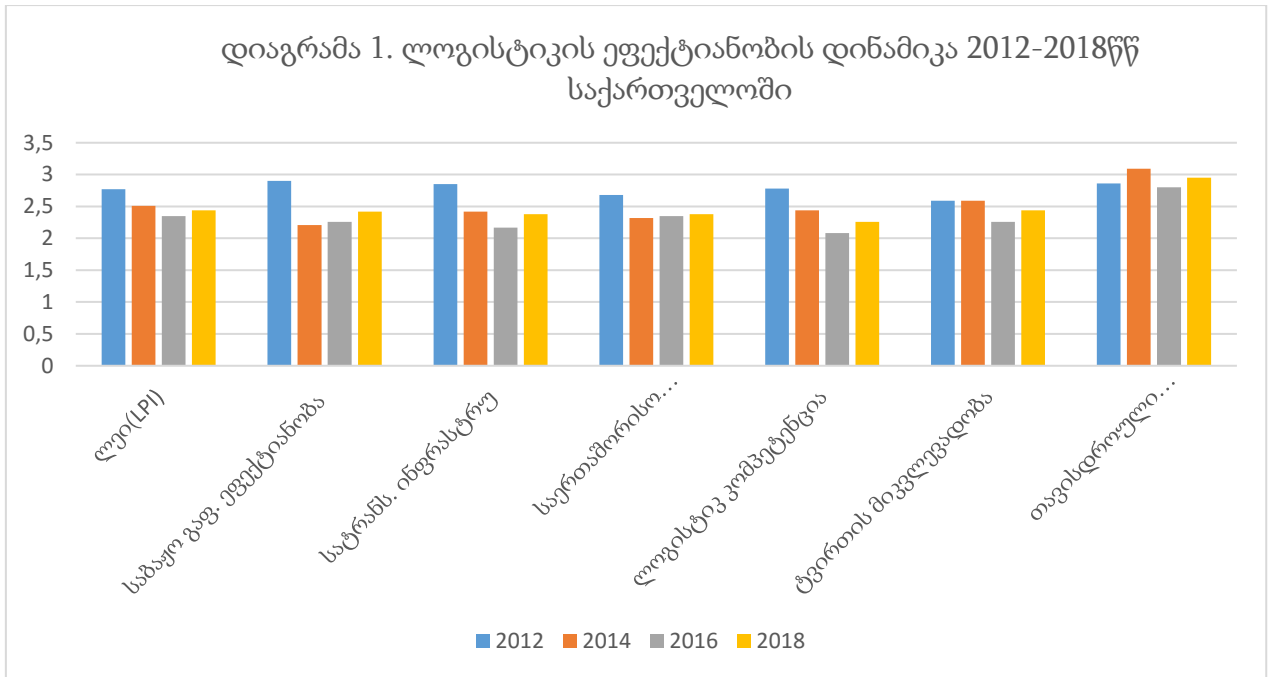
ლოგისტიკის ეფექტიანობის ინდექსი (Logistics Performance Index - LPI) შემუშავებულია 2007 წელს მსოფლიო ბანკის მიერ სხვადასხვა ქვეყნებში

ლოგისტიკური სისტემის განვითარების დონის შეფასებისათვის, ხუთ ქულიანი შკალით. 2007 წლიდან კვლევები ტარდება ყოველ ორ წელიწადში მსოფლიოს 160 ქვეყანაში. ლოგისტიკის ეფექტიანობის ინდექსი (LPI) გამოითვლება საერთაშორისო, ეროვნული ან რეგიონალური ლოგისტიკური და სასაწყობო ოპერატორების, სატრანსპორტო-საექსპედიტორო კომპანიების გამოკითხვის საფუძველზე. ლოგისტიკის ეფექტიანობის ინდექსი(LPI) განსაზღვრავს კვლევაში მონაწილე ქვეყნების ლოგისტიკური დარგის განვითარების დონეს და მის დაკავშირებას გლობალურ ლოგისტიკურ სისტემებთან. ლოგისტიკური ეფექტიანობის ინდექსი(LPI) ფასდება 6 კრიტერიუმის საფუძველზე, როგორცაა[44]:

1. საბაჟო და სასაზღვრო გაფორმების ეფექტიანობა (customs);
2. სავაჭრო და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის ხარისხი (infrastructure);
3. საერთაშორისო გადაზიდვების წარმოების სიმარტივე (international shipments);
4. ლოგისტიკური მომსახურების კომპეტენტურობა და ხარისხი (logistics competence);
5. გზავნილებზე თვალყურის დევნებისა და კვალდაკვალ მიყოლის შესაძლებლობა (tracking & tracing);
6. მიწოდების დაგეგმილ ან მოსალოდნელ ვადებში გზავნილების მიტანის სიხშირე (timeliness);

დიაგრამა 1, სჩანს რომ ლოგისტიკის ეფექტიანობის ინდექსი ყველაზე მაღალი 2012 წელს იყო, შემდეგ წლებში კლების ტენდენციით ხასიათდებოდა. 2018 წლის შეფასებით შეინიშნება ზრდა პრაქტიკულად ყველა კატეგორიაში, თუმცა ეს ზრდა მნიშვნელოვნად არ ასახულა ქვეყნის საერთაშორისო რეიტინგზე(119-ე ადგილი).

საქართველოს ლოგისტიკური სისტემების პრობლემური სეგმენტებია ლოგისტიკური მომსახურების კომპეტენტურობა და ხარისხი, საერთაშორისო გადაზიდვების წარმოების სიმარტივე, სავაჭრო და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის ხარისხი და საბაჟო გაფორმების პროცედურები, რომლის ეფექტურობის ამაღლების კონკრეტული რეკომენდაციების შემუშავებას ეძღვნება მოცემული სადისერტაციო ნაშრომი, რომელზეც დეტალურად ქვემო თავებში გვექნება საუბარი.



წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ, მსოფლიო ბანკის მონაცემების საფუძველზე

ლოგისტიკის ეფექტიანობის მაჩვენებლების მნიშვნელოვანი გაუმჯობესება შესაძლებელია საბაჟო-სასაზღვრო კონტროლის პროცედურების ეფექტიანობის ამაღლების ხარჯზე. ამაში იგულისხმება საბაჟო ორგანოების უფრო ეფექტიანი მუშაობა, როგორც საქონლის და სატრანსპორტო საშუალებების გაფორმების სისწრაფის, ასევე მის დაქვემდებარებაში შემავალი სანიტარული და ფიტო-ვეტსანიტარული კონტროლის განმახორციელებელი უწყებების ეფექტური მუშაობისკუთხით. საერთაშორისო სატრანსპორტო გადაზიდვების განხორციელებისას ხშირი დაყოვნებები და კომპლექსური პროცედურები ახანგრძლივებს გადაზიდვების დროს და ზრდის ხარჯებს. თუ ადგილი ექნება დაბალი ხარისხის მომსახურების შეთავაზებას, კარგი ფიზიკური კავშირები არასაკმარისია. აღნიშნულ მოსაზრებას ეთანხმება ჟ. ფ. არვეც: „არ შეიძლება მხოლოდ ინფრასტრუქტურით დაკავდეთ, სასაზღვრო კონტროლის საკითხების გადაწყვეტის გარეშე რთულია ყველაფერის მოწესრიგება. პროექტები სულ უფრო რთულდება, დაინტერესებული მხარეების რიცხვი იზრდება, წარმატების მიღწევის სწრაფი და ადვილი ხერხი მეტი არ არსებობს“[44].

საქართველოს სატრანსპორტო დარგების მიერ გადაზიდული ტვირთების მოცულობა ბოლო რამდენიმე წელია საგრძნობლად იკლებს(დიაგრ. 2.). 2018 წელს გასულ წელთან შედარებით ეს მაჩვენებელი 400 000 ტონით შემცირდა. მათ შორის

ხუთი წელია იკლებს სარკინიგზო ტვირთბრუნვა, რაც იმაზე მიუთითებს, რომ დარგში პრობლემებია.

სატრანსპორტო სფეროში არსებულ რთულ მდგომარეობაზე დარგის სპეციალისტებიც მუდმივად საუბრობენ და აღნიშნავენ, რომ ტვირთბრუნვების მოსაზიდად და ზოგადად, ტრანსპორტის მიმართულების გასააქტიურებლად, სახელმწიფოს მხრიდან ქმედითი ნაბიჯებია გადასადგმელი[45].



დიაგრ. 2. გადაზიდული ტვირთების რაოდენობა.(წყარო: ეკონომიკის სამინისტრო)[46].

ლოგისტიკის ეფექტიანობის ინდექსის და გადაზიდვების საერთო მდგომარეობის გაუარესების მიზნად ექსპერტები, კონკრეტული სამოქმედო გეგმის - ეროვნული სატრანსპორტო სტრატეგიის არ არსებობას მიიჩნევენ. ეროვნული სატრანსპორტო სტრატეგიის უპირველეს მიზანს საქართველოს ერთიანი სატრანსპორტო სივრცის ჩამოყალიბება უნდა წარმოადგენდეს, რომელმაც ხელი უნდა შეუწყოს პოლიტიკის პრინციპებისა და ინსტრუმენტების განსაზღვრას ფართო კონტექსტში, როგორცაა სექტორის მართვა, სახელმწიფოს და კერძო სექტორის ფუნქციები, კონკურენციის ხარისხი, ტრანსპორტის სახეობებს შორის კოორდინაციის და ინტეგრაციის უზრუნველყოფისათვის აუცილებელი ინტერვენციების ტიპები, რეგულირების ხასიათი, გადაზიდვის ტარიფების განსაზღვრის შეთანხმებული პრინციპები და ა.შ., რის შედეგადაც: მნიშვნელოვნად ამაღლდება სატრანსპორტო სისტემის მწარმოებლურობა, ამაღლდება სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის დაფინანსება და გაიზრდება მომგებიანობა, არსებითად შემცირდება ტრანსპორტის ენერგოტევალობა, შეიქმნება მაღალსიჩქარიანი საავტომობილო და სარკინიგზო ხაზების ქსელი ქვეყნის მასშტაბით, შეიქმნება პრიორიტეტული კონკურენტუნარიანი პრობები სატრანსპორტო გადამზიდავებისთვის, დაინერგება საუკეთესო მსოფლიო

დონის ინოვაციური სატრანსპორტო-ლოგისტიკური ტექნოლოგიები, უზრუნველყოფილი იქნება სხვადასხვა ტიპის ტრანსპორტისა და სატრანსპორტო პროცესის ყველა მონაწილის ტექნოლოგიური ურთიერთქმედების ოპტიმიზაცია, მიღწეული იქნება კონკურენტუნარიანი გარემოს განვითარება, მათ შორის სახელმწიფოსა და კერძო სექტორის შორის პარტნიორობა საინვესტიციო პირობების მიზნობრივი ფორმირება დარგის საინვესტიციო მიმზიდველობის ინტენსიური ზრდის უზრუნველსაყოფად, მიღწეული იქნება სატრანსპორტო დარგის განვითარების შექცევადი ზრდის უზრუნველყოფა.

ამავე დროს, საქართველოში არსებობს მაღალი ინტერესი მომხმარებლებისა და ლოგისტიკური ოპერატორების მხრიდან სატრანსპორტო-ლოგისტიკური მომსახურების გაფართოებაში. თუმცა, შიდა სატრანსპორტო-ლოგისტიკური ბაზრის ზრდის ტემპი ძალიან დაბალია, რაც საინვესტიციო რესურსების არარსებობითა და ბიზნესის მაღალი რისკებით არის განპირობებული.

„პროფესიონალ რკინიგზელთა კლუბის“ დამფუძნებელი, დავით გოჩავა ამბობს, რომ სახელმწიფო პირველხარისხოვან მნიშვნელობას უნდა ანიჭებდეს ლოგისტიკური სისტემის დინამიურ განვითარებას და სატრანსპორტო-ლოგისტიკური ბაზრის სრულყოფას. ეს აუცილებელია იმისათვის, რომ შემცირდეს საბოლოო მომხმარებლისათვის საქონლის მიწოდების დროის ინტერვალი, რაც თავის მხრივ, გამოიწვევს ერთობლივი დანახარჯების მინიმუმამდე დაყვანას ნაკადური პროცესების ოპტიმიზაციის ხარჯზე[50]. ევროპის ლოგისტიკური ასოციაციის მონაცემებით, ლოგისტიკური გადაწყვეტილებების გამოყენება საქონლის წარმოების დროს 25 %-ით ამცირებს, წარმოების დანახარჯებს - 30 %-ით, მატერიალური მარაგების მოცულობას - 30-დან 70 %-მდე.

იმისათვის, რომ საქონლის გადაზიდვისა და მიწოდების მთელი პროცესი როგორც შემკვეთისთვის, ისე შემსრულებლისთვის ურთიერთხელსაყრელი იყოს საჭიროა არა მხოლოდ ყველა დეტალის შეთანხმება პროცესის მონაწილეთა შორის. არამედ, აუცილებელია წინასწარ განისაზღვროს სატრანსპორტო კომპანიის ყველა ფინანსური დანახარჯი და მოგება, რაციონალურად დაიგეგმოს მარშრუტები, ფლობდეს საქონლის გადამადგილებელი ტრანსპორტის კონტროლის თანამედროვე საშუალებებს. სხვა სიტყვებით რომ ვთქვათ, რამდენადაც მაღალი იქნება სატრანსპორტო კომპანიის ლოგისტიკის სპეციალისტების მიერ შემუშავებული და

გამოყენებული ლოგისტიკური სქემების აგების და განხორციელების დონე, იმდენად წარმატებული იქნება იგი სატრანსპორტო მომსახურების ბაზარზე.

სატრანსპორტო მომსახურების ხარისხის და სასაქონლო-მატერიალური ნაკადების მოძრაობის სისწრაფის ამაღლების თანამედროვე ლოგისტიკური ინსტრუმენტების გამოყენება, უშუალოდ დაკავშირებულია საქონელმოდრაობის ლოგისტიკურ პრინციპებზე დაფუძნებული სატრანსპორტო-გამანაწილებელი სისტემების განვითარებასთან. ლოგისტიკა საქონლის მიწოდების სატრანსპორტო ჯაჭვის ყველა მონაწილეს ეკონომიკური ინტერესების შეთანხმების და საქონელმოდრაობის სისტემის მონაწილეთათვის ძირითადი ხარვეზების აღმოფხვრის საშუალებას იძლევა. დღესდღეობით, მეტად აქტუალურ ამოცანას წარმოადგენს საქონელმოდრაობის ლოგისტიკური პრინციპების გამოყენება შემდეგი ძირითადი პრობლემების აღმოფხვრის მიზნით: წინააღმდეგობები სატრანსპორტო ოპერატორებისა და მომხმარებლების მიზნებს შორის, შეუსაბამობები მიწოდების ლოგისტიკური ჯაჭვის ჩამოყალიბების უნარიანობასა და ამ ჯაჭვით საქონელმოდრაობის განხორციელების შესაძლებლობას შორის, ინფორმაციული ნაკადების შეუსაბამობები, როგორც ლოგისტიკური პროცესების მონაწილეთა შორის, ასევე სხვადასხვა ქვესისტემების შიგნით.

თანამედროვე პირობებში, ამ პრობლემების გადაწყვეტის მიზნით, საქონელმოდრაობის ლოგისტიკური პრინციპების რეალიზაცია მიმართულია სასაქონლო-მატერიალური ნაკადების მოძრაობის დაჩქარებაზე სხვადასხვა სახის ტრანსპორტის ურთიერთქმედების, ტვირთების ინტერმოდალური და მულტიმოდალური გადაზიდვის განვითარების, ტერმინალური ტექნოლოგიების დანერგვის გზით.

მსოფლიოში მიმდინარე გლობალიზაციის ფონზე და საქართველოს მდებარეობიდან გამომდინარე ქვეყნის ეკონომიკის განვითარება პირდაპირ დამოკიდებულია სატრანსპორტო ლოგისტიკის გამართულ და ეფექტიან მუშაობაზე. დღეს სატრანსპორტო ლოგისტიკას ხშირად მეცნიერებასაც უწოდებენ, რომელიც სწავლობს და მუდმივად შეიმუშავებს მთელი სატრანსპორტო პროცესის სწორი დაგეგმვისა და განხორციელების ყველა ახალ ფორმას. იმიტომ რომ დღესდღეობით ასეთი ამოცანები ერთობლიობაში განხილვას და გადაწყვეტას საჭიროებს. ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი საკითხი, რომელიც დგას სატრანსპორტო ლოგისტიკის წინაშე არის,

თანამედროვე ტექნოლოგიების გამოყენებით სატრანსპორტო საშუალებების სწორი მართვის პრობლემა. მოცემულ მომენტში არასაკმარისია მხოლოდ ავტოტრანსპორტის დიდი პარკის ფლობა. პირველ რიგში, აუცილებელია მისი მუშაობის კომპეტენტური დაგეგმვა, ყველა ხარჯის გამოთვლა და ოპტიმიზაცია.

სატრანსპორტო ლოგისტიკის როლი ეფექტური საქონელმომძრაობის უზრუნველყოფას და შესაბამისად, სატრანსპორტო ხარჯების შემცირებაში მდგომარეობს. იგი არის პროცესი, რომელიც ააქტიურებს მრავალი ეკონომიკური სუბიექტის მუშაობას, რომელთა შორის არის სამრეწველო და სატრანსპორტო საწარმოები, ასევე ფინანსური დაწესებულებები და სხვები, რომლებიც პირდაპირ ან არაპირდაპირ მონაწილეობენ ლოგისტიკური საქონელმომძრაობის განხორციელებაში. სატრანსპორტო ლოგისტიკის მთავარ ამოცანებს მიეკუთვნება:

- მარაგების ოპტიმიზაცია საქონელმომძრაობის ყველა ეტაპზე;
- პროდუქციის შენახვის დროის მაქსიმალური შემცირება;
- გადაზიდვის დროის შემცირება;
- მომხმარებლების მოთხოვნებზე სწრაფი რეაგირება;
- გადაზიდვისთვის მზადყოფნის ამაღლება;
- ლოგისტიკური ჯაჭვის ყველა რგოლში ხარჯების შემცირება;
- სატრანსპორტო საშუალებების რაციონალური განაწილება და გამოყენება;
- ინფორმაციის მიღების, დამუშავების და გადაცემისთვის მუდმივი მზადყოფნა;

დღესდღეობით, როგორც ქვეყნის, ასევე რეგიონისა და მსოფლიო მასშტაბით სატრანსპორტო ლოგისტიკის განვითარებისთვის საჭიროა შემდეგი პრობლემების გადაწყვეტა:

- საზღვრებზე მატერიალური ნაკადების გადაადგილებისას, საბაჟო და ტექნოლოგიური პროცედურების გამარტივების და რეგულირების სრულყოფა;
- ტექნოლოგიებისა და ტექნიკური საშუალებების პარამეტრების და სტრანდარტების, ტარიფების, წესების, მოთხოვნების უნიფიკაცია, სუვერენიტეტის და სახელმწიფოს მიერ აღიარებული საერთაშორისო შეთანხმებების დაცვის უზრუნველყოფით;

- ტრანსპორტირების ხარისხობრივი მახასიათებლების გაუმჯობესება მაღალი ეკონომიკური ეფექტის უზრუნველყოფისთვის;
- მატერიალური და ინფორმაციული ნაკადების მართვასთან დაკავშირებული სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურაში მნიშვნელოვანი ინვესტიციების მოზიდვა;
- თავისუფალი საბაზრო ურთიერთობების ფორმირება სატრანსპორტო მომსახურების ბაზრის ჩამოყალიბებისას.

ქართული ეკონომიკის განვითარებისთვის მნიშვნელოვანია ლოგისტიკის როლი. შესაბამისად, ეფექტური სატრანსპორტო და ლოგისტიკური სისტემის შექმნა ქვეყნის კონკურენტუნარიანობის ამაღლების ერთ-ერთ ძირითად და აუცილებელ ფაქტორს წარმოადგენს. საქართველოს გეოპოლიტიკური ადგილმდებარეობიდან გამომდინარე, რეალური შანსი გააჩნია გაატაროს და გადაამუშაოს დამატებითი ტვირთების ნაკადი, რაც განაპირობებს შემოსავლების ზრდას და გაუმჯობესებულ პირობებს წარმოებისა და ვაჭრობის განვითარებისთვის. ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურის განვითარება უმნიშვნელოვანესია საქართველოს ყველაზე პერსპექტიული დარგების აღორძინებისთვის, როგორცაა სოფლის მეურნეობა, წარმოება, ვაჭრობა და ტურიზმი. ადგილობრივ ბაზარზე თითქმის არ არსებობენ კვალიფიცირებული ლოგისტიკური ოპერატორები, რომლებსაც კომპლექსური ლოგისტიკური სერვისის წარმოება შეუძლიათ მზარდი კონკურენციის პირობებში[51].

აქედან გამომდინარე, საქართველოს ლოგისტიკური ბაზრის თავისებურებების გათვალისწინებით, უნდა აღინიშნოს, რომ ჩვენი ეკონომიკისთვის აუცილებელია ამ პრობლემის გადაწყვეტის გზების ძიება და ერთერთ ასეთ გზას ლოგისტიკური სისტემების შექმნა წარმოადგენს. ლოგისტიკური საწარმოო, სავაჭრო, სატრანსპორტო და საინფორმაციო სისტემების ჩამოყალიბება და განვითარება განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია საქართველოსთვის, რაც საშუალებას იძლევა დაჩქარდეს ჩვენი ქვეყნის ინტეგრაცია გლობალურ ეკონომიკურ და საინფორმაციო სივრცეში.

2.4 საბაჟო საქმის ფორმირება საერთაშორისო ვაჭრობის განვითარების კვალდაკვალ

ეროვნული ეკონომიკების ინტეგრირება გლობალურ ეკონომიკურ სისტემაში გასული საუკუნის ერთ-ერთი ყველაზე მნიშვნელოვან მოვლენად იქცა. ინტეგრაციის ეს პროცესი, რომელსაც ხშირად უწოდებენ გლობალიზაციას, ქვეყნებს შორის ვაჭრობის თვალსაჩინო ზრდაში გამოიხატა.

დღესდღეობით ვაჭრობა ეკონომიკური საქმიანობის ფუნდამენტური ნაწილია ყველგან. თანამედროვე გლობალურ ეკონომიკურ სისტემაში ქვეყნები ცვლიან არა მარტო საბოლოო პროდუქტებს, არამედ შუალედურ რესურსებსაც. ეს ქმნის ეკონომიკური ურთიერთქმედების რთულ ქსელს, რომელიც მთელ მსოფლიოს მოიცავს.

ფირმები მთელს მსოფლიოში ახდენენ საქონლისა და მომსახურების იმპორტირებას, რათა გამოიყენონ ისინი ნედლეულის სახით საქონლის და მომსახურების საწარმოებლად, შემდგომი ექსპორტირების მიზნით. იმპორტირებული საქონელი და მომსახურება, რომელიც ჩართულია ქვეყნის ექსპორტში, წარმოადგენს ეკონომიკური ინტეგრაციის მნიშვნელოვან მაჩვენებელს - ისინი მეტყველებენ „ღირებულების შექმნის გლობალური ჯაჭვის“ შესახებ, სადაც საწარმოო პროცესის ცალკეული ეტაპი განლაგებულია სხვადასხვა ქვეყნებში.

დღეს საერთაშორისო ვაჭრობაში მსოფლიოს ყველა ქვეყანაა ჩართული, ვინაიდან ვერც ერთი მათგანი ვერ შეძლებს იყოს თვითკმარი და მხოლოდ თავისი წარმოების პროდუქციით უზრუნველყოს საკუთარი წარმოება და მოსახლეობა. შრომის საერთაშორისო დანაწილების პირობებში ქვეყანას ყოველთვის სჭირდება რესურსების, სამომხმარებლო პროდუქციებისა და მომსახურების იმპორტირება, ხოლო საიმპორტო ხარჯების დაფარვის ძირითადი წყაროა ექსპორტიდან მიღებული შემოსავლი. საერთაშორისო ვაჭრობა კაცობრიობის განვითარების კვალდაკვალ ვითარდებოდა და თანამედროვე ეტაპზე ჩამოყალიბდა სავაჭრო საქმიანობის შემდეგი სფეროები[7]:

- საქონლით ვაჭრობა სამომხმარებლო პროდუქტები და რესურსები, მანქანა-მოწყობილობები, ნედლეული და სხვ.
- მომსახურებითი საგარეო ვაჭრობა (სატრანპორტო, კომუნალური, ტურისტული, საფინანსო-საკრედიტო, სადაზღვევო, საინფორმაციო-

გამოთვლითი, სამეცნიერო-ტექნიკური და სხვ.). მომსახურებით ვაჭრობა დიდ როლს ასრულებს კაპიტალის და შრომითი მომსახურების ბაზარზე, რადგან თანამედროვე მსოფლიოში კაპიტალის მოძრაობა და სამუშაო ძალის გადაადგილება შეუძლებელია საბანკო, საინფორმაციო, სატრანსპორტო და მომსახურების სხვა სახეების გარეშე;

- ვალუტით ვაჭრობა (ერთი ქვეყნის ფულის გაცვლა მეორე ქვეყნის ფულზე). ვალუტა საკრედიტო-საფინანსო საერთაშორისო ურთიერთობის მთავარი ორგანული ნაწილია და საგარეო ვაჭრობის სფეროს ერთ-ერთ ელემენტს წარმოადგენს;
- ინტელექტუალური საკუთრებით (საავტორო უფლება, საპატენტო უფლება და ა.შ.) ვაჭრობა.

საერთაშორისო ვაჭრობა ქვეყნებს შორის ეკონომიკური ურთიერთობის ყველაზე ადრეულ ფორმას წარმოადგენს. თანამედროვე მსოფლიოში მასზე საერთაშორისო ეკონომიკური ბრუნვის 80% მოდის[7].

საერთაშორისო ვაჭრობა შეიძლება განიმარტოს, როგორც სახელმწიფო საზღვრების გადაკვეთის გზით საქონლის და მომსახურების გაცვლის პროცესი. ეს არის საერთაშორისო ბიზნეს საქმიანობის ყველაზე ტრადიციული ფორმა, რომელმაც მნიშვნელოვანი როლი შეასრულა მსოფლიო ისტორიაში. საქონლისა და მომსახურების შემენა, პროდუქციის ხარჯების შემცირება, შემოსავლების გაზრდა და დასაქმება, საზღვარგარეთ გამოყენებული მოწინავე ტექნიკური მეთოდების შესწავლა და ნედლეულის უსაფრთხოების უზრუნველყოფა საერთაშორისო ვაჭრობის მნიშვნელოვანი უპირატესობებია[26].

საერთაშორისო ვაჭრობის თეორიას აქვს მიკროეკონომიკური ხასიათი, რომელიც მოიცავს საერთაშორისო ვაჭრობის მიზეზებს, სტრუქტურას და მოცულობას. ეს თეორია ეხება საერთაშორისო ვაჭრობის რამდენიმე სფეროს, როგორცაა, გლობალურ ეკონომიკაში საქონლის ფასების განსაზღვრა, საერთაშორისო სპეციალიზაცია, ტარიფების გავლენა და ა.შ.[27].

ქვეყნის ეკონომიკურ განვითარებაში საერთაშორისო ვაჭრობა ყველაზე მნიშვნელოვანი ფაქტორია. ქვეყნის საერთაშორისო ვაჭრობა შედგება საქონლის და მომსახურების იმპორტის და ექსპორტისაგან, რაც იწვევს უცხოური ვალუტის შემოდინებას და გადინებას. ამჟამად საერთაშორისო ვაჭრობა ძალიან კონკურენტული

და დინამიურია. მნიშვნელოვანია იყო კონკურენტუნარიანი გლობალურ ბაზარზე. საერთაშორისო ვაჭრობა ეკონომიკური ზრდის ერთ-ერთი ეფექტური ინსტუმენტი, რომელიც საბაზრო პირობების ცვლილებებს უნდა მოჰყვეს[28].

საერთაშორისო ვაჭრობა მოიცავს ლოგისტიკას, რომელიც წარმოადგენს კომპლექსურ სისტემურ მიდგომას განაწილების პროცესის ზედამხედველობაზე. ეს პროცესი მოიცავს ნედლეულისა და მასალების, მზა პროდუქციისა და მასთან დაკავშირებული ინფორმაციის გადაადგილებას და შენახვას, დაგეგმვას, რეალიზაციას და მართვას, მათი წარმოშობის პუნქტიდან მოხმარების პუნქტამდე[29].

ლოგისტიკას მსოფლიო ბაზრის დიდი წილი უკავია. ლოგისტიკის გარეშე შეიძლება შეუძლებელია, რადგან საერთაშორისო გადამზიდავები საქონლის მიწოდებას სხვადასხვა საშუალებებით (საჰაერო, საავტომობილო, სარკინიგზო ან საზღვაო გზით) უზრუნველყოფენ. ლოგისტიკაზე გავლენას ახდენს ცვლილებები საერთაშორისო ვაჭრობასა და შესყიდვებში, მანძილის ცვლილებები, გადამზიდავებისა და მასზე მოქმედი ელემენტების რაოდენობა, ტრანსპორტის სახეობათა მრავალფეროვნება არის ლოგისტიკის გაზრდილი სირთულის მიზეზები. ტრანსპორტირების და განაწილების საიმედო და ეფექტური სისტემები აკავშირებენ ერთმანეთისგან დაშორებულ რეგიონებს, როდესაც კომპანია ახორციელებს საერთაშორისო ოპერაციებს[30].

ტრანსპორტირება ლოგისტიკის ნაწილია, რომელიც შეიძლება განხორციელდეს სხვადასხვა საშუალებებით, მათ შორის, საჰაერო, საზღვაო, სარკინიგზო და საავტომობილო გზით. ეს თეზისი მოიცავს სატვირთო გადაზიდვებს, რომელიც გულისხმობს საქონლის ფიზიკურ გადაადგილებას, პროდუქტის შეკრებისა და საბოლოო მომხმარებლისთვის მიწოდების ჩათვლით[29].

თანამედროვე გლობალურ ეკონომიკაში ბევრი კომპანია ახორციელებს ექსპორტის, იმპორტის და ტრანზიტის ოპერაციებს სხვადასხვა სამართლებრივ და ნორმატიულ გარემოში მთელს მსოფლიოში. საბაჟო წესებს და კანონებს შეუძლიათ გავლენა მოახდინოს კომპანიის ბიზნეს საქმიანობაზე რამდენიმე საშუალებით:

- საბაჟო ოპერაციების ეფექტურობა გავლენას ახდენს ბიზნესის წარმართვის ღირებულებაზე;
- საბაჟო გაფორმების სისწრაფე წარმოადგენს მნიშვნელოვან საკითხს როგორც მწარმოებლებისთვის და მყიდველებისთვის, ასევე სავაჭრო შუამავლებისთვის;

- საბაჟო და სავაჭრო წესების შეუსრულებლობამ შესაძლოა გამოიწვიოს მნიშვნელოვანი ხარჯები: ჯარიმები ან/და საქონლის ჩამორთმევა;
- საბაჟო პრაქტიკას შეუძლია შექმნას ახალი შესაძლებლობები ბიზნესისთვის;
- საბაჟო ორგანოები მუდმივად ახორციელებენ წესებისა და ნორმების გადახედვას;
- გაჭიანურებული და არაეფექტური საბაჟო კონტროლის პროცედურები იწვევს სავაჭრო ნაკადების დაყოვნებას საზღვარზე, რის გამოც იზრდება კომპანიათა ლოგისტიკური ხარჯები.
- ახალი საბაჟო კოდექსის ამოქმედდება 2019 წლიდან იგეგმება და ეს წარმოშობს ახალი შესაძლებლობებს და რისკებს.

ვაჭრობის მოცულობის ზრდა, საერთაშორისო სავაჭრო ნაკადების და ექსპორტ-იმპორტის ოპერაციების სფეროში მარეგულირებელი მოთხოვნების შესრულებაზე კონტროლის გამკაცრება მიწოდების მართვის სფეროში მნიშვნელოვან პრობლემებს ქმნის. კერძოდ, ზრდის საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვების ღირებულებას.

თანამედროვე გლობალური ეკონომიკის პირობებში, სხვა ქვეყნებში საქონლის მიწოდება რთული და ძვირადღირებული ამოცანაა. საბაჟო რეგულირების და საერთაშორისო ვაჭრობასთან დაკავშირებული საკითხების ეფექტიან გადაწყვეტას დიდი მნიშვნელობა აქვს კონკურენტული უპირატესობების შესანარჩუნებლად. იმისათვის, რომ იყო კონკურენტუნარიანი თანამედროვე დინამიურ სავაჭრო გარემოში, ნებისმიერი კომპანიისთვის მნიშვნელოვანია საბაჟო გაფორმების ოპტიმიზაცია.

ეფექტური საბაჟო გაფორმება ამცირებს ბიზნესთან დაკავშირებული კაპიტალის საჭიროებას და ამით ზრდის კომპანიის ლიკვიდობას.

საბაჟო სამსახური როგორც სოციალ-ეკონომიკური ინსტიტუტი, იკავებს ერთერთ ცენტრალურ ადგილს საგარეო ეკონომიკური საქმიანობის სახელმწიფო რეგულირების მექანიზმში. საბაჟო ორგანოები უზრუნველყოფენ საგარეო ვაჭრობის სტაბილურ და ხელსაყრელ გარემოს ფორმირებას, საგარეო ეკონომიკური ოპერაციების განხორციელების ინსტიტუციონალური საფუძვლების მგდრადობას და პროგნოზირებას, საგარეო ეკონომიკური საქმიანობის როგორც ეროვნული, ისე უცხოური მონაწილეთათვის.

საბაჟო ორგანოები ასრულებენ ფისკალურ, მაკონტროლებელ და მარეგულირებელ სახელმწიფო ფუნქციებს საერთაშორისო ვაჭრობის სფეროში. თანამედროვე პირობებში საბაჟო ორგანოების ადგილი საგარეო ეკონომიკური საქმიანობის ინფრასტრუქტურაში დიდ მნიშვნელობას იძენს რეგიონების განვითარებისთვის, პრიორიტეტულ დარგებში საერთაშორისო ვაჭრობის მონაწილეთა საინვესტიციო აქტივობების განვითარებაში. მოცემულ კონტექსტში სამეურნეო სუბიექტების საგარეო ეკონომიკური საქმიანობა განიხილება როგორც ეკონომიკის აქტივიზაციის ფაქტორი, რაც მიუთითებს საბაჟო ორგანოების მნიშვნელოვან როლზე ეკონომიკური ზრდის უზრუნველყოფაში, ასევე რეგიონის მოსახლეობის ცხოვრების დონის ამაღლებაში.

საბაჟო გაფორმება გულისხმობს პასუხისმგებლობას მოქმედებაზე, რომელიც ძირითადად განისაზღვრება და ხორციელდება საბაჟოს თანამშრომლების ანუ მეზაჟე-ოფიცრების მიერ. საბაჟო სხვადასხვა ქვეყანაში სხვადასხვა როლს ასრულებს, მაგრამ საბაჟო ადმინისტრაციის ძირითადი ფუნქცია საერთოა ყველა სახელმწიფოსთვის. არსებობს ოთხი ძირითადი სფერო: გადასახადების შეგროვება, ნარმატიული მოთხოვნების დაცვა, ვაჭრობის ხელშეწყობა და უსაფრთხოება[31].

გადასახადების შეგროვება ცენტრალურ ადგილს იკავებს საბაჟო საქმიანობაში და დამოკიდებულია საბაჟო გადასახადის წილზე ქვეყანაში. გადასახადების შეგროვების დონე დამოკიდებულია ქვეყნის საბიუჯეტო ვალდებულებების სიდიდეზე. ამრიგად, საბაჟო ორგანოები თავიანთი ძალისხმევით კონცენტრირებას ახდენენ იმის უზრუნველყოფაზე, რომ პროცედურების ან სავაჭრო ხელშეკრულების ფარგლებში საბაჟო ტერიტორიაზე შემოტანილ საქონელს მიანიჭონ უფლება შეღავათზე, შემცირებული ან ნულოვანი განაკვეთით. შემოსავლის დაკარგვა ყოველთვის წამოადგენს რისკის სფეროს საბაჟოსთვის. საბაჟო უზრუნველყოფს საბაჟო კანონებისა და წესების დაცვას. ამ წესების დაუცველობა წარმოადგენს რისკს საბაჟო ორგანოებისთვის[31].

საბაჟოს მნიშვნელოვანი როლი აკისრია ასევე, ვაჭრობის ხელშეწყობის საქმეში. გლობალური ინფრასტრუქტურა მოვაჭრეებს სთავაზობს ქვეყნებს შორის საქონლის გადაადგილების უზარმაზარ არჩევანს და მოვაჭრეები ყოველთვის ყველაზე ეფექტურ გზას ირჩევენ.

ზოგჯერ ეკონომიკურად მომგებიანი და უსაფრთხოა ტვირთების გადაზიდვა შორეული მარშრუტით, რათა თავიდან აიცილონ სახელმწიფო საზღვრების გადაკვეთა, საზღვრებზე მოცდენის, გაჭიანურებული კონტროლის, არაფორმალური გადახდებისა და განსახვავებული საბაჟო პროცედურების გამო. საბაჟოსთვის კიდევ ერთ გამოწვევას წარმოადგენს გლობალური მიწოდების ჯაჭვის უზრუნველყოფა. უსაფრთხოების დონე დამოკიდებულია ქვეყანაში არსებულ მდგომარეობაზე, მაგრამ ნებისმიერ შემთხვევაში უსაფრთხოება ყველა საბაჟო ორგანოსთვის რისკის წყაროს წარმოადგენს.

საბაჟო გაფორმება მოიცავს ექსპორტის, იმპორტისა და ტრანზიტის პროცედურებს. ექსპორტი - ეს არის სასაქონლო ოპერაცია, რომელიც საშუალებას იძლევა ქვეყნის შიგნით თავისუფალ მიმოქცევაში არსებული საქონელი გატანილ იქნეს მოცემული ქვეყნის ფარგლებს გარეთ, მათ შორის, დროებით, უკან დაბრუნების პირობით. იმპორტი - ეს არის სასაქონლო ოპერაცია, რომლის მეშვეობითაც უცხოურ საქონელს ენიჭება საქართველოს საქონლის სტატუსი და გაიშვება თავისუფალ მიმოქცევაში. იმპორტისას გამოიყენება სავაჭრო პოლიტიკის ღონისძიებები და გადაიხდებიან იმპორტის გადასახდელები კანონმდებლობის შესაბამისად. ტრანზიტის სასაქონლო ოპერაცია საშუალებას იძლევა უხოური საქონელი ქვეყნის საბაჟო ტერიტორიის გავლით გადაადგილდეს სატარიფო ღონისძიებების გამოყენების გარეშე, საბაჟო კონტროლის ქვეშ[52].

თავი 3. საერთაშორისო სასაქონლო-სატრანზიტო ნაკადების საბაჟო გაფორმების გამარტივების თეორიული საფუძვლების შემუშავება

საერთაშორისო გამოცდილების გათვალისწინებით

3.1 სასაქონლო ნაკადების საბაჟო გაფორმების პროცედურების გამარტივების ძირითადი მიმართულებები

თანამედროვე ეკონომიკის პირობებში საერთაშორისო ვაჭრობა მსოფლიოს ეკონომიკური წინსვლის ერთერთ მნიშვნელოვან მამოძრავებელ ძალას წარმოადგენს. ამიტომ სახელმწიფომ და მასზე დაქვემდებარებულმა საბაჟო ადმინისტრირების აპარატმა მაქსიმალურად უნდა შეუწყოს ხელი ქვეყნის სოციალურ და ეკონომიკურ განვითარებას. რამდენადაც, ძირითადი საერთაშორისო სატვირთო ნაკადები კონტროლდება და იმართება განვითარებული სახელმწიფოთა ჯგუფების მიერ, გაერთიანებისას სახელმწიფო მართვის ორგანოებს (საბაჟო ადმინისტრაციებს) შეუძლიათ კომპლექსურად დასწიონ რისკები საქონლისა და მომსახურების მიწოდების მსოფლიო ჯაჭვის ორგანიზების სიტემაში, რაც ხელს შეუწყობს სავაჭრო ფორმალობების ძირითადი მასის შემსუბუქებას და სატარიფო თუ არასატარიფო ბარიერების შემცირებას.

თანამედროვე მსოფლიოში ეკონომიკების ეროვნული მოდელები იმდენად მჭიდროდ არის ერთმანეთთან დაკავშირებული, რომ საერთაშორისო ბაზრების შემდგომი განვითარების ზოგადი ტენდენცია ხშირად მოითხოვს საერთო სტანდარტების და ურთიერთქმედების სისტემის შემუშავებას.

საბაჟო საქმეში ამ კუთხით ყველაზე მასშტაბურ დოკუმენტს წარმოადგენს „მსოფლიო ვაჭრობის უსაფრთხოების და ხელშეწყობის ჩარჩო სტანდარტები“. ეს დოკუმენტი არაერთხელ დაექვემდებარა მსოფლიო თანამეგობრობის ქვეყნების მეცნიერთა და ქართველი სპეციალისტების საფუძვლიან ანალიზს. ამ დოკუმენტის მნიშვნელობა უდიდესია, რამდენადაც დღეისათვის უკვე 183 ქვეყანამ გამოხატა მზადყოფნა ან/და უკვე დანერგა უსაფრთხოების ჩარჩო სტანდარტები. მათ რიცხვში არიან საქართველოს და კავკასიის რეგიონის ქვეყნების ყველა ძირითადი სტრატეგიული სავაჭრო და ეკონომიკური პარტნიორები[56].

პირველად მსოფლიო ვაჭრობის უსაფრთხოების და ხელშეწყობის ჩარჩო სტანდარტები წარმოდგენილი იქნა 2005 წლის 23 ივნისს ბრიუსელში მსოფლიო საბაჟო ორგანიზაციის (მსო) შტაბბინაში, საბჭოს ყოველწლიურ სესიაზე. შეკრების მსვლელობისას სტანდარტების მიღებულ იქნა ერთხმად, ეროვნული საბაჟო ადმინისტრაციების ხელმძღვანელთა მიერ, სადაც წარმოდგენილი იყო მსო-ს წევრი 166 ქვეყანა. ეს მრავალი თვალსაზრისით უნიკალური ინსტრუმენტია, რამდენადც უსაფრთხო საერთაშორისო ვაჭრობის პრინციპების ახალ საფეხურზე გადასვლის საშუალებას იძლევა. ძალიან მნიშვნელოვანია ის, რომ ამ დოკუმენტის საფუძველში დევს საბაჟო ადმინისტრაციების და ბიზნეს ორგანიზაციების ერთმანეთთან ურთიერთობის და მუშაობის ერთიანი სისტემური მიდგომა. ამიტომ, საქონლის მიწოდების საერთაშორისო ჯაჭვში რისკების შემცირება, წარმოადგენს ერთერთ საბაზისო ელემენტს საბაჟო ადმინისტრაციებს შორის თანამშრომლობის გამყარების გლობალურ პროცესში[57].

სტანდარტების ფორმირების მიზანი არის შემდეგი:

1. სტანდარტების დაწესება, რომლებიც უზრუნველყოფს საქონლის მიწოდების საერთაშორისო ჯაჭვის ფუნქციონირების გამარტივებას და უსაფრთხოების ამაღლებას გლობალურ დონეზე, განსაზღვრულობისა და პროგნოზირების მიღწევის მიზნით;
2. საქონლის მიწოდების საერთაშორისო ჯაჭვის კომპლექსური მართვის უზრუნველყოფა ყველა სახის ტრანსპორტისთვის;
3. საბაჟო სამსახურების შესაძლებლობების, ფუნქციების და როლის გაძლიერება გამოწვევების დროდ ცნობილ 21-ს საუკუნის ეპოქაში;
4. საბაჟო ადმინისტრაციებს შორის თანამშრომლობის გაძლიერება, მათი შესაძლებლობების გაფართოების მიზნით, მაღალი რისკის მქონე ტვირთების გამოსავლენად;
5. საბაჟო სტრუქტურებს და სამეწარმეო სუბიექტებს შორის თანამშრომლობის გაძლიერება;
6. ტვირთების უწყვეტ მოძრაობაში ხელშეწყობა საქონლის მიწოდების მთელ, უსაფრთხო საერთაშორისო ჯაჭვში.

ჩარჩო სტანდარტების ძალიან საგულისხმო თავისებურება არის ის, რომ ისინი წარმოადგენენ თვით იმ პრინციპების ნაკრებს, რომლებზეც უნდა აიგოს მთელი

შემდგომი თანამშრომლობა. ამიტომ, მსო წარმოადგენს ძალიან წარმატებულ პლათფორმასმათი დანერგვისთვის, რამდენადაც მისი მონაწილე არის 183 საბაჟო ადმინისტრაცია და რომელზეც მოდის მსოფლიო ვაჭრობის 98%[56].

ეროვნულმა საბაჟო ადმინისტრაციებმა, სტანდარტების ფორმირებამდე, დამოუკიდებლად განსაზღვრეს პროცედურების რეალიზების პირობები და წესები, ოპერაციებში მონაწილე მხარეთა მიმართ მოთხოვნები და საბაჟო ფორმალოზების ჩატარების და მთელი რიგი ფუნქციონალური ამოცანების განხორციელების წესები. ყოველივე ეს, ტრანსეროვნულ კომპანიებს არ აძლევდა ერთიანი სტანდარტებითა და მეთოდით განსაზღვრულ სამართლებრივ სივრცეში მუშაობის შესაძლებლობას.

სტანდარტების შემუშავება, პირველ რიგში, მიმართული იყო საქონლის მიწოდების საერთაშორისო ჯაჭვში რისკების შემცირების ძალიან მკაცრი ოპტიმიზაციაზე. ეს იძლევა შესაძლებლობას რეალიზებულ იქნას ერთიანი სისტემური მიდგომა, საერთაშორისო ვაჭრობის გამარტივების ღონისძიებათა სრულყოფის საქმეში. მიუხედავად იმისა, რომ მოცემული სტანდარტების რიგი ელემენტები შეიძლება განხორციელდეს ინსტიტუციონალურ განვითარებაზე დაყრდნობის გარეშე, ექსპერტები აღნიშნავენ კონსოლიდირებული საქმიანობის აუცილებლობას.

სტანდარტების სტრუქტურაში ჩადებულია 4 ფუნდამენტური ელემენტი:

1. შემავალ, გამავალ და ტრანზიტულ სასაქონლო გზავნილების შესახებ წინასწარი ელექტრონული შეტყობინების მოთხოვნების ჰარმონიზაცია;
2. ყველა ქვეყნის მუშაობის თანმიმდევრულობა, რომელიც მიერთებულია სტანდარტებთან რისკების მართვის საკითხებში;
3. საქონლისა და სატრანსპორტო საშუალებების დათვალიერების ჩატარება, მიმღების მხრიდან დასაბუთებული მოთხოვნით. (სტანდარტებით ასევე განისაზღვრება კონტროლის ჩატარების ტექნოლოგიური ასპექტები);
4. ხელსაყრელი პირობები და შეღავათები კომპანიებსა და ორგანიზაციებისთვის, რომლებიც იყენებენ მუშაობის ეფექტურ მეთოდებს და აკმაყოფილებენ უსაფრთხოების აუცილებელ სტანდარტებსა და პირობებს.

ჩამოთვლილი ელემენტების განხორციელება ჩადებულია სტანდარტების ორ ფუნდამენტურ ნაწილში:

1. საბაჟო ადმინისტრაციებს შორის შეთანხმებების სისტემა;

2. საბაჟო ადმინისტრაციებსა და სამეწარმეო სუბიექტებს შორის პარტნიორული დამოკიდებულება.

პირველი მათგანი მოიცავს 11 სტანდარტს, რომელთა საფუძველში დევს საბაჟო ადმინისტრაციების კომპლექსური თანამშრომლობის და მათი ურთიერთ პასუხისმგებლობის იდეა. ასე, რომ ყველა საბაჟო ადმინისტრაცია ფუნქციების რეალიზებისთვის უნდა ფლობდეს ტექნიკური მხარდაჭერის ერთიან დონეს, კომუნიკაციის განვითარებულ ფორმას, იყენებდეს რისკების შეფასებაზე დაფუძნებული საბაჟო კონტროლის თანამედროვე ფორმებს, რომელთა საფუძველში უნდა იდოს მონაცემთა წინასწარი ანალიზი. გარდა ამისა, საბაჟო ორგანოებმა უნდა მართონ პროცესების ადმინისტრირების ხარისხი, შეაფასონ მათი ეფექტურობა და უსაფრთხოება, პერსონალის მორალურ-ეთიკური ხარისხის და საოპერაციო რისკის გათვალისწინებით.

ხოლო მეორე ნაწილის სტანდარტების საფუძველში დევს ურთიერთკომუნიკაციაზე დაფუძნებული პარტნიორობა, მართვის და მონიტორინგის ტექნოლოგიების განვითარება, ცალკეულ უფლებამოსილებათა დელეგირებით. მათი განხორციელება მიზნად ისახავს ხელი შეუწყოს საერთაშორისო მიწოდების ჯაჭვის ფუნქციონირებას და გაზარდოს მათი უსაფრთხოება მონაცემთა კომპლექსური გადამოწმების სისტემის მეშვეობით.

მსოფლიო საბაჟო ორგანიზაციამ შეიმუშავა უნივერსალური საერთაშორისო პრინციპების კომპლექსი, რომელთაგან ერთ-ერთი არის საბაჟო ორგანოების ორიენტაცია მომხმარებლებზე. სხვა სიტყვებით რომ ვთქვათ, საბაჟო ადმინისტრირება მიზანი უნდა იყოს საბაჟო პროცედურების ჩატარების ხარისხის ამაღლება იურიდიულ და ფიზიკურ პირებთან, როგორც საგარეო ეკონომიკური საქმიანობის მონაწილეებთან მიმართებაში.

ქართულ რეალობაში ამ თეზისების ექსტრაპოლირებისას, აუცილებელია აღინიშნოს, რომ საქართველოს საბაჟო ორგანოების განვითარების ერთ-ერთი ძირითადი პრობლემა არის საერთაშორისო სტანდარტების არასაკმარისი ხარისხით გამოყენება, რომელიც გავლენას ახდენს სავაჭრო-ლოგისტიკური ტექნოლოგიების რეალიზებაზე. ამასთან ერთად, აზია-ევროპის მიმართულებით საქონლის საერთაშორისო სატრანზიტო გადაზიდვების ორგანიზების პროცესში, საქართველოს და სამხრეთ კავკასიის სხვა ქვეყნების პარტნიორების განხილვისას, უნდა აღინიშნოს,

რომ ევროპული თანამეგობრობის საბაჟო ადმინისტრაციამ საკუთარი საბაჟო ადმინისტრირების სისტემის განვითარების სტრატეგიაში ჩადო პრაქტიკულად ყველა ზემოთ ნაჩვენები დებულება[58].

ამგვარად, არის საფუძველი ვივარაუდოთ, რომ ევროკავშირს თავის განკარგულებაში გააჩნია საბაჟო ადმინისტრირების ყველაზე სრულყოფილი სისტემა, რომელიც ამ მიმართულებით პასუხობს განვითარების ყველა მნიშვნელოვან საერთაშორისო ტენდენციებს.

3.2 სატრანზიტო ნაკადების საბაჟო გაფორმების ქართული და ევროპული პრაქტიკის შედარებითი ანალიზი

როგორც ნაშრომში უკვე აღინიშნა, ტრანზიტული მიმართულებით აზია-ევროპა წარმოადგენს ძირითად შესწავლის ობიექტს. ამ მარშრუტის ფარგლებში აზიის ქვეყნებში წარმოებული პროდუქცია მიეწოდება ევროპის ქვეყნებს. საქონლის ტრანსპორტირების ორგანიზების და ტრანზიტული გადაადგილების ხელშეწყობისთვის საქართველოს და სამხრეთ კავკასიის რეგიონის სხვა სახელმწიფოების საბაჟო სამსახურებმა უნდა უზრუნველყონ აზიიდან ტრანსპორტირებული ტვირთების საბაჟო გაფორმების და კონტროლის ეფექტური საშუალებების შემუშავება და პრაქტიკაში დანერგვა. რაც თავის მხრივ ხელს შეუწყობს სამხრეთ კავკასიის სატრანსპორტო დერეფნის სატრანზიტო პოტენციალის ამაღლებას და კონკურენტუნარიანობის ზრდას.

უნდა აღინიშნოს, რომ დღევანდელ ეკონომიკურ რეალობაში ევროკავშირი გამოდის, როგორც საიმედო და პროგნოზირებადი პარტნიორი უმრავლეს სახელმწიფოებისა და საერთაშორისო კორპორაციებთან ურთიერთობაში. ასეთი სტატუსი ბევრად არის გამყარებული საკანონმდებლო ბაზის გამჭვირვალობითა და სიცხადით, შესაბამისად, ეფექტური საბაჟო გაფორმებისა და კონტროლის პროცედურებით. ეს შესაძლებლობას იძლევა უზრუნველყოფილ იქნას საგარეო ვაჭრობის ოპერაციების გამჭვირვალობა, რისკების შემცირება და მხარეთა პასუხისმგებლობის განსაზღვრა.

რადგანაც ევროკავშირი გვევლინება ბუნებრივ პარტნიორად აზია-ევროპის მიმართულიებით საერთაშორისო ტრანზიტული ტვირთების გადაზიდვის პროცესში და ფლობს საბაჟო ადმინისტრირების განვითარებულ სისტემას, საბაზრო ურთიერთობების რეგულირების ევროპული გამოცდილების შესწავლა და არსებულ ქართულ პრაქტიკასთან მათი შედარება სრულიად საფუძვლიანია.

სატრანზიტო ოპერაციები განსაკუთრებით აქტუალურია ევროკავშირისთვის, რომელშიც საბაჟო ტერიტორიების ერთიანობა შერწყმულია მრავალ ფინანსურ ტერიტორიებთან. ამიტომ საქონელს შეუძლია გადაადგილდეს სატრანზიტო წესების მიხედვით ევროკავშირის ტერიტორიაზე, მათი შეტანის პუნქტიდან გაფორმების ადგილამდე, სადაც ტრანზიტის საბაჟო პროცედურის დამთავრების შემდეგ უზრუნველყოფილია საბაჟო ფორმალობების და ადგილობრივი ფისკალური მოთხოვნების განხორციელება. ამის შემდეგ საქონელი შედის თავისუფალ მიმოქცევაში ან მოექცევა სხვა საბაჟო პროცედურის ქვეშ [59].

ძირითად საერთაშორისო დოკუმენტი, რომელიც ახდეს განსახილველი საკითხების რეგლამენტაციას, არის შემდეგი კონვენციები:

- კონვენცია საქონლით ვაჭრობის ფორმალობების გამარტივების შესახებ;
- კონვენცია საერთო ტრანზიტის პროცედურების შესახებ.

ჩატარებულმა ანალიზმა შესაძლებლობა მოგვცა დაგვედგინა რიგი პრინციპული განსხვავება საერთო ტრანზიტის ევროპულ კონვენციებს (კონვენცია საერთო ტრანზიტის პროცედურის შესახებ. 1987 წ. 20 მაისი) და თანამედროვე ქართულ პრაქტიკას შორის.

ჩვენს მიერ განხილული კონვენცია იძლევა „ტრანზიტის“ შემდეგ განმარტებას:

ტრანზიტი - ეს არის საბაჟო რეჟიმი, რომლის თანახმად საქონლის ტრანსპორტირება ხდება საბაჟო კონტროლის ქვეშ, ერთი საბაჟო ორგანოდან სხვა საბაჟო ორგანოში, რომელიც გადამზიდავ ოპერატორებს აძლევს შესაძლებლობას განახორციელონ საქონლის ტრანსპორტირება საზღვარზე ან ტერიტორიაზე საბაჟო გადასახდელების გადახდის გარეშე, რომელიც ჩვეულებრივ ექვემდებარება გადახდას ტერიტორიაზე (ტერიტორიიდან) საქონლის შემოტანისას (გატანისას)[60]. იგი ითვალისწინებს ადმინისტრაციულად გამარტივებულ და ხარჯების კუთხით ეფექტურ საბაჟო პროცედურებს, საბაჟო ტერიტორიაზე საქონლის გადაადგილებისთვის.

ამგვარად, ევროკავშირში სატრანზიტო სატვირთო გადაზიდვები - ეს არის ევროზონის წევრი ქვეყნების საზღვრებში საქონლის მოძრაობა. საერთო ტრანზიტის პროცედურა - არის სატრანზიტო შეთანხმება, რომელიც უზრუნველყოფს ევროკავშირსა და ევროპის თავისუფალი ვაჭრობის ასოციაციის (EFTA) წევრ ქვეყნებს შორის ერთობლივ საბაჟო გადაზიდვებს.

ვაჭრობის ხელშეწყობის შესახებ კონვენციის განხილვისას, უნდა აღინიშნოს, რომ დოკუმენტი ხელმოწერილი იქნა 1987 წელს, როდესაც ევროკავშირმა უკვე გააფორმა შეთანხმება თავისუფალი ვაჭრობის შესახებ კონვენციის მონაწილეთა ძირითად ჯგუფთან. სხვა ფაქტორები, რომელიც არსებულ პროცედურებს მეტწილად აყალიბებდა, იყო საბაჟო, საგადასახადო და სხვა სფეროებში დოკუმენტების ერთიანი ფორმების გამოყენების შესახებ უნიფიცირებული რეგლამენტის შემუშავება. ამის საფუძველზე, 1988 წლის 1 იანვრიდან, პრაქტიკაში შემოღებულ იქნა ერთიანი ადმინისტრაციული დოკუმენტი (SAD).

კონვენციის შესაბამისად, ერთიანი ადმინისტრაციული დოკუმენტი ექვემდებარება გამოყენებას ნებისმიერი პროცედურისას, იქნება ეს საქონლის ექსპორტი, იმპორტი თუ ტრანზიტი, მიუხედავად საქონლისა სახეობის და წარმოშობის. თუმცა მისი გამოყენება შესაძლებელია მხოლოდ იმ პირობით, რომ საქონელი წარმოადგენს ვაჭრობის საგანს კონვენციის მონაწილე მხარეებს შორის. ამგვარი ვაჭრობის ფარგლებში სავაჭრო ფორმალობები ხორციელდება ერთიანი ადმინისტრაციული დოკუმენტის გამოყენებით, რომლის ნიმუში მოცემულია კონვენციაში (იხ. დანართი № 1.). ეს ერთიანი დოკუმენტი გარემოებიდან გამომდინარე გამოიყენება, როგორც საბაჟო დეკლარაცია ან საგადასახადო დოკუმენტი საქონლის ექსპორტისას, ტრანზიტისას ან იმპორტისას.

პროცედურების გამარტივების ყველა შესაძლებლობა შეიძლება დაიყოს შემდეგი მიმართულებით:

1. ერთიანი დოკუმენტის წარდგენისაგან განთავისუფლება საფოსტო გზავნილების გაფორმებისას (წერილი ან ბანდეროლები);
2. წერილობითი დეკლარაციის წარდგენისგან განთავისუფლება;
3. ნებას რთავს გამოიყენოს გადატვირთვის სპეციფიკაციები ფორმალობების შესრულებისთვის სასაქონლო პარტიების ტრანზიტის დროს, ერთიანი დოკუმენტის დამატებითი ფურცლების ნაცვლად;

4. საჭიროების შემთხვევაში, ნებას რთავს დეკლარაციის მოწოდებაზე მოხდეს ქალაქდზე დაბეჭდილი ფორმით, კომპეტენტური ორგანოების მიერ დადგენილი პირობების დაცვით;
5. განახორციელოს ელექტრონული დეკლარირება წერილობითი დეკლარაციის წარმოდგენის გარეშე;
6. დეკლარაციის დამუშავების კომპიუტერული სისტემის გამოყენების შემთხვევაში, კომპეტენტურ ორგანოებს ანიჭებს შესაძლებლობას თვითონ გააფორმონ ექსპორტის, იმპორტის და ტრანზიტის დეკლარაციები, ან ერთიანი ადმინისტრაციული დოკუმენტის სახით, ან კომპიუტერში მონაცემების შეყვანის გზით, თუ კი ასეთი დოკუმენტი არ იწარმოება;
7. ნებისმიერი სხვა გამარტივების გამოყენება, რომელიც მიღებულ იქნება კონვენციის ხელმოწერის შემდეგ, მისი სამუშაო ორგანოს -გაერთიანებული კომიტეტის მიერ.

გარდა სხვა საკითხებისა, ეს საერთაშორისო შეთანხმება განსაზღვრავს ხელშემკვრელი ქვეყნების საბაჟო სამსახურების თანამშრომლობის და ურთიერთდახმარების პრინციპებს. ერთის მხრივ, ისინი ითვალისწინებენ მაქსიმალურ ურთიერთქმედებას და ურთიერთდახმარებას. ხოლო მეორე მხრივ, ისინი განპირობებული არიან დათქმების და გამონაკლისების სისტემით. მაგ: თუ დახმარების გაწევის შემთხვევაში საფრთხე ექმნება საჯარო ან კომერციულ ინტერესებს, ან წარმოადგენს საფრთხეს სამრეწველო, კომერციული ან პროფესიული საიდუმლოებისთვის. ამ შემთხვევაში შესაძლებელია მოტივირებული უარი დახმარების გაწევაზე.

ევროკავშირის საბაჟო ტერიტორიაზე სატრანზიტო პროცედურების განხორციელების პრაქტიკის შემდგომი ანალიზისათვის აუცილებელია გაანალიზდეს ერთიანი ადმინისტრაციული დოკუმენტის (ეად) გამოყენების სტრუქტურა და თავისებურებები.

უნდა აღინიშნოს, რომ ამ დოკუმენტის ფორმა წარმოადგენს თვითკოპირებად ქალაქდზე 8 ეგზემპლარისგან შედგენილ კომპლექტს. თუმცა, დეკლარაციების დამუშავების კომპიუტერული სისტემის გამოყენებით, ერთიანი ადმინისტრაციული დოკუმენტის გაფორმების შემთხვევაში, იგი შედგება ორი კომპლექტისაგან, თითოეული ოთხ ეგზემპლარად. თითოეულ მათგანს აქვს საკუთარი ფერთა გამა და

განკუთვნილია საბაჟო პროცედურების ყოველი ეტაპისთვის. კერძოდ, 1, 4 და 5 ეგზემპლარები გამოიყენება ტრანზიტის შემთხვევაში. ეგზემპლარები 1, 2 და 3 - ექსპორტის დროს, ხოლო ეგზემპლარები 6, 7 და 8 - იმპორტის დროს[59].

ფორმის ზედა მარცხენა კუთხეში მიეთითება ქვეყნის ან ევროკავშირის დასახელება, რომელთა ტერიტორიაზეც ფორმდება დოკუმენტი.

ბლანკები ივსება კონვენციაში მითითებული განმარტებების და გაერთიანებული კომიტეტის რეკომენდაციების შესაბამისად. ეად-ის შევსების ნაწილში, კომიტეტის ასეთი რეკომენდაციები პრაქტიკულად დეკლარაციების შევსების შესახებ ევროკავშირის წესების და განმარტებების იდენტურია.

შევსების შემდეგ ხდება ბლანკების ხელმოწერა ან მათზე კეთდება ტექნიკური აღნიშვნა. თუ ეად-ის დეკლარირების კომპიუტერული სისტემით გაფორმებისას გამოყენებული იქნა ელექტრონული ხელმოწერა, ამ შემთხვევაში სისტემა ავტომატურად აკეთებს აღნიშვნებს, რომლებიც ადასტურებს სახელმწიფო კონტროლის განხორციელებას და ფაქტებს, საბაჟო ბეჭდების მექანიკური გამოყენებისა და უფლებამოსილი პირების ხელმოწერის ნაცვლად.

ეად-ის წარდგენას თან უნდა ახლდეს საქონლის გაცხადებულ საბაჟო პროცედურაში დეკლარირებისთვის საჭირო დოკუმენტები.

საბაჟო ორგანოში დეკლარანტის ან მისი წარმომადგენლის მიერ ხელმოწერილი დეკლარაციის წარდგენა მიუთითებს, რომ დაინტერესებული პირი აცხადებს კონკრეტული საბაჟო პროცედურაში საქონლის დეკლარირების განზრახვას, სასჯელის შესაძლო გამოყენების გარეშე, რაც ნიშნავს პასუხისმგებლობის საკუთარ თავზე აღებას:

- დეკლარაციაში მითითებული მონაცემების სიზუსტეზე;
- თანდართული დოკუმენტების ნამდვილობაზე;
- ყველა იმ ვალდებულების დაცვაზე, რომლებიც გამომდინარეობენ მოცემული საქონლის შესაბამის პროცედურაში მოქცევიდან.

აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ ერთიანი ადმინისტრაციული დოკუმენტის გამოყენება რეკომენდირებული იყო ევროკავშირის მიერ „ასოცირების შესახებ შეთანხმებ“-ის ხელშეკრულების ფარგლებში.

არანაკლებ ინტერესს იწვევს საერთო ტრანზიტის შესახებ კონვენციის ანალიზი, რომელიც არეგულირებს ტრანზიტული გადაზიდვების პროცესს.

ხაზგასმით უნდა აღინიშნოს, რომ დაინტერესებული ქვეყნების კომპეტენტური ორგანოები ერთმანეთს წარუდგენენ მათ განკარგულებაში არსებულ ყველა ინფორმაციას, რომელიც მნიშვნელოვანია კონვენციის სათანადო გამოყენების დასადასტურებლად. ამიტომ, აუცილებლობის შემთხვევაში, შეიძლება განხორციელდეს სატრანსპორტო ოპერაციების შესახებ ინფორმაციის ურთიერთგაცვლა, რომელიც ხორციელდება პროცედურების T1 ან T2¹ -ის გამოყენებით.

კონვენციით დადგენილი ტრანზიტის სისტემის ფარგლებში შესაძლებელია ორის სახის - T1 და T2 პროცედურის გამოყენება(იხ. დანართი № 2.).

T1 - თან შედარებით გაცილებით გამარტივებული, ტრანზიტის T2 პროცედურა გამოიყენება მხოლოდ ევროკავშირის საქონლთან მიმართებაში და ამავე კავშირის წევრი ქვეყნების ტერიტორიაზე. T2 პროცედურით დაიშვება მხოლოდ ამ საქონლის ტრანზიტი, კონვენციის მონაწილე სხვა ქვეყნების ტერიტორიაზე(EFTA-ს ქვეყნები), მაგრამ იმ პირობით, რომ მათ ტერიტორიაზე საქონელი შეტანილია T2 პროცედურით და ამ ტერიტორიაზე იმყოფებოდა საბაჟო კონტროლს ქვეშ განსაზღვრული წესების დაცვით[61].

ამავე დროს, კონვენცია ადგენს საერთო წესს იმის შესახებ, რომ საგარეო ვაჭრობის ოპერაციების განხორციელებისას წარდგენილი უნდა იქნას გარანტია. ამ წესიდან გამომდინარე დადგენილია გამონაკლისი თვით კონვენციის მიერ. იმის გათვალისწინებით, რომ ხელშეკრულების მონაწილე ქვეყნებს ნებისმიერ შემთხვევაში, როგორც ერთდროულად, ასევე ინდივიდუალურად, შეუძლიათ დაადგინონ სხვა გამონაკლისი, როდესაც გარანტია საჭირო არ იქნება, თუმცა საერთო წესით ის უნდა იქნას წარმოდგენილი.

ჩვენს მიერ განხილული დოკუმენტების ანალიზის შეჯამებისას, აუცილებელია განვიხილოთ მეტად მნიშვნელოვანი დადებითი მომენტები.

¹T1- პროცედურა შეიძლება გამოყენებულ იქნას კონვენციის შესაბამისად, გადაზიდული ნებისმიერი საქონლის მიმართ და განსაზღვრავს საქონლის ტრანზიტით გადაზიდვის განხორციელების ღონისძიებებს ევროკავშირსა და თავისუფალი ვაჭრობის ევროპულ ასოციაციას (EFTA) შორის, ასევე თავისუფალი ვაჭრობის ევროპული ასოციაციის ქვეყნებს შორის.

T2- პროცედურა გამოიყენება იმ საქონლის მიმართ, რომელიც გადაადგილდება ევროკავშირში და მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ ასეთი საქონელი წარმოადგენს ევროკავშირის საქონელს. კონვენცია დეტალურად განსაზღვრავს პირობებს, თუ რა შემთხვევაში ითვლება საქონელი ევროკავშირის საქონლად.

არსებითი ღირსება არის ის, რომ დოკუმენტები მოქმედებენ ერთიან სამართლებრივ სივრცეში. აქედან გამომდინარე, ისინი არ ქმნიან ურთიერთშორის კონფლიქტს, როგორც სამართლებრივ არეში, ასევე პრაქტიკული გამოყენების სფეროში. ამასთანავე, ისინი საკმაოდ დეტალურად აღწერენ იმ ქვეყნებს შორის სასაქონლო გაცვლას პროცესს, რომლებმაც ამ დოკუმენტების რატიფიცირება მოახდინეს.

ორივე დოკუმენტში მკაფიოდ არის ხაზგასმული საქონელგაცვლის პროცესებისადმი სისტემური მიდგომა, რომელთა ნიშნებს წარმოადგენს მიდგომების, სტრუქტურის ერთგვაროვნება, პროცესის განხორციელებისა და კონტროლისთვის ერთიანი სტანდარტის ფორმირება ევროკავშირის მთელ ტერიტორიაზე.

გარდა ამისა, დოკუმენტებში ჩადებულია თითოეული რეგიონის ეროვნული თავისებურებების გათვალისწინების შესაძლებლობა, ეროვნული მაკონტროლებელი ორგანიზაციების დამატების გზით. მსგავსი სქემა დღესდღეობით ხორციელდება საქართველოშიც, საბაჟო ადმინისტრირების პრაქტიკაში რისკების მრავალდონიანი პროფილის დანერგვის მეშვეობით.

ქართულ კანონმდებლობაში ძირითადი დოკუმენტი, რომელიც არეგულირებს საერთაშორისო სატვირთო-სატრანზიტო საკითხებს არის საგადასახადო კოდექსი. კერძოდ, ძირითადი დებულებები, რომლებიც შეეხება ტრანზიტის ოპერაციას, მოცემულია 34-ე თავში. 230-ე მუხლი ტრანზიტს განსაზღვრავს, როგორც სასაქონლო ოპერაციას, რომელიც საშუალებას იძლევა უცხოური საქონელი საქართველოს საბაჟო ტერიტორიის გავლით გადაადგილდეს სატარიფო ღონისძიებების განხორციელების გარეშე, საბაჟო კონტროლის ქვეშ[52].

თუ უფრო დეტალურად განვიხილავთ ევროკავშირის ტერიტორიაზე გამოყენებული საერთო ტრანზიტის პროცედურების განხორციელების პრაქტიკას, მაშინ უნდა აღინიშნოს, რომ ის აჩერებს საქონელზე საბაჟო გადასახდელების გადახდის ვალდებულებას, გამგზავნ საბაჟო ორგანოს და დანიშნულების საბაჟო ორგანოს შორის მათი გადაადგილებისას. საერთო ტრანზიტის პროცედურა შეიძლება გამოყენებულ იქნას ეკონომიკური ოპერატორების მიერ, ერთი ხელშემკვრელი მხარისგან მეორეზე საქონლის გადაადგილების გამარტივებისთვის. თუმცა, მისი გამოყენებაარ არის სავალდებულო.

პროცედურების რეალიზება ხორციელდება ამა თუ იმ შეთანხმებული მხარის საბაჟო ადმინისტრაციების მიერ საბაჟო ორგანოების - გამგზავნი საბაჟო ორგანოების, ტრანზიტის საბაჟო ორგანოების, დანიშნულების საბაჟო ორგანოების ქსელის მეშვეობით.

პროცესი იწყება გამგზავნი საბაჟო ორგანოში და მთავრდება დანიშნულების საბაჟო ორგანოში საქონლისა და ტრანზიტული დეკლარაციის(ელექტრონული ან ქაღალდი სახით) წარდგენის მომენტში. ოფიციალურად მიღებული ტრანზიტის დეკლარაცია დანიშნულების საბაჟო ორგანოდან ბრუნდება გამგზავნი საბაჟო ორგანოში. ელექტრონული შეტყობინების ან დეკლარაციის ქაღალდის ასლის მიღებისას გამგზავნი საბაჟო ორგანო ასრულებს ტრანზიტის პროცედურას. პრინციპული თავისუფლდება თავისი ვალდებულებებისაგან დარღვევების არარასებობის შემთხვევაში.

სატრანზიტო ოპერაციებში მონაწილე მხარეების პასუხისმგებლობის წესები და პირობები დეტალურად არის განსაზღვრული კონვენციაში. ის ითვალისწინებს ტრანზიტული გადაადგილების ორ ვარიანტს:

- საერთო ტრანზიტის პროცედურით;
- გამარტივებული პროცედურით.

უფრო დეტალურად განვიხილოთ თითოეული მათგანი.

საერთო ტრანზიტის პროცედურა ხორციელდება ამა თუ იმ შეთანხმებულ მხარეთა საბაჟო ადმინისტრაციების მიერ საბაჟო ორგანოების - გამგზავნი საბაჟო ორგანოების, ტრანზიტის საბაჟო ორგანოების, დანიშნულების საბაჟო ორგანოების და საგარანტიო საბაჟო ორგანოების ქსელის მეშვეობით. ის აჩერებს საქონელზე საბაჟო გადასახდელების გადახდის ვალდებულებას, გამგზავნი საბაჟო ორგანოსა და დანიშნულების საბაჟო ორგანოს შორის მათი გადაადგილებისას.

ევროპულ პრაქტიკაში, პროცედურის განხორციელების სისტემა ეფუძნება პრინციპალის დანიშნულებას. ეს ნიშნავს, რომ პირი, რომელიც სატრანზიტო დეკლარაციის წარდგენით მიუთითებს სატრანზიტო ოპერაციის განხორციელების სურვილზე. ამასთანავე, პრინციპალი იღებს პასუხისმგებლობას საქონელი დადგენილ ვადაში წარადგინოს დანიშნულების საბაჟო ორგანოში, უცვლელად, ტრანზიტის დეკლარაციასთან ერთად(შესაბამის შემთხვევებში ლუქების მთლიანობის დაცვით). გარდა ამისა, ევროპული პრაქტიკა გულისხმობს პრინციპალზე პასუხისმგებლობის

დაკისრებას საჯარიმო სანქციის სახით, რომელიმე დადგენილი წესის დარღვევის შემთხვევაში. მსგავსი პრაქტიკა მოქმედებს საქართველოშიც.

ამ ღონისძიებების შედეგს წარმოადგენს ის ფაქტი, რომ პრინციპალი იღებს ვალდებულებას გარანტიის წარდგენაზე, გადასახდელების იმ თანხის ოდენობით, რომელთა გადახდის ვალდებულება შეჩერდა საქონლის ტრანზიტული გადაადგილების დროს.

ტრანზიტის ასეთი პროცედურა იწყება გამგზავნ საბაჟო ორგანოში და მთავრდება საქონლისა და ტრანზიტის დეკლარაციის წარდგენით დანიშნულების საბაჟო ორგანოში, ტრანზიტის წესების შესაბამისად.

გამგზავნ საბაჟო ორგანოში იგზავნება საკონტროლო შეტყობინება, რომელიც მისი მიღების შემდეგ ასრულებს ტრანზიტის პროცედურას და პრინციპალის პასუხისმგებლობას, თუ კი არ იკვეთება რაიმე სახის კანონდარღვევა. გარდა ამისა, გადამზიდველებს, რომლებისთვისაც ცნობილია, რომ საქონელი გადაადგილდება საერთო ტრანზიტის პროცედურის შესაბამისად, ასევე მართებთ მითითებულ ვადაში წარადგინონ საქონელი დანიშნულების საბაჟო ორგანოში, იდენტიფიკაციის საშუალებებისა და საქონლის მთლიანობის დაცვით, შესაბამის დოკუმენტებთან ერთად. თუმცა ისინი არ არიან ვალდებული გადაიხადონ გადასახდელები ტრანზიტის რეჟიმის დარღვევის შემთხვევაში.

არანაკლებ საინტერესოა გამარტივებული პროცედურების გამოყენების ანალიზი, რომელზეც ნებაართვა გაიცემა საბაჟო ორგანოების მიერ იმ ოპერატორებზე, რომლებიც წარადგენენ შესაბამის განაცხადს. იგი უნდა აკმაყოფილებდეს განსაზღვრულ მოთხოვნებს საიმედოობის, რეგულარობის, ოპერაციების განხორციელებისას დარღვევის არარსებობის, საბაჟო ორგანოებთან თანამშრომლობის და სხვა მოთხოვნების თვალსაზრისით.

ოპერატორებს, რომელთაც გააჩნიათ ავტორიზებული ეკონომიკური ოპერატორის სტატუსი, უფლება აქვთ განახორციელონ საერთო ტრანზიტის ოპერაციები საქონლისა და დეკლარაციის წარდგენის გარეშე, შესაბამისად, გამგზავ ან დანიშნულების საბაჟო ორგანოში.

სატრანზიტო პროცედურების გამარტივების მიზანი, რომელიც გამონაკლისის გარეშე, დამოკიდებულია საგარეო ეკონომიკური საქმიანობის მონაწილეთა

საიმედოობაზე და უკავშირდება ნებართვის გაცემას, არის ოპტიმალური კომპრომისის მიღწევა საბაჟო კონტროლის განხორციელებასა და ვაჭრობის გამარტივებას შორის.

ევროკავშირის პრაქტიკის თანახმად, ტრანზიტული გადაზიდვების დასრულებისას, საქონელი თანმხლებ დოკუმენტებთან ერთად წარედგინება დანიშნულების საბაჟო ორგანოს ან ავტორიზებულ ეკონომიკურ ოპერატორს. ეს საბაჟო ადმინისტრაციას აძლევს შესაძლებლობას შეამოწმოს, ჰქონდა თუ არა ადგილი რაიმე სახის სამართალდარღვევას სატრანზიტო ოპერაციის პროცესში და განახორციელოს ტრანზიტული საქონლისა და დოკუმენტების შედარება დანიშნულების პუნქტში, თუ როგორი სახით იყო ისინი წარდგენილი პროცედურის დასაწყისში. ეს ასევე არის ტრანზიტის პროცედურის ფიზიკური დასასრული.

პასუხისმგებლობას ტრანზიტის დამთავრებაზე იღებს დანიშნულების საბაჟო ორგანო, ხოლო პროცედურის დასრულება ხორციელდება გამგზავნი საბაჟო ორგანოს მიერ, დანიშნულების საბაჟო ორგანოდან საქონლის მისვლის დადასტურების და მონაცემების მიღების შემდეგ (ელექტრონული შეტყობინების ან ტრანზიტის დეკლარაციის „5“ ეგზემპლარის დაბრუნების გზით).

ქართულ პრაქტიკაში ტრანზიტის კონტროლის ავტომატიზებული სისტემის გამოყენებისას ტრანზიტის ოპერაციის დასრულება ხორციელდება დანიშნულების საბაჟო ორგანოების მიერ. ტრანზიტის საერთო პროცედურის ორივე ვარიანტის გამოყენებაზე საუბრისას აუცილებელია აღინიშნოს, რომ ქართული კანონმდებლობა არ ითვალისწინებს დასრულების ისეთ შესაძლებლობებს, რომელიც ასახულია კონვენციაში. ამაში მდომარეობს ძირითადი განსხვავება პროცედურის დასრულების ვარიანტებს შორის. საბაჟო ადმინისტრირების პროცესის დანარჩენი ელემენტების უმრავლესობა მსგავსია.

ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი დოკუმენტი რომელის რატიფიცირება მოხდა ბოლო პერიოდში არსი ევროკავშირთან „ღრმა და ყოვლისმომცველი თავისუფალი სავაჭრო სივრცის შესახებ შეთანხმება“ (DCFTA). ეს დოკუმენტი აღიარებულია საქართველოს მიღწევად და ის ჩვენს ქვეყანას საშუალებას აძლევს ქართული წარმოშობის საქონელი საბაჟო შეღავათებით მოხვდეს ევროპის ბაზარზე. მასში ასევე განსაზღვრულია ვალდებულებები და რეკომენდაციები, რომლებიც უნდა შეასრულოს საქართველომ მოცემული შეთანხმების ფარგლებში.

ამ დოკუმენტში მთელი თავი ეთმობა საბაჟოსა და ვაჭრობის ხელშეწყობას, რომელშიც მოცემული რეკომენდაციების შესრულება სავალდებულოა თითოეული მხარისთვის. შეთანხმების ფარგლებში[62]:

1. მხარეები თანხმდებიან როგორც ძირითად პრინციპზე, რომ მათი შესაბამისი საბაჟო და ვაჭრობის მარეგულირებელი კანონმდებლობა უნდა იყოს სტაბილური და ყოვლისმომცველი. ასევე დებულებები და პროცედურები უნდა იყოს პროპორციული, გამჭვირვალე, პროგნოზირებადი, არადისკრიმინაციული, მიუკერძოებელი და სრულდებოდეს ეფექტურად და ერთგვაროვნად, აგრეთვე უზრუნველყოს:

- ლეგიტიმური ვაჭრობის ხელშეწყობა და დაცვა საკანონმდებლო მოთხოვნების ეფექტური აღსრულების და შესაბამისობის ხარჯზე;
- ეკონომიკურ ოპერატორებზე ზედმეტი დადისკრიმინაციული ტვირთის დაკისრების თავიდან აცილება, თაღლითობის თავიდან აცილება და კანონმორჩილების მაღალი დონის მქონე ეკონომიკური ოპერატორების ხელშეწყობა;
- საბაჟო დეკლარირებისათვის ერთიანი ადმინისტრაციული დოკუმენტის გამოყენება;
- შესაბამისი ზომების გატარება საზღვარზე განხორციელებული საბაჟო პროცედურების ეფექტიანობის, გამჭვირვალობისა და გამარტივების ზრდისთვის;
- საქონლის შემოტანა, გატანის და გაშვების გამარტივების და ხელშეწყობის მიზნით, თანამედროვე საბაჟო ტექნიკის გამოყენება, რისკის შეფასების, გაფორმების შემდგომი კონტროლის და კომპანიის აუდიტის მეთოდების ჩათვლით;
- საბაჟოს და ვაჭრობის სფეროსთან დაკავშირებული საერთაშორისო ინსტრუმენტების გამოყენება, მსოფლიო საბაჟო ორგანიზაციის (მსო) დროებითი დაშვების შესახებ სტამბულის 1990 წლის კონვენციის, ჰარმონიზებული სისტემის 1983 წლის საერთაშორისო კონვენციის, ვაჭრობის მსოფლიო ორგანიზაციის, გაეროს 1975 წლის TIR კონვენციის, საქონლის სასაზღვრო კონტროლის ჰარმონიზაციის შესახებ 1982 წლის კონვენციის მიერ შემუშავებული ინსტრუმენტების ჩათვლით; ამასთანავე საჭიროებიდან

გამომდინარე შესაძლებელია მხედველობაში იქნეს მიღებული გლობალური ვაჭრობის ხელშეწყობის და უზრუნველყოფის შესახებ მსოფლიო საბაჟო ორგანიზაციის ჩარჩო სტანდარტების და ევროკომისიის ისეთი სახელმძღვანელოს გათვალისწინება, როგორცაა, საბაჟო სახელმძღვანელო რეკომენდაციები;

- საბაჟო პროცედურების გამარტივების და ჰარმონიზების შესახებ განახლებული კიოტოს 1973 წლის კონვენციის დებულებების იმპლემენტაციასა და ასახვასთან დაკავშირებული ზომების მიღება;
- არადისკრიმინაციული და ობიექტური კრიტერიუმების მიხედვით უფლებამოსილ მოვაჭრეთათვის გამარტივებული პროცედურების დანერგვა და გამოყენება;
- საბაჟო რეგულაციების და პროცედურული მოთხოვნების დარღვევისთვის დაკისრებული ნებისმიერი ჯარიმის თანაზომადობისა და არადისკრიმინაციულობის უზრუნველყოფი წესების შემოღება, ასევე იმის უზრუნველყოფა, რომ ამ წესების აღსრულებამ არ გამოიწვიოს გაუმართლებელი და უსაფუძვლო შეფერხებები;

2. სამუშაო მეთოდების გაუმჯობესების, ასევე განხორციელებული ოპერაციების არადისკრიმინაციულობის, გამჭვირვალობის, ეფექტიანობის, კეთილსინდისიერების და ანგარიშვალდებულების უზრუნველყოფის მიზნით, მხარეები:

- მიიღებენ შემდგომ ზომებს საბაჟო და სხვა შესაბამისი უწყებების მიერ მოთხოვნილი ინფორმაციის და დოკუმენტების სტანდარტიზაციის, გამარტივების და შემცირებისათვის;
- საქონლის სწრაფი გაშვების და გაფორმების უზრუნველყოფის მიზნით შეძლებისდაგვარად გაამარტივებენ მოთხოვნებსა და ფორმალურ მხარეს;

3. ტრანზიტთან დაკავშირებით:

- ამ შეთანხმების მიზნებისათვის გამოიყენება ტრანზიტის წესები და განმარტებები, რომლებიც განსაზღვრულია ვაჭრობის მსოფლიო ორგანიზაციის დებულებებით, კერძოდ 1994 წლის GATT-ის მე-5 მუხლით, და დაკავშირებული დებულებებით, ვაჭრობის ხელშეწყობასთან დაკავშირებული დოკას მოლაპარაკებების რაუნდის შედეგად მიღებული

განმარტებების და ცვლილებების ჩათვლით. აღნიშნული დებულებები ვრცელდება მაშინაც, როდესაც საქონლის ტრანზიტი იწყება ან მთავრდება მხარის ტერიტორიაზე;

- მომავალში საქართველოს საერთო სატრანზიტო სისტემაში მონაწილეობის გათვალისწინებით, მხარეები შეეცდებიან მათი შესაბამისი საბაჟო სატრანზიტო სისტემების განვითარებადი კავშირის მიღწევას;
- ტრანზიტული მოძრაობის ხელშესაწყობად მხარეები უზრუნველყოფენ მათ ტერიტორიაზე არსებულ უწყებებსა და სამსახურებს შორის თანამშრომლობას და კოორდინაციას. ტრანზიტთან მიმართებაში მხარეები ასევე შეუწყობენ ხელს სახელმწიფო უწყებების და კერძო სექტორის თანამშრომლობას.

ამ რეკომენდაციების შესრულება ხელს შეუწყობს საგარეო ვაჭრობის განვითარებას და სასაქონლო-სატრანზიტო ნაკადების გაფორმების ეფექტურობის ამაღლებას.

უმნიშვნელოვანესი თანამედროვე ევროპულ საბაჟო კონცეფციას წარმოადგენს ავტორიზებული ეკონომიკური ოპერატორი (შემდეგში აეო), რომლის დანერგვის ვალდებულება აღებული აქვს საქართველოს DCFTA-ს ფარგლებში. აეო კომპანიებს საშუალებას აძლევს უფრო გამჭვირვალედ და კანონიერად წარმართონ საკუთარი საქმიანობა, სანაცვლოდ კი ისარგებლონ მთელი რიგი საბაჟო უპირატესობებით და შეღავათებით. საქართველოში 2009 წლიდან მოქმედებს „ოქროს სია“-ს პროგრამა, რომელიც ეფუძნება აეო-ს კონცეფციას, თუმცა არსებითად განსხვავდება მისგან.

„ოქროს სია“-ს პროგრამასთან შედარებით აეო-ს გააჩნია მთელი რიგი უპირატესობები:

- ✓ ავტორიზებული ეკონომიკური ოპერატორად რეგისტრირება შეუძლიანებისმიერ მსურველ კომპანიას, რომელსაც აქვს რაიმე სახის შეხება საბაჟოსთან. ეს შეიძლება იყოს: საზღვაო გადამზიდავი, პორტის ოპერატორი, სარკინიგზო ან საავტომობილო გადამზიდავი, ექსპედიტორი, ლოგისტიკური კომპანია და სხვა. „ოქროს სია“ კი აერთიანებს მხოლოდ მსხვილ იმპორტიორებს და ექსპორტიორებს და მათ სთავაზობს პროცედურულ შეღავათებს და უპირატესობებს.

- ✓ ევროკავშირში რეგისტრირებული ავტორიზებული ეკონომიკური ოპერატორები საქართველოსგან განსხვავებით საბაჟო პროცედურების განხორციელების ყველა ეტაპზე სარგებლობენ პროცედურული შეღავათებით, როგორცაა: საქონლის ქვეყანაში შემოტანა, ლოგისტიკა და დასაწყობება, სხვადასხვა საბაჟო რეჟიმში მოქცევა, შიდა ტრანზიტი და ა.შ.;
- ✓ ავტორიზაციის პროცესში ევროკავშირის ქვეყნები ყურადღებით სწავლობენ აეო-ს მსურველი კომპანიის საქმიანობას. ტარდება კომპანიის შეფასება ორი ძირითადი მიმართულებით: 1) კანონმორჩილების ისტორია და კეთილსინდისიერება. 2) კომპანიის ორგანიზაციული და სტრუქტურული მოწყობის ფორმა, შიდა ბიზნეს პროცესების მართვა და მენეჯმენტი, რომელიც გამორიცხავს შეცდომების დაშვების ალბათობას და ცალკეული რგოლების მიერ არაკეთილსინდისიერი გადაწყვეტილებების მიღების რისკს.

აეო-ს კონცეფცია ასოცირების შესახებ შეთანხმებით აღებული ვალდებულების ფარგლებში შემუშავდა და აისახა ქართულ კანონმდებლობაში, თუმცა მისი პრაქტიკული განხორციელება სრულყოფილად ჯერ არ მომხდარა, რაც სერიოზულ ნაკლოვანებად უნდა ჩაითვალოს.

განსაკუთრებით აღნიშვნას საჭიროებს ევროკავშირის „ახალი კომპიუტერიზებული სატრანზიტო სისტემის“ (NCTS) პროექტი. „ახალი კომპიუტერიზებული სატრანზიტო სისტემის“ (New Computerised Transit System (NCTS)), მოწოდებულია უზრუნველყოს საგარეო ეკონომიკური საქმიანობის განხორციელების და ბაზრის კონტროლის ეფექტურობა. ეს სისტემა ეფუძნება კომპიუტერულ სისტემებს და მონაცემთა ელექტრონული დამუშავებას, ელექტრონული შეტყობინებების მიმოცვლას, რაც ხდის მას ბევრად ეფექტურს და მოსახერხებელს, ქაღალდურ დოკუმენტბრუნვასთან შედარებით.

„ახალი კომპიუტერიზებული ტრანზიტის სისტემ“-ის ძირითად ამოცანას წარმოადგენს[63]:

- ტრანზიტის პროცედურების მწარმოებლურობისა და ეფექტურობის გაზრდა;

- თაღლითობის ფაქტების აღმოჩენისა და წინასწარი გაფრთხილების მექანიზმების სრულყოფა;
- ტრანზიტული პროცედურების დროს განსახორციელებელი ოპერაციების დაჩქარება და მათი დაცვის უზრუნველყოფა.

ელექტრონული შეტყობინებების გაცვლა ხდება სამ დონეზე[63]:

- საბაჟო ორგანოებსა და ეკონომიკურ ოპერატორებს შორის(საგარეო დონე);
- ქვეყნის საბაჟო ორგანოებს შორის(ეროვნული დონე);
- ეროვნულ საბაჟო ადმინისტრაციებს (ურთიერთშორის) და კომისიას შორის(საერთო დონე).

„ახალი კომპიუტერიზებული ტრანზიტის სისტემა“ გამოიყენება ევროგაერთიანების ზონაში და საერთო ტრანზიტის მეშვეობით გარე და შიდა ტრანზიტისთვის იმ შემთხვევებში, როცა ისინი ხორციელდება "T1" ან "T2" ფორმით შესრულებული ერთიანი ადმინისტრაციული დოკუმენტის გამოყენებით.

„ახალი კომპიუტერიზებული ტრანზიტის სისტემ“-ის უპირატესობა იმაში მდგომარეობს, რომ მთელი რიგი მოქმედებები ხორციელდება ავტომატურად, კომპიუტერული სისტემის მეშვეობით. აქ შედის, როგორც მონაცემთა სისწორის შემოწმება, ასევე კორესპონდენციული დოკუმენტების გაგზავნა შესაბამის ორგანოებში. საქონლის საბაჟო გაფორმებაში კომპიუტერული ტექნოლოგიების დანერგვა არის აშკარა და გარდაუვალი პროცესი. თანდათანობით, ამ სფეროში ინფორმაციის ავტომატიზებული დამუშავება საბოლოოდ გამოდევნის ქაღალდის გამოყენებას. ინფორმაციის ავტომატიზებული დამუშავების უპირატესობა არის:

- დამუშავების მაღალი სიჩქარე;
- შესრულებული სამუშაოს მოცულობის გადიდება;
- მაღალი საიმედოობა;

მანქანური შრომის უწყვეტობა წარმოშობს მუშაობის სტაბილურობას, ეს კი ნიშნავს საბაჟო გაფორმების დაჩქარებას.

3.3 საბაჟო სფეროში ლოგისტიკური მართვის პრინციპების გამოყენების თეორიული საფუძვლების შემუშავება

ჩატარებული კვლევის მასალების მიხედვით, დღეისათვის მსოფლიო ეკონომიკაში აქტიურად მიმდინარეობს ინტეგრაციის პროცესი და განვითარების ყოველ ახალ ეტაპზე ბაზრის ფუნქციონირება ხდება უფრო და უფრო სტრუქტურული და ორგანიზებული. საბაჟო კანონმდებლობის სრულყოფა და საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვების საბაჟო ადმინისტრირების ტექნოლოგიის და მეთოდების გაუმჯობესება ბიზნესის განვითარების საფუძველს წარმოადგენს.

საბაჟო ადმინისტრირების გლობალური განვითარების ტენდენციის კვლევისას დგინდება, რომ ევროკა-აზიის მარშრუტით სატვირთო გადაზიდვების პროცესში მათი თავისებურებები და ევროკავშირის, როგორც ძირითადი სავაჭრო პარტნიორის გამოცდილებები სრულყოფილად არ არის გათვალისწინებული ჩვენი ქვეყნის საბაჟო ორგანოების კავკასიის რეგიონში შემავალი ქვეყნების საბაჟო ადმინისტრაციებთან ურთიერთობისას.

ამასთან დაკავშირებით აუცილებლობას წარმოადგენს უფრო ეფექტური საბაჟო ადმინისტრირების სისტემის შექმნა საერთაშორისო სატრანზიტო ტვირთების ნაკადებისათვის აღნიშნული მიმართულებით. საერთაშორისო სატრანზიტო ტვირთების გადაზიდვებისას საბაჟო ადმინისტრირების ახალი მიდგომების რეალიზაციისათვის აუცილებელია ისეთი ღონისძიებების განხორციელება, რომლებიც მიმართული იქნება შემდეგი ამოცანების რეალიზაციისათვის:

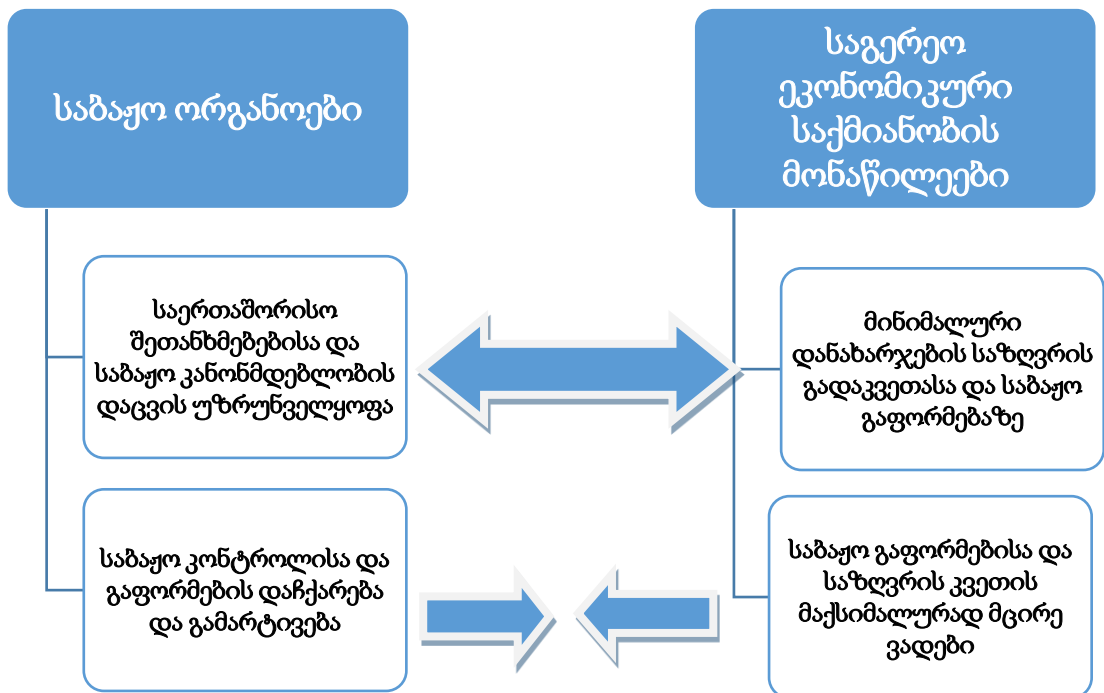
1. კონცეპტუალური აპარატის დაზუსტება;
2. გამოყენებული დოკუმენტების ტიპებისა და ფორმების უნიფიკაცია;
3. საბაჟო ორგანოებს და ბიზნეს ორგანიზაციებს შორის ისეთი პარტნიორული ურთიერთობების განვითარება, რომელიც დაეფუძნება ჩარჩო სტანდარტებში დასახელებულ პრინციპებს;
4. ტვირთების საერთაშორისო სატრანზიტო გადაზიდვების ორგანიზაციისას, რისკების შემცირების მიზნით გადაწყვეტილებების დამუშავება.

მსოფლიო ვაჭრობის აქტიური გლობალიზაცია და ლიბერალიზაცია ქმნის საქონლის და სატრანსპორტო საშუალებების საბაჟო გაფორმების და საბაჟო კონტროლის პროცესში საგარეო ეკონომიკური საქმიანობის მონაწილეთა და საბაჟო

ორგანოების ურთიერთქმედების ოპტიმალურად ორგანიზებული სისტემის ფორმირების წინაპირობას.

საბაჟო ორგანოების ძირითად ამოცანას წარმოადგენს საერთაშორისო შეთანხმებათა მოთხოვნების განხორციელება ეროვნული უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მიზნით და მასთან ერთად საბაჟო კონტროლის გამარტივება და დაჩქარება, რადგან იგი პირდაპირ გავლენას ახდენს სახელმწიფოს საგარეო სავაჭრო საქმიანობაზე.

საგარეო ეკონომიკური საქმიანობის მონაწილეები თავის მხრივ დაინტერესებული არიან საბაჟო ოპერაციების განხორციელებისას შემცირდეს შეფერხებები და ტვირთის გაშვების დრო, რადგან საბაჟო ოპერაციების გამარტივება საშუალებას იძლევა შემცირდეს საზღვარზე საბაჟო ოპერაციების განხორციელება საგარეო ეკონომიკური საქმიანობის მონაწილეთა მხრიდან საბაჟო კანონმდებლობის მოთხოვნების დაცვით.



ნახ. 3. საბაჟო ორგანოებისა და სეს მონაწილეთა მიზნები და მათი ურთიერთქმედება

საბაჟო ორგანოებს და საგარეო ეკონომიკური საქმიანობის მონაწილეებს შორის ურთიერთქმედების ეფექტური ორგანიზაციის მიზანია არა მარტო საგარეო ვაჭრობის მონაწილე ქვეყნების მოთხოვნების დაკმაყოფილება საქონლის გადაადგილების გამარტივების მიზნით, არამედ ისიც რომ მიღებული იქნას მაღალი ეკონომიკური

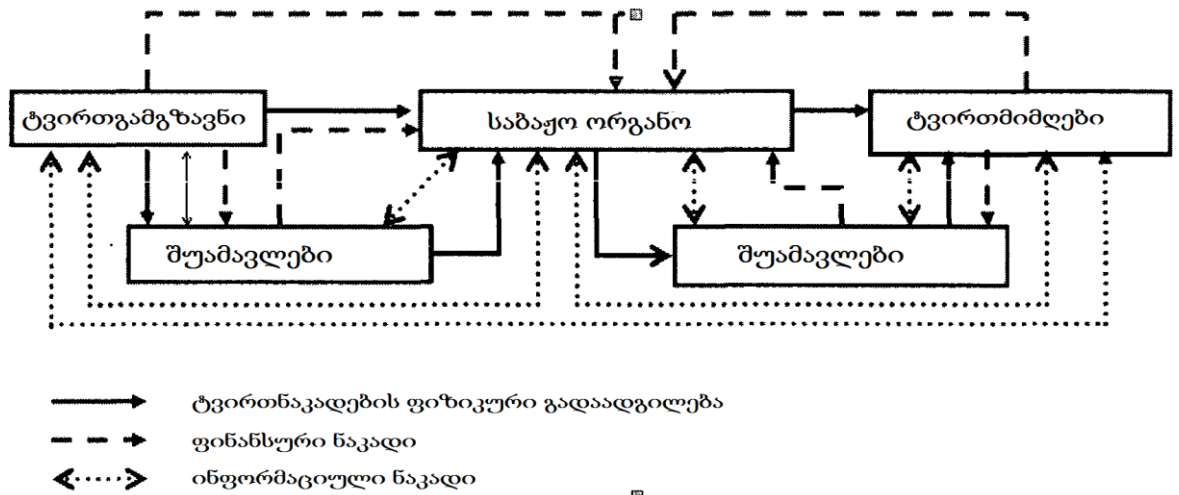
ეფექტი საბაჟო კანონმდებლობის და კონტროლის მოთხოვნების შესაბამისად. საერთაშორისო ვაჭრობაში მიზანმიმართული ცვლილებები, გლობალიზაცია და ინფორმაციული ტექნოლოგიების დანერგვა ავალდებულებს საბაჟო ორგანოებს თავიანთ საქმიანობასა და მოთხოვნებში შეიტანონ ცვლილებები მიმდინარე პროცესების გათვალისწინებით.

საბაჟო ორგანოები ერთის მხრივ ვალდებული არიან საგარეო ეკონომიკური საქმიანობის მონაწილეებთან ითანამშრომლონ ეფექტურად, რათა განხორციელდეს საბაჟო საზღვრის გავლით ტვირთების ოპერატიული გადაადგილება და მეორეს მხრივ მათ უნდა დაიცვან ქვეყნის ინტერესები აკძალვების და შეზღუდვების მოთხოვნებიდან გამომდინარე.

თანამედროვე ეტაპზე, საბაჟო ორგანოები წარმოადგენენ სამსახურებს, რომელთა საქმიანობა ძირითადად მიმართულია ფისკალური და სამართალდაცვითი ფუნქციების განხორციელებაზე. ამასთან, კანონმდებლობით სამსახური ვალდებულია გავლენა მოახდინოს საგარეო ვაჭრობის განვითარებაზე, რაც საბაჟო სამსახურის ფუნქციონირების რეალურ ცვლილებებზე მიუთითებს.

მსოფლიო გამოცდილება გვიჩვენებს, რომ საბაჟო ინსტიტუტებს და საგარეო ეკონომიკური საქმიანობის მონაწილეებს შორის ურთიერთთანამშრომლობა წარმოადგენს საბაჟო სამსახურების წინაშე მდგომი ამოცანების ეფექტურად გადაჭრის აუცილებელ ფაქტორს ტვირთბრუნვის დაჩქარების, ბიუჯეტის შევსების და ქვეყნის ეროვნული უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მიზნით.

საბაჟო ორგანოების და საგარეო ეკონომიკური ურთიერთობის მონაწილეებს შორის ურთიერთდამოკიდებულების ანალიზის მიზნით აუცილებელია გავანალიზოთ საქონლის მოძრაობის მთელი პროცესი მწარმოებლიდან მომხმარებლამდე. ეს საშუალებას მოგვცემს გამოვავლინოთ ეტაპები, რომლებიც მაქსიმალურ გავლენას ახდენს საქონლის მოძრაობის ეფექტურობაზე და კანონმდებლობის დაცვის ხარისხზე საერთაშორისო ეკონომიკური საქმიანობის მონაწილეების მიერ საგარეო ვაჭრობის ოპერაციების შესრულებისას. საგარეო ვაჭრობის ოპერაციების განხორციელების საერთო სქემა შეიძლება წარმოვადგინოთ შემდეგი სახით (ნახ. 4).



ნახ. 4. საგარეო-სავაჭრო ოპერაციების განხორციელების სქემა
წყარო: ადაპტირებულია ავტორის მიერ.

საბაჟო ორგანოები იკავებენ ცენტრალურ ადგილს და თამაშობენ წამყვან როლს საქონლის საერთაშორისო გადაადგილების ლოგისტიკური ორგანიზების პროცესში, მაგრამ ლოგისტიკის გამოყენება თვითონ საბაჟო ორგანოების საქმიანობაში თანამედროვე ეტაპზე შეზღუდულია, რაც არ შეიძლება უარყოფითად არ მოქმედებდეს საგარეო ვაჭრობის ტვირთბრუნვის დინამიკაზე.

საგარეო ეკონომიკური საქმიანობის მონაწილეებისათვის დროის ხარჯვის მნიშვნელოვანი ეტაპია საბაჟო დეკლარირების პროცესი. საბაჟო ოპერაციის განხორციელების პროცესში და საბაჟო კონტროლის ჩატარებისას ნებისმიერი შეფერხება, სატრანსპორტო საშუალებებისა და ტვირთის იძულებითი გაჩერების გამო, ცალსახად მოქმედებს მწარმოებელი ფირმის მოგებაზე, რადგან იზრდება ხარჯები საბაჟო სფეროში მომსახურების ორგანიზაციის გამო.

საბაჟო ორგანოები უშუალო ზემოქმედებას ახორციელებენ საერთაშორისო გადაზიდვების ლოგისტიკური სისტემის მიზნების და ამოცანების შესრულებაში. მათი საქმიანობის ოპტიმიზაცია საშუალებას იძლევა დაჩქარდეს ტვირთის მიწოდების პროცესი გამყიდველიდან მყიდველამდე. საბაჟო ორგანო ეს არის რგოლი, რომლის საქმიანობაზე დიდადაა დამოკიდებული საგარეო ეკონომიკურ საქმიანობაში მონაწილეების დანახარჯების მნიშვნელოვანი ნაწილი. ამასთან ეს დანახარჯები დაკავშირებულია საბაჟოს არასრულყოფილ ფუნქციონირებასთან, ფორმალური საქმიანობის შესრულებიდან გამომდინარე.

სამუშაოს შემდგომი განხორციელების მიზნით აუცილებელია განვსაზღვროთ ზოგიერთი ის ტერმინი, რომელთა გამოყენება საშუალებას მოგვცემს უფრო ზუსტად გამოვყოთ საბაჟო ადმინისტრირების პროცესის მნიშვნელოვანი მომენტები. საერთო მიზნებიდან გამომდინარე საბაჟო სისტემა შეიძლება განვიხილოთ ლოგისტიკური მართვის კონცეფციის ფარგლებში. ამ მხრივ მნიშვნელოვანია ლოგისტიკის ძირითადი პრინციპების გამოყენება საბაჟო სფეროში კონტროლის ტექნოლოგიის ოპტიმიზაციის ან გაუმჯობესების მიზნით.

ლოგისტიკა, როგორც მეცნიერება, შეისწავლის და შეიმუშავებს მეცნიერულ პრინციპებს, მეთოდებს, მათემატიკურ მოდელებს, რომლებიც საშუალებას იძლევა მოვახდინოთ ტვირთების ტრანსპორტირების, დასაწყობების და სხვა მატერიალური თუ არამატერიალური ოპერაციების დაგეგმვა, კონტროლი და მართვა.

თანამედროვე ეტაპზე ლოგისტიკის პრინციპების გამოყენება საბაჟო საქმიანობაში შეზღუდულია, რაც თავისთავად ცხადია უარყოფითად მოქმედებს საგარეო ტვირთბრუნვის დინამიკაზე. საბაჟო ობიექტები უშუალოდ ახდენენ გავლენას საერთაშორისო გადაზიდვებში ლოგისტიკური სისტემების ამოცანების რეალიზაციასა და შესრულებაში. ე.ი. მათი საქმიანობის ლოგისტიზაცია საშუალებას იძლევა დაჩქარდეს გამყიდველიდან მყიდველამდე საქონლის მიწოდების პროცესი.

საბაჟო ორგანოების საქმიანობის ლოგისტიზაცია – ეს არის მიზანმიმართული პროცესი ძირითად საბაჟო ოპერაციებზე ლოგისტიკური მიდგომების მიზნით და დაკავშირებულია საქონლის ფიზიკურ გადაადგილებასთან საბაჟო საზღვრზე. ამასთან ლოგისტიზაციის ცნების ქვეშ განიხილება ტვირთების საბაჟო კონტროლის პროცესის რაციონალიზაცია საინფორმაციო ტექნოლოგიების ფართომასშტაბიანი გამოყენებით.

საბაჟო საქმის ლოგისტიზაციის განხორციელებისას, პირველ რიგში უნდა გამოიყოს საბაჟო პროცედურებზე ლოგისტიკური მიდგომების გავრცელების მიზანმიმართული პროცესი. ეს გულისხმობს, საგარეო ეკონომიკური საქმიანობის ყველა მონაწილეს შორის ურთიერთქმედებათა ოპტიმალურ ორგანიზებას, საქონლის და სატრანსპორტო საშუალების საბაჟო გაფორმების პროცესში.

პროცესების ლოგისტიკური მართვა საშუალებას იძლევა მნიშვნელოვნად შემცირდეს საბაჟო ოპერაციებზე გაწეული დანახარჯები და გაიზარდოს მათი ეფექტურობა. საბაჟო ოპერაციების განხორციელების ოპტიმიზაციასა და მართვაში ლოგისტიკის მეთოდების გამოყენების შესაძლებლობების განსაზღვრის მიზნით,

აუცილებელია განვიხილოთ ლოგისტიკის ძირითადი პრინციპები საბაჟო ორგანოებში გამოყენების თვალსაზრისით. ამისათვის გამოვყოთ ლოგისტიკის შემდეგი ძირითადი პრინციპები[39; 40]:

1. სისტემური მიდგომის პრინციპი;
2. ტოტალური დანახარჯების პრინციპი;
3. გლობალური ოპტიმიზაციის პრინციპი;
4. ლოგისტიკური კოორდინაციის და ინტეგრაციის პრინციპი;
5. სერვისის განვითარების პრინციპი;
6. დანახარჯების გადანაწილების მიზნით კომპრომისების თეორიების გამოყენება;
7. მოდელირების და საინფორმაციო-კომპიუტერული მხარდაჭერის პრინციპი;
8. ხარისხის საყოველთაო მართვის პრინციპი(TQM);
9. ლოგისტიკური მენეჯმენტის პროცესის უზრუნველყოფის პრინციპის დამუშავება;
10. ლოგისტიკურ სისტემებში ყველა ფუნქციის და ტექნოლოგიური გადაწყვეტილებების ჰუმანიზაციის პრინციპი.

გავანალიზოთ ყველა ზემოთ ჩამოთვლილი პრინციპი დაწვრილებით.

სისტემური მიდგომის პრინციპი გულისხმობს კვლევის ობიექტის, როგორც სისტემის გათვალისწინებას. მაქსიმალური ეფექტი შეიძლება მივიღოთ მხოლოდ იმ შემთხვევაში, როცა მატერიალური ნაკადის ოპტიმიზაცია ხდება ნედლეულის პირველადი წყაროდან საბოლოო მომხმარებლამდე მთელი პროცესის განმავლობაში და არა ცალკეული საწარმოს ან განყოფილების ჩარჩოებში. ამ შემთხვევაში ლოგისტიკური ჯაჭვის თითოეული რგოლი აუცილებელია განვიხილოთ როგორც მთლიანი სისტემა, იმისათვის რომ შეთანხმდეს ეკონომიკური ინტერესი მის ცალკეულ ელემენტებს შორის.

სისტემური მიდგომა საშუალებას იძლევა ნებისმიერი საწარმო განვიხილოთ როგორც ერთმანეთთან დაკავშირებული ქვესისტემების კომპლექსი, რომლებიც გაერთიანებული არიან ერთი მიზნით. ამ ქვესისტემებს ანდა ქვედანაყოფებს შორის აუცილებელია საიმედო მჭიდრო ურთიერთკავშირის არსებობა. აღნიშნული

პრინციპის რეალიზაცია საბაჟო ორგანოების საქმიანობაში შეიძლება განვიხილოთ როგორც მიკრო, ასევე მაკრო დონეზე.

მიკრო დონეზე სისტემურმა მიდგომამ უნდა უზრუნველყოს საბაჟოს სხვადასხვა განყოფილებებს და ქვედანაყოფებს შორის კოორდინირებული ურთიერთშეთანხმებული საქმიანობა, იგივეა რაც მათი საქმიანობის ფუნქციონალური კოორდინაცია. ამ დონეზე შედარებით იოლია ურთიერთობის ეფექტური ორგანიზება ქვედანაყოფების საქმიანობის ზუსტი რეგლამენტაციის გათვალისწინებით.

სხვადასხვა ფუნქციურმა განყოფილებებმა ურთიერთობა უნდა ააწყონ ისე, რომ საბაჟო ორგანოებმა ტვირთების საბაჟო გაფორმების და კონტროლის ოპერაციები ჩაატარონ მინიმალური დანახარჯებით. დღეისათვის საბაჟოების მიერ მიმდინარეობს მუშაობა საბაჟო კონტროლის ხარისხის გაუმჯობესების და კონტროლის დროის მაქსიმალურად შესამცირებაზე. ეს მომგებიანია როგორც საერთაშორისო ეკონომიური საქმიანობის მონაწილეებისათვის, ასევე თვით საბაჟო ორგანოებისათვის. ე.ი. სისტემური მიდგომის პრინციპი შესაძლოა მარტივად იქნეს რეალიზებული საბაჟო ორგანოების საქმიანობაში თუ მათ განვიხილავთ როგორც ლოგისტიკური სისტემის ცალკეულ რგოლებს.

თუ აღნიშნული პრინციპის დანერგვის შესაძლებლობას წარმოვადგენთ მაკროდონეზე, აღმოვაჩინთ რომ ტვირთების საერთაშორისო გადაზიდვების ორგანიზაციაში საბაჟო ორგანოების მნიშვნელოვანი როლის მიუხედავად, ისინი რჩებიან ნაკლებად ლოგისტირებად ელემენტებად. სისტემური მიდგომის რეალიზაციის მიზნით აუცილებელია სისტემის ყველა ელემენტის ერთი მიზნისათვის გაერთიანება.

ე.ი. საბაჟო ორგანოების საქმიანობის ორგანიზაციებს შორისი კოორდინაციისათვის აუცილებელია საბაჟოს ურთიერთქმედება საერთაშორისო ეკონომიკური საქმიანობის მონაწილეებთან. საბაჟო ორგანოების საქმიანობის ოპტიმიზაციის მიზნით აუცილებელია ურთიერთქმედების მყარი და სწორი სქემის შედგენა საერთაშორისო ეკონომიკური საქმიანობის მონაწილეებს და საბაჟო სფეროს წარმომადგენლებს შორის. ეს საშუალებას მოგვცემს შემცირდეს მოცდენა, საბაჟო ოპერაციების შესაბამისად, საქონლის საბაჟო კონტროლის განხორციელებასთან დაკავშირებით.

საბაჟო კანონმდებლობის დოკუმენტაციის ელექტრული წარმოება და წინასწარი ინფორმირების, რისკების მართვის სისტემის და კონსულტირების განვითარება ქმნის საბაჟოსა და საერთაშორისო ეკონომიკური საქმიანობის მონაწილეებს შორის ეფექტური ურთიერთთანამშრომლობის საკმარის წინაპირობას. ინფორმაციული საბაჟო ტექნოლოგიების ეფექტური განვითარება საშუალებას იძლევა ორივე მხარეს შეუმცირდეს საბაჟო ოპერაციების განხორციელების დანახარჯები. ეს კი გამოიწვევს საგარეო ვაჭრობის ბრუნვის გადიდებას და დადებითად იმოქმედებს ქვეყანაში ეკონომიკურ სიტუაციაზე.

სისტემური მიდგომის რეალიზაციის მაგალითს წარმოადგენს დოკუმენტაციის ელექტრული წარმოება, რაც მაგალითად, შეამცირებს საბაჟო დეკლარაციის შევსების მაქსიმალურ დროს 0,5-1,5 საათამდე. ეს მომგებიანია როგორც დეკლარანტებისათვის, ასევე საბაჟოსათვის, რადგან მცირდება დანახარჯები საბაჟო ფორმალბის შესრულებაზე.

თუ აღნიშნული პრინციპის გამოყენებას განვიხილავთ საბაჟო ორგანოების მაგალითზე, მაშინ დიდი მნიშვნელობა ენიჭება საინფორმაციო ნაკადს. ეს იმას ნიშნავს, რომ საბაჟო ორგანოებში სისტემური მიდგომის პრინციპი მდგომარეობს შემდეგში: მაქსიმალური ეფექტი შეიძლება მივიღოთ საინფორმაციო ნაკადების დამუშავების კომპლექსური ოპტიმიზაციის შემთხვევაში. ამასთან საბაჟო ორგანოს ყველა ქვედანაყოფი მუშაობს როგორც ერთიანი მთლიანი სისტემა.

ტოტალური დანახარჯების პრინციპი. ლოგისტიკის ერთ-ერთი ძირითადი ამოცანაა ლოგისტიკური დანახარჯების მინიმალიზაცია მთელი ლოგისტიკური ჯაჭვის მანძილზე ნედლეულის პირველადი წყაროდან საბოლოო მომხმარებლამდე.

საბაჟო ორგანოებში მნიშვნელოვან ამოცანას წარმოადგენს საბაჟო ოპერაციების შესრულებაზე დანახარჯების კომპლექსური შემცირება. გარდა ამისა აღნიშნული პრინციპი აქტუალურია საერთაშორისო ეკონომიკური საქმიანობის მონაწილეების და საბაჟო ორგანოების ურთიერთქმედებისას.

ტოტალური დანახარჯების პრინციპი უფრო აქტუალურია საგარეო ეკონომიკური საქმიანობის მონაწილეებისათვის, რადგან მათ შეუძლიათ შეამცირონ კომპლექსური დანახარჯები ტვირთების გადაზიდვაზე საბაჟო კონტროლის ეტაპზე დანახარჯების შემცირებით. ამისათვის აუცილებელია საბაჟო ორგანოების სრული და ხარისხიანი ინფორმაციით უზრუნველყოფა გადასაადგილებელი ტვირთის შესახებ,

მაგალითად, გარიგების შესახებ მონაცემების წინასწარი წარდგენით. თუმცა საბაჟო ორგანოებისათვის უფრო პრიორიტეტულია კანონმდებლობის დაცვის უზრუნველყოფა. ამასთან დაკავშირებით შეიძლება გამოყენებული იქნას საბაჟო კონტროლის ცალკეული ფორმები, რომლებიც მოითხოვენ მათი განხორციელებისათვის დამატებით დანახარჯებს (მაგალითად, საბაჟო დათვალიერების ჩატარება).

გლობალური ოპტიმიზაციის პრინციპი. ლოგისტიკური სისტემის მართვის ან სტრუქტურის ოპტიმიზაციის პროცესში აუცილებელია კერძო მიზნების შეთახმება ამ სისტემის ცალკეული ელემენტების ფუნქციონირებასთან გლობალური ოპტიმიზაციის მისაღწევად.

აღნიშნული პრინციპი გვთავაზობს სხვადასხვა ოპტიმალური ღონისძიებების შემუშავებას და ჩატარებას დანახარჯების შემცირების და მოგების გაზრდის მიზნით. ამ შემთხვევაში ორგანიზაციის შიგნით მიმდინარეობს სხვადასხვა ლოგისტიკური გათვლები და შეირჩევა მოგების თვალსაზრისით მაქსიმალურად ოპტიმალური ვარიანტი. ლოგისტიკაში ოპტიმიზაციის თვალსაზრისით მიდგომა გულისხმობს ოპტიმალური წონასწორობის უზრუნველყოფას ორ ან რამდენიმე ორგანიზაციას შორის. საბაჟო ორგანოების საქმიანობის ოპტიმიზაცია შეიძლება განხორციელდეს რამდენიმე კონკრეტული ღონისძიების გატარებით. აღნიშნული პრინციპის რეალიზაცია შესაძლებელია განხორციელდეს თანამედროვე მოწყობილობების დანერგვით ან კიდევ, ინფორმაციული საშუალებების გამოყენებით და თანამშრომელთა თანამედროვე მოთხოვნების შესაბამისად სწავლებით.

საბაჟო ორგანოების ერთ-ერთი ძირითადი ამოცანაა მისი კომპეტენციის ფარგლებში საბაჟო-სატარიფო ნორმების რეგულირება. გარდა ამისა საბაჟო ორგანო ვალდებულია არეგულიროს და დაიცვას აკრძალვები და შეზღუდვები საქონლის კონტროლის მიმართ საზღვრის გადაკვეთისას. ასევე, საბაჟომ უნდა უზრუნველყოს კანონის ფარგლებში ისეთი საბაჟო რეგულაციების შემუშავება, რომელიც შექმნის პირობებს ტვირთბრუნვის დაჩქარებისთვის.

ე.ი. საბაჟო ორგანოს ყველა ქვედანაყოფის საქმიანობა მიმართული უნდა იყოს დასახული მიზნის შესრულების უზრუნველყოფაზე. თუმცა ცალკეული ქვედანაყოფის მიზანი და ამოცანა არ უნდა მოდიოდეს წინააღმდეგობაში სახელმწიფოს და საბაჟო სისტემის გლობალურ მიზნებთან.

ლოგისტიკური კოორდინაციის და ინტეგრაციის პრინციპი. ლოგისტიკური მართვის პროცესში აუცილებელია ლოგისტიკური სისტემის ყველა რგოლის შეთანხმებული და ინტეგრირებული მონაწილეობის მიღწევა მართვის დასაწყისიდან მის დასრულებამდე მიზნობრივი ფუნქციის მისაღწევად. აღნიშნული პრინციპი მიუთითებს ყველა ქვედანაყოფის მონაწილეობის აუცილებლობას ორგანიზაციის საერთო მიზნის მიღწევაში. ამ მიზნის მისაღწევად თითოეულ ქვედანაყოფს უნდა ჰქონდეს ზუსტად გაწერილი ფუნქციური მიმართულება ნაკადების ცალკეული სახეების მართვაზე ან კონკრეტული ფუნქციის შესასრულებლად.

შეიძლება აღვნიშნოთ, რომ თანამედროვე ეტაპზე აღნიშნული პრინციპის რეალიზება საბაჟო ორგანოებში ხორციელდება სრულფასოვნად და მათი ქვედანაყოფები ერთმანეთთან დაკავშირებული არიან როგორც ვერტიკალურად, ასევე ჰორიზონტალურად, რაც იმას ნიშნავს რომ განუწყვეტლივ წარმოებს ერთმანეთში ინფორმაციის გაცვლა, რაც იძლევა დასახული ამოცანის რეალიზაციის გარანტიას. საინტერესო იქნება ასეთი პრინციპის განხილვა საბაჟო ორგანოს და საგარეო ეკონომიკური საქმიანობის მონაწილეების ურთიერთობის კონტექსტში.

უნდა აღვნიშნოთ, რომ წარმოდგენილი პრინციპი არ არის სავალდებულო და ეფუძნება ეკონომიკურად დაინტერესებული პირების არჩევანს. თუმცა არ უნდა დაგვავიწყდეს, რომ საბაჟო ორგანოების საქმიანობა მკაცრად რეგლამენტირებულია სხვადასხვა გადაწყვეტილებებით, დადგენილებებით, ბრძანებებით და სხვა ნორმატიული აქტებით. ეს კი მიუთითებს იმაზე, რომ საბაჟო ორგანო ნაკლებად თავისუფალია გადაწყვეტილების მიღების პროცესში.

საგარეო ეკონომიკური საქმიანობის მონაწილეებს და საბაჟო ორგანოებს, როგორც მინიმუმ, აერთიანებთ ორი საერთო მიზანი:

1. კანონმდებლობის მოთხოვნების შესრულება, რაც უზრუნველყოფს ბაზრის დაცვას და მომხმარებლის უსაფრთხოებას.
2. სასაქონლო ნაკადის დაჩქარება, რაც მიიღწევა ტვირთების საბაჟო კონტროლის დაჩქარებით და გამარტივებით.

გამომდინარე აქედან საგარეო ეკონომიკური საქმიანობის მონაწილეებს და საბაჟოს შორის საქმიანი ურთიერთობა ისე უნდა იყოს ორგანიზებული, რომ საბაჟო კონტროლის დროს მინიმუმამდე იქნას დაყვანილი მოცდენის დრო და ფინანსური ხარჯები, კანონმდებლობის მოთხოვნების გათვალისწინებით. ამ მიზნით

აუცილებელია ჩამოყალიბდეს ისეთი ურთიერთობა, რომელიც დაფუძნებული იქნება საგარეო ეკონომიკური საქმიანობის მონაწილეების კეთილსინდისიერებაზე და საბაჟო მიიღებს წინასწარ ინფორმაციას გადასატანი ტვირთის შესახებ.

ხარჯების გადანაწილებაზე კომპრომისების თეორიის გამოყენება - ნიშნავს ლოგისტიკურ პროცესში მონაწილეების ეკონომიკური ინტერესების ჰარმონიზაციას. ამ დროს კრიტერიუმს წარმოადგენს ყველა მონაწილის მაქსიმალური მოგება ლოგისტიკური ოპერაციიდან. ლოგისტიკური სისტემის ერთ რომელიმე რგოლში მოგების შემცირება (იგივეა რაც ხარჯების გადიდება), დასაშვებია იმ პირობით, რომ ეს მთელიანობაში გამოიწვევს ლოგისტიკური სისტემის მოგების ზრდას.

აღნიშნული პრინციპის რეალიზება შეიძლება განვიხილოთ საბაჟო ორგანოების საქმიანობაში ელექტრონული წინასწარი დეკლარირების დანერგვის მაგალითზე. საწყის ეტაპზე ასეთი დანერგვა მართალია ითვალისწინებს ხარჯების გაზრდას ახალი სისტემის დამუშავებასა და გამართვაზე, თუმცა ერთიანობაში წინასწარი დეკლარირება საშუალებას იძლევა შემცირდეს დეკლარაციის შევსების დრო პროცესის ავტომატიზაციის ხარჯზე.

მიუხედავად პირველადი ხარჯების ელექტრონული დეკლარირების პრინციპი მისაღებია საგარეო ეკონომიკური საქმიანობის მონაწილეებისთვისაც, რადგან აღნიშნული ტექნოლოგია ამცირებს მოცდენის დროს სასაქონლო დეკლარაციის შევსებაზე ჩვეულებრივი წესით დეკლარაციის შედგენასთან შედარებით.

სერვისის განვითარების პრინციპი. საქონლის ხარისხის ამაღლებასთან ან ახალი საქონლის გამოშვებასთან შედარებით საწარმოებს შორის კონკურენტუნარიანობის ამაღლების ნაკლებად ხარჯიანი გზაა თანამედროვე დონის ლოგისტიკური სერვისის მიღწევა და მისი განვითარება. აღნიშნული პრინციპი აქტუალურია საბაჟო ორგანოებისთვისაც, რადგან საბაჟო ორგანოების საქმიანობის სერვისული განვითარება, მაგალითად, საგარეო ეკონომიკური საქმიანობის მონაწილეების მაღალი ხარისხის ინფორმირება, საშუალებას მოგვცემს სასაქონლო მონაცემების გაცემისას შევამციროთ დაშვებული შეცდომების რაოდენობა, რაც თავის მხრივ დააჩქარებს ტვირთების გაფორმების დროს და შესაბამისად, აამაღლებს ტვირთბრუნვის სიჩქარეს.

მოდელირების და საინფორმაციო-კომპიუტერული მხარდაჭერის პრინციპი. ლოგისტიკურ სისტემებში პროცესების და ობიექტების ოპტიმიზაციის, ანალიზის და სინთეზის დროს ფართოდ გამოიყენება სხვადასხვა სახის მოდელები. მათ შორის

მათემატიკური, გრაფიკული, ფიზიკური, იმიტაციური და სხვა. დღეისათვის ლოგისტიკური მართვის რეალიზაცია შეუძლებელია შესაბამისი საინფორმაციო-კომპიუტერული მხარდაჭერის გარეშე.

დღეისათვის საბაჟო ორგანოების მიერ დამუშავებულია და მოქმედებს საგარეო ეკონომიკური საქმიანობის მონაწილეებთან ურთიერთობის განხორციელების ელექტრონული დეკლარირების და წინასწარი ინფორმირების მექანიზმი. თუმცა ელექტრონული დეკლარირების განხორციელებისას საგარეო ეკონომიკური საქმიანობის მონაწილეები აწყდებიან პრობლემებს საბაჟო ორგანოების მიერ ინფორმაციის მიწოდების დაბალი სიჩქარის გამო.

ლოგისტიკური მენეჯმენტის პროცესის უზრუნველსაყოფად საჭირო ქვესისტემების კომპლექსის შემუშავების პრინციპი, ითვალისწინებს მართვის ტექნიკურ, ეკონომიკურ, საორგანიზაციო, სამართლებრივ, საკადრო, ეკოლოგიურ და სხვა ქვესისტემების შექმნას. საბაჟო ორგანოების სისტემის ეფექტური ფუნქციონირება მიიღწევა სპეციალიზირებული ქვედანაყოფების კოორდინირებული საქმიანობით (ფიტო, ვეტ-სანიტარული კონტროლის ორგანოებს, სხვა ქვეყნის საბაჟო ორგანოებს შორის და ა.შ).

ხარისხის საყოველთაო მართვის პრინციპი (TQM - total quality management) გვთავაზობს ლოგისტიკური სისტემის ყოველი ელემენტის მუშაობის მაღალ ხარისხს და ფუნქციონირების საიმედოობას საერთო ხარისხის უზრუნველყოფის მიზნით.

ლოგისტიკურ სისტემაში ყველა ფუნქციის ჰუმანიზაციის და ტექნოლოგიური გადაწყვეტის პრინციპი გულისხმობს იმას, რომ ყველა გადაწყვეტილება უნდა შეესაბამებოდეს გარემოს დაცვის ეკოლოგიურ მოთხოვნებს და მომუშავე პერსონალის ეკონომიკური, სოციალური, ეთიკური და სხვა მოთხოვნების დაკმაყოფილებას. მაგალითად, ლოგისტიკური სისტემის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ელემენტია ისეთი კადრები, რომლებსაც შეუძლიათ მათზე დაკისრებული ფუნქციის მაღალი პასუხისმგებლობით შესრულება. ამისათვის კვალიფიციური და დისციპლინირებული პერსონალის მოსაზიდად საჭიროა შრომის თანამედროვე პირობების უზრუნველყოფა, კარიერული ზრდის პერსპექტივა, სამუშაოს პრესტიჟის ამაღლება და სხვა.

ამდენად, შეძლება დავასკვნათ, რომ ლოგისტიკის თვალსაზრისით, ექსპორტ-იმპორტის სასაქონლო ნაკადების საბაჟო საზღვრის გადაკვეთისას დომინანტურ როლს თამაშობს საბაჟო ოპერაციები, რომელიც დაკავშირებულია საბაჟო პროცედურების

განხორციელებასთან. ეს სამართლიანია, ვინაიდან საბაჟო ლოგისტიკურ სისტემას, ისევე როგორც ნებისმიერ სხვა ეკონომიკურ სისტემას, გააჩნია შემავალი და გამომავალი არხები. საბაჟო საქმესთან მიმართებით, სასაქონლო ნაკადების შესვლის და გამოსვლის ლეგიტიმურ არხებს წარმოადგენს საბაჟო ოპერაციები, ვინაიდან სწორედ ისინი ადგენენ საბაჟო საზღვარზე საქონლის გადაადგილების წესებს, მისი დანიშნულებიდან გამომდინარე, საქონლის საბაჟო ტერიტორიაზე ან მის ფარგლებს გარეთ მდებარეობის პირობებში, განსაზღვრავენ საქონლის გადაამადგილებელი პირის უფლება-მოვალეობებს და ადგენენ მოთხოვნებს კონკრეტული სასაქონლო ოპერაციის ქვეშ მოქცეული საქონლის მიმართ.

საბაჟო საქმეში ლოგისტიკური სისტემის ეფექტური ფუნქციონირების უზრუნველყოფას ასპექტს წარმოადგენს ინფორმაციული უზრუნველყოფა. ინფორმაციული ლოგისტიკა ორგანიზებას და კოორდინირებას უწევს მონაცემთა ნაკადს, რომელიც თან ახლავს მატერიალურ ნაკადებს და წარმოადგენს ლოგისტიკური სისტემის აუცილებელ ელემენტს, იგი ერთმანეთთან აკავშირებს მარაგებს, წარმოებასა და გასაღებას. მონაცემთა ელექტრონული ბაზების დახმარებით, რომელიც გადაეცემა ლოგისტიკური ჯაჭვით, ხორციელდება როგორც მთლიანი ჯაჭვის, ისე მისი თითოეული რგოლის საქმიანობის ანალიზი, წარმოებს მისი მდგომარეობის შედარება კონკურენტების მდგომარეობასთან. მონაცემთა ბაზების სტრუქტურა, როგორც წესი ასახავს საწარმოების საქმიანობის თავისებურებებს და ახასიათებს ყველა საკვანძო წერტილებს, მასში შემავალ და გამომავალ გზებს, შესაბამის საინფორმაციო ნაკადებს.

დღესდღეობით ელექტრონული დოკუმენტების გაცვლის კომპიუტერული სისტემების დანერგვა საშუალებას იძლევა მრავალრიცხოვანი დოკუმენტები, რომელიც მოიცავს ყველა საჭირო ინფორმაციას საქონლის მახასიათებლების და რეკვიზიტების შესახებ, გაიგზავნოს საკომუნიკაციო არხების მეშვეობით, თანმხლები ტვირთის გარეშე. ასეთი სისტემის მეშვეობით შესაძლებელია მარშრუტის ყველა მონაკვეთზე, ნებისმიერ დროს მიიღო ამომწურავი ინფორმაცია ტვირთის შესახებ და ამის საფუძველზე მიიღება მმართველობითი გადაწყვეტილებები.

უნდა აღინიშნოს, რომ საბაჟო საქმის ლოგისტიკაციის პროცესში საინფორმაციო ნაკადები ასრულებენ ორ ფუნქციას: პირველი, მთლიანობაში საბაჟო ორგანოების საქმიანობის ინფორმაციული უზრუნველყოფა, რომელიც მოიცავს საბაჟო საზღვარზე

საქონლის გადაადგილების ინფორმაციულ ნაკადებს; მეორე, თავად წარმოადგენს ლოგისტიკის ობიექტს, რადგანაც საბაჟო პროცედურების ძირითადი ნაწილი დაკავშირებულია საქონლის და სატრანსპორტო საშუალებების გადაადგილებასთან არა იმდენად, რამდენადაც თვითონ საბაჟო ოპერაციების შესრულებასთან, რაც მოითხოვს სპეციალური ინფორმაციული საბაჟო ტექნოლოგიების შემუშავებას. საბაჟო სტრუქტურების წარმატებული ფუნქციონირება შესაძლებელია მხოლოდ ისეთი ინფორმაციული სისტემის არსებობისას, რომელიც ყველა საბაჟო საქმიანობის ერთმანეთთან დაკავშირების საშუალებას იძლევა და შეუძლია მართოს იგი მთლიანობის პრინციპიდან გამომდინარე.

საბაჟო საინფორმაციო სისტემად, რომელიც უზრუნველყოფს საბაჟო საქმის ლოგისტიკის პროცესს, შეიძლება ჩაითვალოს საბაჟო სამსახურის ერთიანი ავტომატიზირებული საინფორმაციო სისტემა. მის ძირითად მიზანს წარმოადგენს საბაჟო ორგანოების საქმიანობის ერთიანი საბაჟო პოლიტიკის ფორმირების და ეფექტურობის ამაღლება. საბაჟო სამსახურის ერთიანი ავტომატიზირებული საინფორმაციო სისტემას შეუძლია მიიღოს ინფორმაცია გადასაზიდი ტვირთის შესახებ, რაც აჩქარებს და ამარტივებს საზღვარზე მათ გაფორმებას.

საბაჟო გაფორმების ავტომატიზირებული სისტემები წარმოადგენენ ინსტრუმენტალურ საშუალებებს, რომელიც მიმართულია საზღვარზე გადაადგილებული საქონლისა და სატრანსპორტო საშუალებების საბაჟო კონტროლის წარმართვისა და საბაჟო გაფორმების ამოცანების გადაწყვეტისთვის.

ლოგისტიკური მართვის ზემოთ აღნიშნული პრინციპების გამოყენება საბაჟო სისტემაში განაპირობებს საბაჟო ლოგისტიკის, როგორც მეცნიერების ჩამოყალიბების წინაპირობას, რომელიც შეისწავლის და კოორდინაციას გაუწევს სატრანსპორტო ნაკადების შეთხზვას საბაჟო სფეროში და თანამედროვე ინფორმაციული ტექნოლოგიების გამოყენებით ხელს შეუწყობს საბაჟო გაფორმებისა და კონტროლის პროცედურების გამარტივებას, კომპანიათა ხარჯების (დროითი და ფინანსური) ოპტიმიზაციის მიზნით.

ამრიგად, შეგვიძლია ჩამოვაყალიბოთ საბაჟო ლოგისტიკის ჩვენეული ხედვა, რომლის არსი შემდეგში მდგომარეობს: **საბაჟო ლოგისტიკა** - ეს არის ქვეყნებს შორის, ინფორმაციულ ტექნოლოგიებზე დაფუძნებული, საქონლის და სატრანსპორტო საშუალებების საერთაშორისო მიწოდებისა და დოკუმენტური გაფორმების

დონისძიებათა კომპლექსი, რომელიც ოპტიმიზაციას უკეთებს ექსპორტ-იმპორტის და ტრანზიტულ ოპერაციებს ლოგისტიკური (ტრანზაქციული) ხარჯების შემცირების მიზნით. საბაჟო ლოგისტიკის ძირითადი ამოცანაა - საგარეო ეკონომიკური საქმიანობის ერთი სუბიექტიდან მეორემდე საქონლის მიწოდების პროცესის დაჩქარება და მასთან დაკავშირებული ხარჯების მინიმიზაცია.

საქართველო მდებარეობს ევროპა აზიის დამაკავშირებელ სატრანსპორტო დერეფნების გადაკვეთის ადგილზე, რაც საქონლის საერთაშორისო გადაადგილების პროცესის სრულფასოვან მონაწილედ ჩამოყალიბების შესაძლებლობას იძლევა. ამ პერსპექტივების რეალიზაცია დიდწილად დამოკიდებულია საბაჟო ორგანოების საქმიანობაზე. მაღალხარისხიანი საბაჟო მომსახურების დანერგვა, ეფექტური ინოვაციური ტექნოლოგიების გამოყენება საბაჟო გაფორმების და კონტროლის სფეროში საბაჟო საქმიანობის ყველაზე მნიშვნელოვანი მახასიათებელია. სწორედ ამიტომ, მეტი ყურადღება უნდა დაეთმოს საბაჟო გაფორმებისა და კონტროლის სისტემის ორგანიზებაში ლოგისტიკური მეთოდების გამოყენების შესწავლას[74].

თავი 4. სამხრეთ კავკასიის სატრანსპორტო დერეფანში სატრანზიტო პოტენციალის ამაღლების შესაძლებლობები საბაჟო გაფორმების და კონტროლის მეთოდების სრულყოფის გზით

2005 წლიდან მოყოლებული საქართველოში მრავალჯერ წამოიჭრა სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის და სატრანზიტო პოტენციალის განვითარების საჭირო დოკუმენტების შემუშავების საკითხი. შედეგად, 2014 წელს საქართველოს მთავრობის მიერ მიღებულ იქნა დადგენილება, საქართველოს სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების სტრატეგია „საქართველო 2020“-ის შესახებ[48]. ამ დოკუმენტში, ტრანსპორტის ფუნქციონირების და განვითარების სფეროში სახელმწიფოს მისია განსაზღვრულია, როგორც ეკონომიკური ზრდის და მოსახლეობის კეთილდღეობის ამაღლებაში ხელშეწყობა, ხარისხიანი და უსაფრთხო სატრანსპორტო მომსახურებაზე წვდომის უზრუნველყოფით და ქვეყნის გეოგრაფიული თავისებურებების კონკურენტულ უპირატესობად გარდაქმნის გზით. გარდა ამისა, დოკუმენტი განსაზღვრავს პირობების შექმნის აუცილებლობას კონკურენციის განვითარებისთვის, როგორც შიდა გადამზიდავებს და ტრანსპორტის სახეობებს, ასევე საერთაშორისო სატრანზიტო სისტემებს შორის. ივარაუდება, რომ შიდა კონკურენციის განვითარება უზრუნველყოფს რითმულობის ამაღლებას და საქონელმომძრაობის დაჩქარებას. ეს დამატებით გამოიწვევს სატრანსპორტო ხარჯების შემცირებას და შედეგად, წარმოქმნის სატრანსპორტო მომსახურებაზე წვდომის შესაძლებლობას. ყველა ჩამოთვლილთაგანი მოწოდებულია გააუმჯობესოს საინვესტიციო კლიმატი და უზრუნველყოს საბაზრო ურთიერთობების განვითარება, რომლებმაც უნდა აამაღლოს ქვეყნის კონკურენტუნარიანობა და ეფექტურად გამოიყენოს მისი სატრანზიტო პოტენციალი.

„შემოსავლების სამსახურის სტრატეგია 2017-2020“-ში შესულია საგადასახადო ორგანოს(მოიცავს საბაჟო ორგანოს) განვითარების ამოცანები და ამ ამოცანების შესრულების ეფექტური მეთოდების განსაზღვრა, საერთაშორისო სტანდარტების და ევროკავშირის დირექტივების შესაბამისად[67].

დაგეგმილია, რომ ამ მიზნის მიღწევა უნდა განხორციელდეს შემდეგი ამოცანების გადაწყვეტის გზით:

1. საბაჟო და საგადასახადო რეგულირების ხარისხობრივი ამაღლება, რომელიც ხელსშეუწყობს საქართველოს ეკონომიკაში ინვესტიციების მოზიდვისთვის პირობების შექმნას, საბიუჯეტო შემოსავლების უზრუნველყოფას, ეროვნული საქონელმწარმოებლების დახმარებას, ინტელექტუალური საკუთრების ობიექტების დაცვას და საერთაშორისო ვაჭრობის განვითარების მაქსიმალურ ხელშეწყობას.

2. საბაჟო ადმინისტრირების სრულყოფა, მათ შორის საბაჟო პროცედურების განხორციელება რისკების მართვის სისტემის განვითარების საფუძველზე, საერთაშორისო სტანდარტების შესაბამისად და მოწინავე საინფორმაციო და მმართველობითი ტექნოლოგიების დანერგვით.

3. საქართველოს, საზღვარგარეთის და საერთაშორისო ორგანიზაციებს შორის თანამშრომლობის გაძლიერება ტერორიზმის, კონტრაბანდული საქონლის, ნარკოტიკის და კონტრაფაქციული პროდუქციის საზღვარზე გადაადგილების წინააღმდეგ ბრძოლის საქმეში.

აღსანიშნავია, რომ ჩამოთვლილი ამოცანების განხორციელება უნდა წარმოებდეს საბაჟო ორგანოების მინიმალური, დაბალანსებული ჩარევით, რომელიც ხელს შეუწყობს ვაჭრობის განვითარებას და ეფექტური საბაჟო კონტროლის ჩატარებას. გარდა ამისა, საბაჟო ადმინისტრირება ორიენტირებული უნდა იყოს მომხმარებლებზე, რათა ზუსტად უზრუნველყოს საბაჟო პროცედურების ჩატარების ხარისხის ამაღლება საგარეო ეკონომიკური საქმიანობის მონაწილეებთან ურთიერთობაში.

ამ საკითხების გათვალისწინება სტრატეგიულ დოკუმენტებში განსაზღვრავს საბაჟო ადმინისტრირების და საერთაშორისო სატვირთო-სატრანზიტო გადაზიდვების, როგორც ეროვნული ეკონომიკის სტრატეგიული მიმართულების განვითარების მნიშვნელობას. თუმცა, განხილული დებულებები ამყარებს მხოლოდ განვითარების მიმართულებებს და არ განსაზღვრავს დასახული ამოცანების განხორციელების გზებს.

მოცემული კვლევის ფარგლებში შემუშავებულია საერთაშორისო სატვირთო-სატრანზიტო გადაზიდვების და სატრანზიტო პოტენციალის ამაღლების, როგორც ქვეყნის კონკურენტუნარიანობის განსაზღვრის ერთ-ერთი ფაქტორის, საბაჟო ადმინისტრირების სისტემის განვითარების რეკომენდაციები და კონცეპტუალური მიდგომები.

4.1 სატვირთო-სატრანზიტო ნაკადების საბაჟო კონტროლის და გაფორმების ელექტრონული სისტემის სრულყოფა

დღესდღეობით საქართველოში მოქმედებს საერთაშორისო ტრანზიტული ტვირთგადაზიდვების უკვე არსებული საბაჟო ადმინისტრირების სისტემა. მისი ეფექტურობის ამაღლების მიზნით საჭიროა რიგი ამოცანების გადაწყვეტა, რომლებიც დაკავშირებულია მისი ფუნქციონირების მიზობრივი მაჩვენებლების განსაზღვრასთან.

თანამედროვე პირობებში გლობალიზაციის პროცესების გავლენა, რეგიონალური და საერთაშორისო თანამშრომლობის და ინტეგრაციის, როგორც ეროვნული ეკონომიკების განვითარების განმსაზღვრელი ფაქტორის მნიშვნელობის ზრდა, მსოფლიო თანამეგობრობაში განაპირობებს ტვირთების საერთაშორისო სატრანზიტო გადაზიდვების საბაჟო ადმინისტრირების განვითარების აუცილებლობას. ამიტომ, შემოთავაზებული კონცეპტუალური მიდგომების კომპლექსური მნიშვნელობის გათვალისწინებით, იგი უნდა დაეფუძნოს საერთაშორისო და ეროვნულ რეგულაციებს საგარეო ვაჭრობის და საბაჟო ადმინისტრირების სფეროში. ეს ძალიან მნიშვნელოვანი ელემენტია, ვინაიდან საქართველოში საერთაშორისო სატრანზიტო სავაჭრო ნაკადების საბაჟო ადმინისტრირების სისტემის შემდგომი განვითარება უნდა განხორციელდეს ბიზნეს პროცესების ეკონომიკური ტრანსფორმაციის და საბაჟო სფეროს რეგულირების საერთაშორისო პრაქტიკის გათვალისწინებით.

ჩამოთვლილი პირობების დაცვა უზრუნველყოფს ერთდროულად რამდენიმე ამოცანის განხორციელებას, კერძოდ:

1. ხელს უწყობს საერთაშორისო ეკონომიკურ და ფინანსურ ინსტიტუტებთან თანამშრომლობის გაფართოებას, როგორც სახელმწიფოების, ასევე მათი გაერთიანებების საერთო ეროვნული და საერთაშორისო ინტერესების გათვალისწინებით.

2. ტვირთების საერთაშორისო სატრანზიტო გადაზიდვის სფეროში ხელსაყრელი კონკურენტული გარემოს შექმნის გზით, საქართველოს სატრანზიტო პოტენციალის ამაღლების ღონისძიებების ეფექტურობის ზრდას, საბაჟო სფეროში ეროვნული და საერთაშორისო პრაქტიკის უნიფიკაციის საფუძველზე.

3. საბაჟო ორგანოების სამუშაო პრაქტიკაში თანამედროვე საინფორმაციო და ლოგისტიკური ტექნოლოგიების დანერგვის უზრუნველყოფა, რომელთა გამოყენების

შედეგად საგრძნობლად გაიზრდება საბაჟო სამსახურების საინფორმაციო-ანალიტიკური მუშაობის ეფექტურობა.

ამ ამოცანების გადაწყვეტა, თავის მხრივ საშუალებას მისცემს საქართველოს და მისი მეზობელი ქვეყნების საბაჟო სამსახურებს გადავიდნენ ტრანზიტულ სასაქონლო ნაკადებთან მუშაობის ხარისხობრივად ახალ დონეზე, რადგანაც გაჩნდება საერთაშორისო სატრანზიტო გადაზიდვების შესახებ საბაჟო ორგანოების ინფორმირების კომპლექსური სისტემის ჩამოყალიბების შესაძლებლობა. თავის მხრივ, ასეთი გამოცდილების არსებობა ფასდაუდებელია სხვადასხვა ქვეყნების საბაჟო ორგანოების შორის ურთიერთქმედების სისტემის ჩამოყალიბებაში.

საქართველოს ობიექტური ინტერესებიდან და საერთაშორისო სატრანზიტო ტვირთების გადაზიდვების სისტემაში ეროვნული ეკონომიკის ინტეგრაციისთვის ხელსაყრელი პირობების ფორმირების საჭიროებებიდან გამომდინარე, განვსაზღვროთ საბაჟო ადმინისტრირების სისტემის განვითარების მოკლევადიანი და საშუალოვადიანი მიზნები:

1. საქართველოს და სამხრეთ კავკასიის ტერიტორიის გავლით საქონლის საბაჟო ადმინისტრირების ეროვნული სისტემის გამჭვირვალობის გაზრდა.

2. ტრანზიტულ ტვირთებთან მუშაობისას საბაჟო პროცედურების ჩატარებაზე დროითი ხარჯების შემცირება.

3. ტვირთების საერთაშორისო სატრანზიტო გადაზიდვებისთვის საერთაშორისო და ეროვნული დოკუმენტური უზრუნველყოფის სისტემის უნიფიკაცია.

4. საბაჟო კანონმდებლობის სტანდარტიზაცია და სრულყოფა, ნორმების, წესების და პროცედურების შემუშავება საერთაშორისო სტანდარტების გათვალისწინებით.

5. საბაჟო ადმინისტრირების თანმიმდევრული, დასაბუთებული და ერთიანი სისტემის შექმნა, საერთაშორისო პრაქტიკის და საქმიანი მახასიათებლების გათვალისწინებით.

6. საბაჟო კონტროლის ფორმების და მეთოდების ჰარმონიული კომბინაციის პირობების ფორმირება, კანონიერების და უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მიზნით იმ ღონისძიებებთან, რომლებიც ხელს უწყობენ საერთაშორისო ვაჭრობის და ეკონომიკური კავშირების განვითარების.

ამ მიზნების და ამოცანების მისაღწევად, ჩამოვაყალიბოთ არა მარტო საქართველოს, არამედ კავკასიის რეგიონის ქვეყნების ტერიტორიაზე გამავალი

საერთაშორისო სატრანზიტო ტვირთნაკადების საბაჟო ადმინისტრირების ეფექტურობის მაჩვენებლების სისტემა. საბაჟო ადმინისტრირების არსებული და მოდერნიზებული პროცესების შეფასება უნდა განხორციელდეს შემდეგი ინდიკატორების გათვალისწინებით:

1. საბაჟო ფორმალობების ჩატარების დროითი ხარჯები საქონლის და სატრანსპორტო საშუალებების საბაჟო გაფორმებისას, როგორც იმპორტის, ასევე საერთაშორისო საბაჟო ტრანზიტის პროცედურის შემთხვევაში;
2. საბაჟო კონტროლის განხორციელების თანამედროვე საინფორმაციო-პროგრამული სისტემის დანერგვისა და გამოყენების ხარისხობრივი დონე;
3. საერთაშორისო სატრანზიტო ტვირთნაკადების საბაჟო ადმინისტრირების მიზნით თანამშრომლობის განვითარება სამხრეთ კავკასიის რეგიონის ქვეყნებს შორის.

სამხრეთ კავკასიის ქვეყნების ტერიტორიაზე გამავალი საერთაშორისო სატრანზიტო ტვირთნაკადების საბაჟო ადმინისტრირების განვითარების ჩამოთვლილი ორიენტირები ეფუძნება ინფორმაციული ტექნოლოგიების გამოყენების გაფართოებას, ევროკავშირის, როგორც ერთ-ერთი ძირითადი სავაჭრო პარტნიორის, საბაჟო სტრუქტურების საქმიანობის საერთაშორისო სტანდარტებს და პრინციპებს, აზიას და ევროპას შორის ტრანზიტული გადაზიდვების ორგანიზებისას. წარმოდგენილი მიმართულება ასევე ითვალისწინებს საერთაშორისო კონვენციების და მსოფლიო საბაჟო ორგანიზაციის განვითარების სტრატეგიის დებულებებს.

ასეთი მიდგომების რეალიზებისთვის მუშაობის მაქსიმალურად შესაძლებელი ნაწილი უნდა იყოს შესრულებული წინასწარი ინფორმირების სტადიაზე, რაც შესაძლებელი იქნება კავკასიის რეგიონის სახელმწიფოების „საბაჟო ორგანოებს შორის დოკუმენტბრუნვის ელექტრონული სისტემის“ (სოდეს) შექმნით. ასეთი სისტემის შექმნა დაფუძნებული უნდა იყოს მხარეთა ურთიერთშეთანხმებაზე, საბაჟო კონტროლის პროცედურების უნიფიცირებასა და შესაბამისი საკანონმდებლო ბაზის შემუშავებაზე.

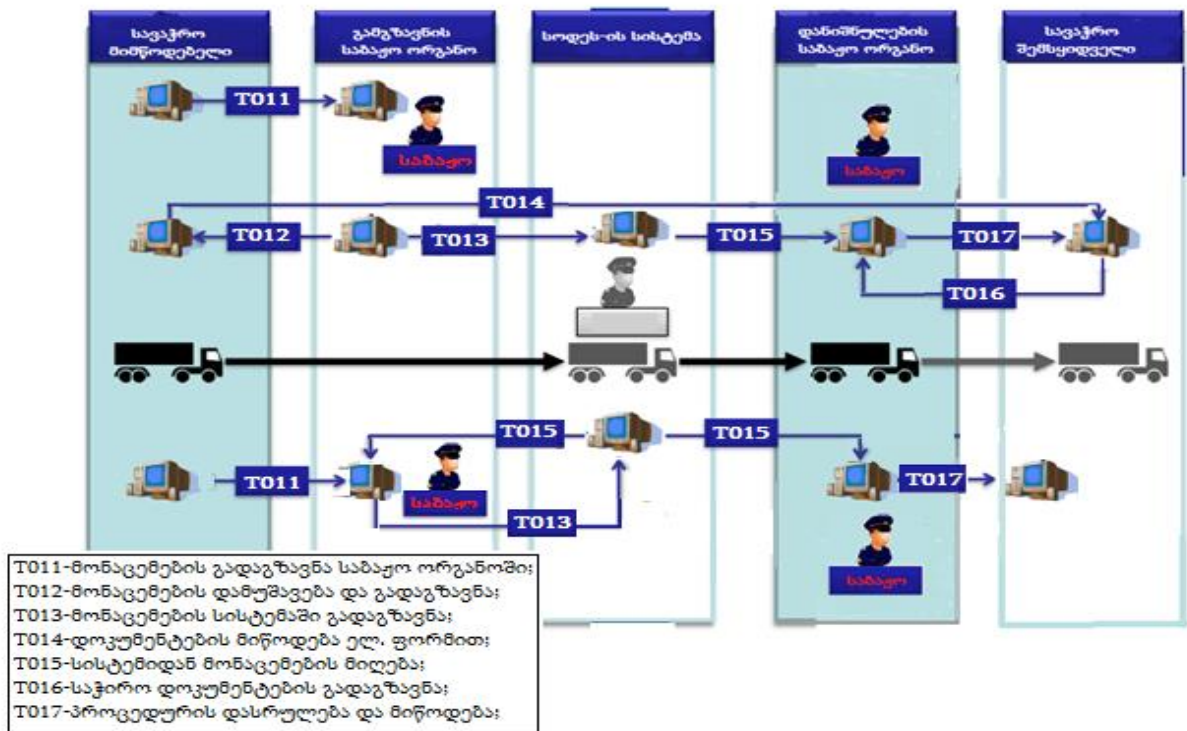
ასეთი სისტემის მუშაობა ეფუძნება საგარეო სავაჭრო გარიგებების შესახებ ცნობების მრავალფაქტორულ ანალიზს და განკუთვნილია კომპლექსური ღონისძიებების განხორციელებაზე დროის შესამცირებლად, რომელიც იხარჯება საბაჟო გაფორმების პროცესში საჭირო დოკუმენტების შემოწმებისას. გარდა ამისა,

მოცემული სისტემის ფუნქციების გაფართოება შესაძლებლობას იძლევა ჩამოყალიბდეს ინფორმაციის შეკრების, შენახვის, გადამუშავებისა და გადაცემის უწყებათაშორისი ავტომატიზებული სისტემა იმ საქონლის შესახებ, რომელიც გადაადგილდება საბაჟო საზღვარზე როგორც საერთაშორისო საბაჟო ტრანზიტის, ასევე თავისუფალ მიმოქცევაში გაშვების პროცედურით. ეს კი თავის მხრივ, აუდიტის მეთოდების საფუძველზე კომპანიის საქმიანობის შემოწმების და კონტროლის ორგანიზების საშუალებას იძლევა, საბაჟო ორგანოებს შორის ინფორმაციის ელექტრონული გაცვლის გზით.

ჩვენი აზრით, აღნიშნული სისტემის გამოყენებით შესაძლებელი გახდება სასაქონლო ნაკადების თანმხლები დოკუმენტების რეალურ დროში მიწოდება პარტნიორი ქვეყნის სისტემაში ჩართული საბაჟო ორგანოებისთვის. გარდა ამისა, ის ხელს შეუწყობს წინასწარი დეკლარირების განხორციელებას, რისკის განსაზღვრას და სათანადო გადაწყვეტილების მიღებას. საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვების განხორციელებისას, რომელიც სრულდება კავკასიის სატრანსპორტო დერეფანში, სოდეს-ის მონაწილე ქვეყნის მიმართულებით ან ამ ქვეყნის გავლით, ტრანზიტულად, საბაჟო ორგანო, რომელიც დაიწყებს პროცედურას, საქონელს და სატრანსპორტო საშუალებაზე გამოწერს ტრანზიტის დოკუმენტს, ე.წ. აღრიცხვის მოწმობას, ტვირთის თანმხლებ სხვა დოკუმენტებთან ერთად ატვირთავს სისტემაში. სისტემის მეშვეობით აღნიშნულ დოკუმენტებზე წვდომის შესაძლებლობა ექნება სოდეს-ში გაერთიანებული ქვეყნის საბაჟო ორგანოს, რომლის დანიშნულებითაც გადაადგილდება აღნიშნული საქონელი, მონაცემების შემდგომი დამუშავების, რისკის განსაზღვრის და შესაბამისი გადაწყვეტილების მიღების მიზნით. ასე მაგალითად, თუ საქონელი და სატრანსპორტო საშუალება თურქეთის გავლით მიემართება საქართველოში თავისუფალ მიმოქცევაში გაშვებისთვის, თურქეთის საბაჟო ორგანოს უფლებამოსილი პირი გამოწერს ტრანზიტის დოკუმენტს ამ საქონელსა და სატრანსპორტო საშუალებაზე და სხვა დოკუმენტებთან ერთად დასკანერებულ ვერსიას ატვირთავს სოდეს-ის სისტემაში, დანიშნულების საბაჟო ორგანოს მითითებით. ამის შემდეგ, აღნიშნულ მონაცემებზე წვდომის შესაძლებლობა ექმნება ქართულ საბაჟო ორგანოებსაც, რომელთა მიერ მოხდება მონაცემების დამუშავება და კომპანიის სურვილის შემთხვევაში წინასწარი დეკლარირების განხორციელება, საქონლისა და სატრანსპორტო საშუალების საზღვარზე შემოსვლამდე. ეს იქნება არსებული

წინასწარი დეკლარირების მეთოდის მსგავსი, იმ განსხვავებით, რომ საქონელსა და სატრანსპორტო საშუალებაზე პირველადი მონაცემების მიღება მოხდება პარტნიორი ქვეყნის საბაჟო ორგანოს მიერ, ავტომატურ რეჟიმში, რაც გამორიცხავს კომპანიის მხრიდან ყოველგვარი მანიპულაციის მდებლობას(მაგ. ყალბი დოკუმენტების მიწოდებას საბაჟო ორგანოსთვის წინასწარი დეკლარირების განხორციელებისთვის).

ხოლო იმ შემთხვევაში თუ საქონელი და სატრანსპორტო საშუალება საქართველოს გავლით, ტრანზიტულად გადაადგილდება აზერბაიჯანში, აღნიშნულ მონაცემებზე წვდომის შესაძლებლობა ექნება აზერბაიჯანის საბაჟო ორგანოსაც, რომელიც საჭიროების შემთხვევაში იმავე პროცედურებს განახორციელებს, რაც განხორციელდა საქართველოში საქონლის იმპორტის სასაქონლო ოპერაციაში მოქცევისას(იხ. ნახ. 5).



ნახ. 5. სოღეს-ის სისტემის განხორციელების ტექნოლოგიური სქემა.

ტრანზიტის შემთხვევაში წინასწარი მონაცემების საფუძველზე ქართული საბაჟო ორგანოს უფლებამოსილი თანამშრომლის მიერ განხორციელდება ტრანზიტის დოკუმენტის (ე.წ. აღრიცხვის მოწმობის) გამოწერა და ASYCUDA-ს სერვერზე ლოკალურად შენახვა. სატრანსპორტო საშუალების საზღვარზე შემოსვლისას მეზაჟე-ოფიცრის მიერ სხვადასხვა საძიებო მონაცემის(სატრანსპორტო საშუალების ნომერი, მიმღების საიდენტიფიკაციო ნომერი და სხვა) გამოყენებით მოხდება სერვერზე

შენახული აღრიცხვის მოწმობის გამოძახება და საჭიროების შემთხვევაში დარჩენილი ველების შევსება (ეს შეიძლება იყოს ლუქის ნომერი, შეცვლილი სატრანსპორტო საშუალების ნომერი და სხვა). თუ კი არ წარმოიშვა სხვა გარემოება და სახეზე არ გვაქვს სამართალდარღვევის ნიშნები, მებაჟე-ოფიცერი ASYCUDA-ს სისტემაში განხორციელებს მოწმობის რეგისტრაციას, ამობეჭდავს და გადასცემს ტრასპორტირებაზე პასუხისმგებელ პირს (მძღოლს), რის შემდეგაც საქონელი და სატრანსპორტო საშუალება ტოვებს საბაჟო კონტროლის ზონას. უნდა აღინიშნოს, რომ სოდეს-ის სისტემის გამოყენება მნიშვნელოვნად შეამცირებს საზღვარზე საქონლის და სატრანსპორტო საშუალებების საბაჟო გაფორმების განხორციელების დროს, დაახლოებით 50%-ით, ვინაიდან საბაჟო გამშვები პუნქტის მებაჟე-ოფიცერს აღარ მოუწევს დოკუმენტების შემოწმება და აღრიცხვის მოწმობის სრულად გამოწერა, რაზეც, როგორც წესი მოდის დროის მნიშვნელოვანი დანახარჯები (იხ. ნახ. 6). ეს კი უარყოფითად აისახება სასაქონლო ნაკადების გაფორმებაზე და შესაბამისად, სატრანსპორტო-სატრანზიტო გადაზიდვების მოცულობაზე.

სოდეს-ის სისტემა ხელს შეუწყობს საბაჟო სფეროში ურთიერთთანამშრომლობის გაღრმავებას და საერთაშორისო სასაქონლო ნაკადების საბაჟო გაფორმების ეფექტური პროცესის განხორციელებას. ეს საშუალებას მოგვცემს შემცირდეს მხარეთა დანახარჯები, ამალდეს ტვირთბრუნვა, საერთაშორისო სატვირთო-სატრანზიტო ნაკადების საბაჟო გაფორმების ტექნოლოგიური სქემის სრულყოფის გზით, დროითი დანახარჯების შემცირების ხარჯზე.

4.2 ფიტოსანიტარულ და ვეტერინარულ კონტროლს დაქვემდებარებული პროდუქციის გამარტივებული საბაჟო გაფორმებს ასპექტები

აღბათ, ადვილი წარმოსადგენია აგროსამრეწველო სფეროს რა რაოდენობის პროდუქცია გადაკვეთს სახელმწიფოთა საზღვრებს გლობალური ვაჭრობის პირობებში. როგორც ვიცით, სახელმწიფოთა საზღვრების გადაკვეთისას სასაქონლო ნაკადები ექვემდებარება საბაჟო-სასაზღვრო კონტროლის ღონისძიებებს, ქვეყანაში

მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად. მცენარეული და ცხოველური წარმოშობის საქონლის მიმართ საბაჟო კონტროლის ერთერთ მნიშვნელოვან სახეს ფიტოსანიტარული და ვეტერინარული კონტროლი წარმოადგენს. კონტროლის ეს ფორმა გამოიყენება იმ მიზნით, რომ ქვეყანაში არ მოხდეს ადამიანთა ჯანმრთელობისთვის საშიში და მავნე ნივთიერებებით დაავადებული მცენარეული და ცხოველური პროდუქტების შემოტანა [76].

აღნიშნული მიდგომა მოქმედებს მსოფლიოს ყველა ქვეყანაში, მათ შორის საქართველოშიც და გამოიყენება ასეთი საქონლის თავისუფალ მიმოქცევაში გაშვების, ანუ იმპორტის სასაქონლო ოპერაციაში საქონლის გაფორმებისას.

ქვეყანაში შემოტანილი მცენარეული და ცხოველური წარმოშობის პროდუქცია კანონმდებლობის შესაბამისად, ექვემდებარება ფიტოსანიტარულ და ვეტერინარულ სასაზღვრო-საკარანტინო კონტროლს.

ვეტერინარული კონტროლის განხორციელება საბაჟო ორგანოების საქმიანობაა, რომელიც მიზნად ისახავს დაავადებული ცხოველების და ინფექციური პათოგენების, მათ შორის ისეთის რომელიც საერთოაადამიანის და ცხოველებისთვის და იმ საქონელს ქვეყანაში შეტანისა და გავრცელების თავიდან აცილებას, რომელიც არ შეესაბამება კანონმდებლობით განსაზღვრულ ვეტერინარულ მოთხოვნებს.

ფიტოსანიტარულ კონტროლს წარმოადგენს საბაჟო ორგანოების ქმედებები, რომლებიც მიზნად ისახავს საკარანტინო ობიექტების შემოწმებას, აგრეთვე ამ ობიექტების ფიტოსანიტარული შემადგენლობის შემოწმებას.

ჩვენს ქვეყანაში ფიტოსანიტარული და ვეტერინარული სასაზღვრო-საკარანტინო კონტროლის განხორციელების წესი განისაზღვრება „ფიტოსანიტარული სასაზღვრო-საკარანტინო და ვეტერინარული სასაზღვრო-საკარანტინო კონტროლის განხორციელების წესის დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2010 წლის 31 დეკემბრის #429 დადგენილებით [68].

ფიტოსანიტარული წესი ვრცელდება ფიტოსანიტარულ სასაზღვრო-საკარანტინო კონტროლს დაქვემდებარებული საქონლის შემოტანასა და გატანაზე, რომლებშიც შესაძლებელია არსებობდეს მავნე ორგანიზმები, ან რომლებიც შესაძლებელია წარმოადგენდნენ მათ სამალავებს.

ფიტოსანიტარული სასაზღვრო-საკარანტინო კონტროლი წარმოადგენს არასატარიფო რეგულირების ერთერთ სახეს, რომელიც გამოიყენება საქართველოს

ტერიტორიაზე საქონლის შემოტანისას ან გატანისას, მათ მიმართ საზედამხედველო და კონტროლის სხვა ღონისძიებების განსახორციელებლად, კანონმდებლობით გათვალისწინებული პროცედურების შესაბამისად.

ფიტოსანიტარიული სასაზღვრო-საკარანტინო კონტროლის განხორციელების წესი განსაზღვრავს ფიტოსანიტარიულ პროცედურებს, რომლებიც მიმართულია მცენარეთა და მცენარეული პროდუქტების მავნე ორგანიზმების ქვეყანაში შემოჭრისა და გავრცელების წინააღმდეგ. ფიტოსანიტარიული წესი შემუშავებულია გაეროს სურსათისა და სოფლის მეურნეობის ორგანიზაციის (FAO) მიერ 1951 წლის 6 დეკემბერს დამტკიცებული მცენარეთა დაცვის საერთაშორისო კონვენციის (IPPC) პრინციპების და დებულებების უზრუნველყოფის მიზნით, ასევე გათვალისწინებულია ამ სფეროში ევროკავშირში მოქმედი კანონმდებლობის მოთხოვნები, მათ შორის „ევროკავშირში მცენარეების და მცენარეული პროდუქტებისათვის მავნე ორგანიზმების შეტანისა და გავრცელების დამცავი ზომების დაწესების შესახებ“ ევროსაბჭოს 2000 წლის 8 მაისის №2000/29/EC დირექტივის მოთხოვნები. ფიტოსანიტარიული წესი ვრცელდება „ფიტოსანიტარიულ კარანტინს დაქვემდებარებული პროდუქციის, მასალისა და ობიექტების ნუსხის დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს სოფლის მეურნეობის მინისტრის 2008 წლის 18 იანვრის №2-9 ბრძანებით განსაზღვრული საქონლის იმპორტზე, რექსპორტზე, ექსპორტსა და ტრანზიტზე, ასევე შესაძლებელია გავრცელდეს დასაწყობების ადგილებზე, ტარაზე, სატრანსპორტო საშუალებებზე, კონტეინერებსა და რაიმე სხვა ორგანიზმებზე, ობიექტზე ან მასალაზე, რომლებშიც შესაძლებელია არსებობდეს მავნე ორგანიზმები, ან რომლებიც შესაძლებელია წარმოადგენდნენ მათ სამალავებს[68].

საქართველოს სოფლის მეურნეობის სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირი – სურსათის ეროვნული სააგენტო განსაზღვრავს ფიტოსანიტარიულ კონტროლს დაქვემდებარებული საქონლის შემოტანის პირობებს. ფიტოსანიტარიული წესით გათვალისწინებულ ფიტოსანიტარიულ სასაზღვრო-საკარანტინო კონტროლს ახორციელებს საქართველოს ფინანსთა სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირი – შემოსავლების სამსახური, საბაჟო დეპარტამენტი.

საქართველოს ეკონომიკურ საზღვარზე ფიტოსანიტარიული სასაზღვრო-საკარანტინო კონტროლის განხორციელების მიზნით წარსადგენი დოკუმენტებია[68]:

- ფიტოსანიტარიული სერტიფიკატი
- წინასწარი შეტყობინება;
- საჭიროების შემთხვევაში ფიტოსანიტარიულ კონტროლს დაქვემდებარებული მცენარეული წარმოშობის პროდუქციის იმპორტის ნებართვა;
- კანონმდებლობით განსაზღვრული საქონლის სხვა თანმხლები დოკუმენტები.

საქართველოში იმპორტისთვის გამიზნული საქონელი სასაზღვრო ინსპექციის პუნქტში ექვემდებარება:

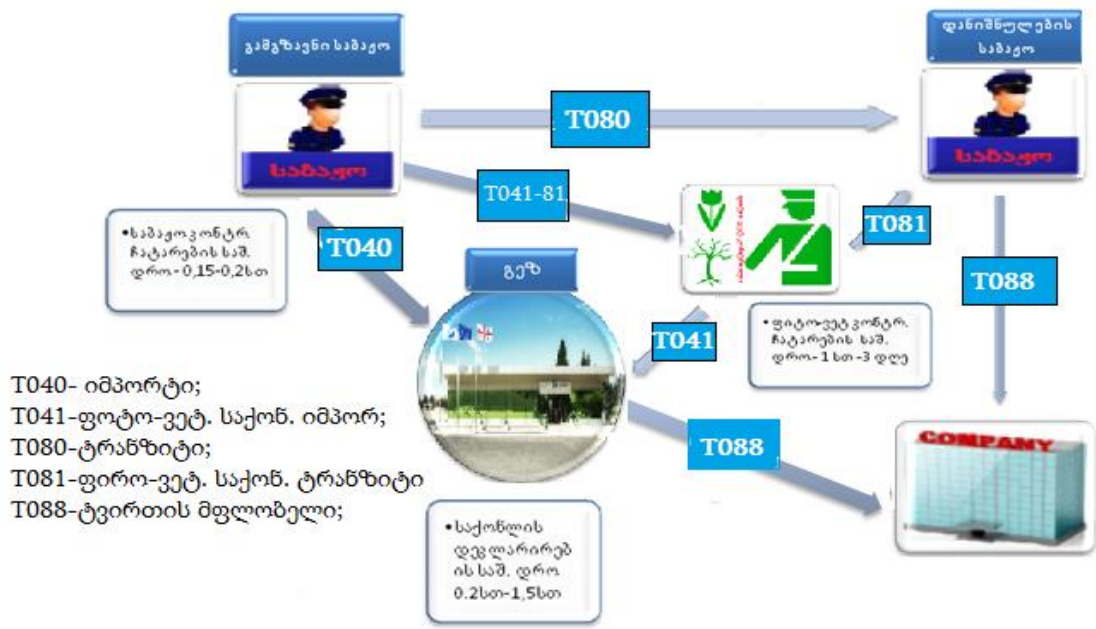
- დოკუმენტურ შემოწმებას;
- იდენტურობის შემოწმებას;
- მცენარეთა სიჯანსაღის კონტროლს;
- ნიმუშის აღებას ადგილზე ინსპექტირებისათვის ან ლაბორატორიული ანალიზისათვის;

საქართველოს საზღვარზე, კონკრეტულად საბაჟო-გამშვებ პუნქტ სარფში, რომელიც არის ერთ-ერთი უდიდესი და მნიშვნელოვანი გამშვები პუნქტი, ფიტოსანიტარულ კონტროლს დაქვემდებარებული საქონლის შემოტანისას მებაჟე-ოფიცრის მიერ აღნიშნული საქონლის გადაამადგილებელ სატრანსპორტო საშუალებაზე გამოიწერება გამარტივებული აღრიცხვის მოწმობა. ამის შემდეგ, საბაჟო ზედამხედველობის ქვეშ მყოფი აღნიშნული საქონელი გადაამადგილება გაფორმების ეკონომიკური ზონა(გეზ) „ბათუმი“-ს მიმართულებით, რომელიც მდებარობს საზღვართან ახლოს. იქ არის განთავსებული ფიტო-ვეტ სანიტარული კონტროლის განმახორციელებელი პუნქტი, რომელიც სტრუქტურულად ექვემდებარება საბაჟო გამშვებ პუნქტ „სარფს“.

გეზ ბათუმში შესვლისას ფიტოსანიტარულ კონტროლს დაქვემდებარებული საქონლით დატვირთული სატრანსპორტო საშუალება განთავსდება ტერმინალში არსებულ სადგომზე და მძღოლის მიერ ხორციელდება საქონლის თანმხლები ყველა საჭირო დოკუმენტების მიტანა მებაჟე ოფიცერთან. მებაჟის მიერ პროგრამულად ხდება აღრიცხვის მოწმობის გამოცხადება და აღნიშნული დოკუმენტები შემდეგი შემოწმებისთვის გადაეცემა ფიტოსანიტარული კონტროლის განმახორციელებელ პირს.

სრულყოფილად წარმოდგენილ დოკუმენტებს და საქონელს შორის შესაბამისობის, ასევე კანონმდებლობით გათვალისწინებული სხვა მოთხოვნების დადგენისას, ფიტოსანიტარული კონტროლის განმახორციელებელი პირის მიერ მოხდება დოკუმენტების ბეჭდით დადასტურება, რაც იმას ნიშნავს რომ საქონელი მზად არის იმპორტის სასაქონლო ოპერაციაში გაფორმებისთვის. ამის შემდეგ, აღნიშნული დოკუმენტები ბრუნდება მეზაჟე ოფიცერთან და მის მიერ ხორციელდება აღრიცხვის მოწმობის სრულყოფილად შევსება.

ყველა ეს დოკუმენტები, უშუალოდ გეზ ბათუმის ლოგისტიკის განყოფილების მეზაჟე ოფიცრის მიერ გატარდება შესაბამის პროგრამაში და გადაიტანება გაზ-ში შემდგომი გაფორმებისთვის. ამის შემდეგ, საქონლის მფლობელი, რომელსაც გადაეცემა აღნიშნული დოკუმენტები, რიგის მართვის ელექტრონული სისტემის გამოყენებით მიდის ოპერატორთან, წარადგენს დოკუმენტებს და იწყებს გაფორმების პროცედურებს. გაფორმების დრო, საქონლის სპეციფიკიდან გამომდინარე მინიმუმ შეადგენს 20 წუთს. საქონელი ექცევა იმპორტის სასაქონლო ოპერაციაში და ტოვებს გეზ ბათუმის ტერმინალს(იხ. ნახ. 6).



საბაჟო კონტროლისა და გაფორმების განხორციელების დროითი დანახარჯები

ნახ. 6. საქონლის საბაჟო კონტროლის და გაფორმების სქემა.

ტერმინალში საქონლის შესვლა, სატრანსპორტო საშუალების გამოცხადება, ფიტოსანიტარული კონტროლის განხორციელება(დოკუმენტური შემოწმება და

ბეჭდით დადასტურება), კვლავ ახალი სრულყოფილი მოწმობის გამოწერა, ლოგისტიკის თანამშრომლის მიერ დოკუმენტების შესაბამის პროგრამაში გატარება და მისი გადატანა საინფორმაციო ზონაში, სადაც ეს დოკუმენტები, მოთხოვნისამებრ გადაეცემა მფლობელს/დეკლარანტს, ყველა პროცედურა გარკვეულ დროსთანაა დაკავშირებული. ბოლო წლებში გატარებულმა რეფორმებმა, რომელიც საბაჟო გაფორმების გამარტივების კუთხით განხორციელდა, მნიშვნელოვნად შეამცირა დროითი დანახარჯები. გეზში საქონლის გაფორმებისთვის მინიმუმ 20 წუთია საჭირო. თუმცა, საქონლის სპეციფიკიდან გამომდინარე ეს დრო შეიძლება საგრძნობლად გაიზარდოს[76].

თუ გადავხედავთ სტატისტიკურ ინფორმაციას დავინახავთ, რომ საქართველოს ძირითად მოვაჭრე ქვეყნებიდან ფიტო-ვეტ სანიტარულ კონტროლს დაქვემდებარებული საქონლის შემოტანა 2015 წლიდან მოყოლებული ზრდის ტენდენციით ხასიათდება(იხ. დანართი № 3.). ეს ძირითადად გამოწვეულია საერთაშორისო ბაზარზე მიმდინარე ტენდენციებით, ამ სახეობის პროდუქციზე მოთხოვნის ზრდით და ქვეყნის შეიგნით მისი წარმოების შემცირებით. ცხრილიდან ჩანს რომ იზრდება არა მარტო შემოტანილი საქონლის რაოდენობა, არამედ დეკლარაციების რაოდენობაც, რომელითაც გაფორმდა აღნიშნული საქონელი.

ზრდის ასეთი ტენდენცია, გვაფიქრებინებს რომ მომავალში კიდევ უფრო გაიზრდება სასაქონლო ნაკადები. ასეთ პირობებში, ფიტო-ვეტ სანიტარულ კონტროლს დაქვემდებარებული პროდუქციის საბაჟო გაფორმების ეფექტური მიდგომების შემუშავებას დიდი მნიშვნელობა ენიჭება. განსაკუთრებით ეს ეხება გაფორმებისთვის საჭირო დროის შემცირებას და კომპანიებისთვის ხელსაყრელი პირობების შექმნას.

როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, საქონლის საბაჟო გაფორმების პროცედურები ხორციელდება გაფორმების ეკონომიკურ ზონაში (გეზ-ში). საქონლის დეკლარირება ხორციელდება ელექტრონული საბაჟო დეკლარაციის ფორმით ASYCUDA-ს პროგრამაში (იხ. დანართი № 4).

იმისათვის რომ, შემცირდეს ფიტოსანიტარულ კონტროლს დაქვემდებარებული საქონლის გაფორმების დრო, რომელიც ასევე აისახება სხვა საქონლის გაფორმების დროზეც, მიზანშეწონილად მიგვაჩნია შემდეგი ღონისძიებების გატარება, კერძოდ:

1. უნდა შეიცვალოს საქონლის გაფორმების მიდგომა და უპირატესად მარტივი გაფორმებისმეთოდით ერთ ან რამდენიმე კოდიანი საქონელი გაფორმდეს ადგილზე, გაფორმების ზონაში დოკუმენტების გადატანის გარეშე, ანუ გეზის ფუნქციების საზღვრის ფუნქციებთან კოორდინირებით.
2. გეზის ტერიტორიაზე არსებული სგპ სარფის კუთვნილ ობიექტში განთავსდეს ერთი ან ორი ოპერატორი, შესაბამისი კომპიუტერული უზრუნველყოფით.
3. მოხდეს პროგრამული მოდულის შემუშავება, რომელიც გაამარტივებს ფიტო-ვეტ სანიტარულ კონტროლს დაქვემდებარებული საქონლის გაფორმებას, საქონლის შესახებ ძირითადი ინფორმაციის ასახვით, რაღა თქმა უნდა კანონმდებლობით გათვალისწინებული საბაჟო გადასახდელების გადახდით. ამ მიზნით შეიძლება გამოყენებულ იქნას გამარტივებული საბაჟო დეკლარაცია(იხ. დანართი № 5).

ახალი მიდგომით საქონელი ფიტო-ვეტ სანიტარული კონტროლის განხორციელების შემდეგ, სრულყოფილი მოწმობის გამოწერის გარეშე, უნდა გაფორმდეს ადგილზე. უფრო კონკრეტულად, დოკუმენტური შემოწმების დასრულების შემდეგ, აღნიშნული დოკუმენტები გადაეცეს იმავე ობიექტზე განთავსებულ ოპერატორებს, რომელთა მიერ გამარტივებული დეკლარაციის ფორმით მოხდება საქონლის გაფორმება და მწვანე დერეფანში მოხვედრის შემდეგ მათი გაშვება. უნდა აღინიშნოს ის ფაქტიც, რომ სატვირთო საბაჟო დეკლარაციით (დანართი № 4) საქონლის გაფორმების შემთხვევაში შესავსები გრაფები შეადგენს დაახლოებით 54 ერთეულს, ესეც იმ შემთხვევაში როდესაც გაფორმებას ექვემდებარება ერთკოდიანი საქონელი. ხოლო, გამარტივებული საბაჟო დეკლარაციის(დანართი № 5) გამოყენების შემთხვევაში შესავსები გრაფების რაოდენობა მხოლოდ 15 ერთეულია.ამ გზით საქონლის და სატრანსპორტო საშუალებების გაფორმების დრო შემცირდება დაახლოებით 3-ჯერ. ეს კი საგრძნობლად შეამცირებს კომპანიების დროით ხარჯებს და რიგ შემთხვევებში ფინანსურ ხარჯებსაც, რადგან ხშირია ისეთი შემთხვევები როცა დროის გამო მფლობელებს უწევთ საქონლის არასამუშაო დროს გაფორმება, რაც აორმაგებს მომსახურების საფასურს.

არსებობს ტვირთების სახეები, მაგალითად კვების პროდუქტები და ხილ-ბოსტნეული, რომელთაც რიგ შემთხვევებში ესაჭიროებათ შემოწმება საჭმელად

ვარგისიანობის კუთხით, მათი კონტროლიც შედარებით უფრო დიდ ვადებთანაა დაკავშირებული, მათი ნიმუშები იგზავნება სპეციალურ აკრედიტირებულ ლაბორატორიებში (რომლებიც საქართველოში არის არასაკმარისი რაოდენობით), სადაც კვლევის ჩატარებას და დასკვნის დადებას გარკვეული დრო სჭირდება, რომელიც როგორც წესი არ არის სამ სამუშაო დღეზე ნაკლები. ამ პრობლემის შედარებით შემსუბუქება შესაძლებელია საკმარისი რაოდენობის ადაპტირებული ლაბორატორიების შექმნით, რომლებიც აღჭურვილი იქნება უახლესი ტექნოლოგიებით, რაც გამოიწვევს ნიმუშების კვლევის დროის შემცირებას. მათი რაოდენობის მომატება (ერთ დიდ ქალაქში ერთი მაინც), შეამცირებს ნიმუშის ლაბორატორიამდე მიტანის და გამოკვლევის პასუხის ადრესატისთვის მიწოდების დროს. ამ პრობლემების მოგვარებაც გარკვეულწილად მოახდენს სატრანსპორტო გადაზიდვების აქამდე არსებული დროის შემცირებას.

იგივე შეფერხების თავიდან აცილების უკეთესი და ბევრად მარტივი გზა იქნებოდა, თუ საქართველო იქნება ისეთ სავაჭრო ბლოკში გაწევრიანებული, რომელთა წევრი ქვეყნებიც შემოიღებს სტანდარტებს, რომელიც გაითვალისწინებს პროდუქციის მწარმოებელი საწარმოების ისეთ დონეზე შემოწმებას და ლიცენზირებას, რომლის შემდეგაც ასეთ საწარმოებში წარმოებულ პროდუქციას ექნება ნდობის დიდი ხარისხი და გაერთიანების ქვეყნების საზღვრის კვეთის შემთხვევაში აღარ იქნება საჭირო აღნიშნული ლიცენზირებული საწარმოების წარმოებულ პროდუქციაზე დამატებითი ლაბორატორიული კვლევების ჩატარება.

მსგავსად აღნიშნულის, ასევე შესაძლებელია ფიტო-ვეტ სანიტარულ კონტროლს დაქვემდებარებული საქონლის შემოწმება განხორციელდეს წარმომომის ქვეყანაში აკრედიტირებული ლაბორატორიების მიერ, რომელთაც ასევე ექნებათ ნდობის მაღალი ხარისხი და მათ მიერ განხორციელებული კვლევა აღიარებული იქნება შეათანხმების მონაწილე ქვეყნების საბაჟო ორგანოების მიერ. ეს იქნება იდეალური ვარიანტი, რომლის განხორციელებაც დიდ სირთულეებთანაა დაკავშირებული, თუმცა იქნება ეფექტის მომტანი საბაჟო პროცედურების გამარტივების თვალსაზრისით, ვინაიდან ხელს შეუწყობს საქონლის გაფორმების დროის შემცირებას, რაც დადებითად აისახება სატრანსპორტო გადაზიდვებზე და ხელს შეუწყობს სატრანზიტო პოტენციალის ამაღლებას[76].

4.3 სამხრეთ კავკასიის რეგიონის ქვეყნებს შორის საბაჟო სფეროში თანამშრომლობის პრობლემები და განვითარების პერსპექტივები სატრანზიტო პოტენციალის ამაღლების თვალსაზრისით

საერთაშორისო ეკონომიკური ინტეგრაციული პროცესების განვითარება ბიზნესის გლობალიზაციის პირობებში, ასევე საგარეო ვაჭრობის სასაქონლო ნაკადების მოცულობების ზრდა, განაპირობებს საბაჟო სფეროში ლოგისტიკური მიდგომის გამოყენების აუცილებლობას. ამჟამად ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი პრობლემა, რომელიც ხელს უშლის ლოგისტიკის შემდგომ განვითარებას და სამხრეთ კავკასიის სატრანსპორტო ტერიტორიაზე სატრანზიტო და საგარეო სავაჭრო ნაკადების შეუფერხებელი მოძრაობის განხორციელებას, არის არსებული ნეგატიური სიტუაცია ქვეყნის სასაზღვრო ზონაში. ეს პრობლემა დაკავშირებულია სახელმწიფო საზღვარზე საბაჟო გამშვები პუნქტების დაბალ გამტარუნარიანობასთან, რაც თავის მხრივ, ქმნის ქვეყნის სატრანზიტო პოტენციალის განვითარებაში არსებით ბარიერებს[74].

უპირატესი გეოგრაფიული მდებარეობის რაციონალური გამოყენება, ნაციონალური ბაზრების საზღვრების გაფართოება, გამართული სატრანსპორტო-საკომუნიკაციო და საბაჟო-ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურა, ექსპორტ-იმპორტის და სატრანზიტო ოპერაციების განხორციელებისთვის ხელსაყრელი პირობების შექმნა, ნებისმიერი ქვეყნისათვის წარმოადგენს მსოფლიო ეკონომიკაში ინტეგრაციის და საგარეო-ეკონომიკური კავშირების გაფართოების მნიშვნელოვან ფაქტორებს.

ამჟამად, ეკონომიკური აქტივობის დინამიურად განვითარებად ცენტრების, ევროპის და აზიის სავაჭრო-ეკონომიკურ ურთიერთკავშირში უმნიშვნელოვანესი როლი უკავია ყველა იმ სატრანსპორტო დერეფანს, რომელიც უზრუნველყოფს ტვირთნაკადების გადაზიდვას, როგორც სახმელეთო, ისე საზღვაო და შერეული ფორმით[1].

საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნები, როგორც მინიმუმ ორი ამოცანის გადაწყვეტას უზრუნველყოფენ: პირველი, ქმნიან მნიშვნელოვნად დიდი ტერიტორიის ერთიან ეკონომიკურ და კულტურულ სივრცეში ჩართვის ფუნდამენტალურ წინაპირობას და მეორე, მაკროეკონომიკური რეგიონებისთვის, რომელთაც ახასიათებთ საწარმოო ძალთა დაქსაქსულობა წარმოების და მომსახურების ყველა სფეროში, გლობალიზაციური პროცესების გადრმავეების პირობებში საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნები აყალიბებენ ერთიან,

ეკონომიკურად ბევრად ეფექტურ სატრანსპორტო ლოგისტიკურ სისტემებს, წარმოების საშუალებების და პროდუქტების რაციონალური გაცვლისთვის.

სამხრეთ კავკასიას, როგორც ენერგოტევად რეგიონს და მასზე გამავალ აზიის და ევროპის ბაზრების დამაკავშირებელ სატრანსპორტო დერეფანს, უმნიშვნელოვანესი სტრატეგიული როლი აკისრია აღმოსავლეთ-დასავლეთის ურთიერთობათა როგორც სავაჭრო-ეკონომიკურ, ასევე პოლიტიკურ კონტექსტში. კავკასიის რეგიონის წამყვანი როლი ევროპის და აზია-წყნარი ოკეანის რეგიონის სახელმწიფოებს შორის საერთაშორისო კავშირების უზრუნველყოფაში განპირობებულია მისი განსაკუთრებული გეოგრაფიული მდებარეობით.

კავკასია მდებარეობს ევროპა-აზიის კონტინენტის გზაგასაყარზე და აქედან გამომდინარე იგი ოფიციალურად აღიარებულია სატრანსპორტო-სატრანზიტო რეგიონად(დერეფნად). სამხრეთ კავკასიის სატრანსპორტო-სატრანზიტო დერეფანში გადაადგილდება საიმპორტო, საექსპორტო და ტრანზიტული ნაკადები, სხვადასხვა სახის ტრანსპორტის გამოყენებით.

სამხრეთ კავკასიის რეგიონში საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნების სისტემა უპირატესად წარმოდგენილია შემდეგი დერეფნების არსებობით: ევროპა-კავკასია-აზიის, ე.წ. ტრასეკას (TRACECA) სატრანსპორტო დერეფანი, ჩრდილოეთ-სამხრეთის სატრანსპორტო დერეფანი, რომლებიც დაკავშირებულია ევროპის შემდეგ სატრანსპორტო დერეფნებთან(იხ. ცხრილი 5).

ცხრილი 5

სამხრეთ კავკასიის რეგიონზე გამავალი დერეფნები

N	დასახელება	მარშრუტი	ევროპის რომელ პრიორიტეტულ დერეფანთანაა დაკავშირებული
1	ტრასეკა	აღმოსავლეთ ევროპა-შავი ზღვა-სამხრეთ კავკასია-კასპის ზღვა-შუა აზია.	4,7,8,9
2	ჩრდილოეთი – სამხრეთი	ჩრდილოეთ ევროპა-რუსეთი სამი განშტოებით: 1.სამხრეთ კავკასია-სპარსეთის ყურე; 2.შუა აზია-სპარსეთის ყურე; 3.კასპის ზღვა-ირანი-სპარსეთის ყურე.	9

ადაპტირებულია ავტორის მიერ, წყარო: [12]

ხელსაყრელი გეოპოლიტიკური მდგომარეობის და რამდენიმე მსხვილი საერთაშორისო და რეგიონალური სატრანსპორტო დერეფნების გადაკვეთაზე მდებარეობის გამო, საქართველო და სამხრეთ კავკასიის სხვა სახელმწიფოები, ორ მაკროეკონომიკურ კონტინენტს - ევროპასა და აზიას შორის ინტეგრაციულ რგოლს წარმოადგენს, რომელიც უზრუნველყოფს მოკლე გზით და მინიმალური დროში ტვირთის გადაადგილებას. სპეციალისტების პროგნოზით 2020 წლისთვის სამხრეთ კავკასიური ქვეყნების ტერიტორიაზე ტრანზიტული გადაზიდვების საერთო მოცულობა შესაძლოა გაიზარდოს. ამავ დროს, ექსპერტების შეფასებით, დღეისათვის სამხრეთ კავკასიის სატრანსპორტო დერეფნის სატრანზიტო პოტენციალის მხოლოდ ნახევარია რეალიზებული.

თუმცა აღსანიშნავია ისიც, რომ თუ არ ჩავთვლით 2019 წლის პირველი ოთხი თვის მონაცემებს, ბოლო წლებში სამხრეთ კავკასიის სატრანსპორტო დერეფნით გადაზიდული ტრანზიტული ტვირთების საერთო მოცულობა საგრძნობლად იკლებს(ცხრილი 6.). ეს ნათლად აისახა საზღვაო და სარკინიგზო გადაზიდვებზე ფოტსა და ბათუმის პორტებში, სადაც ასევე შემცირდა გადამუშავებული კონტეინერების რაოდენობა. თუმცა, ამის საპირისპიროდ მოიმატა საავტომობილო ტრანსპორტით გადაზიდული ტვირთების რაოდენობამდა მისი წილი 2018 წელს, 2015 წელთან შედარებით 48,6%-ით გაიზარდა და რაც ყველაზე მნიშვნელოვანია, გაიზარდა ამ გზით მოძრავი სატრანსპორტო საშუალებათა რაოდენობაც.

ცხრილი 6.

ტრანსპორტის სახე	2015		2016		2017		2018	
	მლნ/ტ	ავტომანქ/ ვაგონების რაოდენობა	მლნ/ტ	ავტომანქ/ ვაგონების რაოდენობა	მლნ/ტ	ავტომანქ/ ვაგონების რაოდენობა	მლნ/ტ	ავტომანქ/ ვაგონების რაოდენობა
საზღვაო	0,107		0,172		0,103		0,049	
სარკინიგზო	7,883	141,985	6,565	123,897	5,242	99,754	4,404	88,435
საავტომობილო	2,775	158,015	2,982	164,598	3,745	205,890	4,12	227,753
სულ	10,765	300,000	9,719	288,495	9,09	305,644	8,573	316,188

საქართველოს ტრანზიტი 2015-2018 წწ.

ინფორმაცია მოპოვებული და შედგენილია ავტორის მიერ, წყარო: *შემოსავლების სამსახური*

სამხრეთ კავკასიის სატრანზიტო დერეფანს გააჩნია ალტერნატივა რუსეთზე გამავალი ტრანსციმბირული სატრანზიტო დერეფნის სახით, რომელსაც რიგი კონკურენტული უპირატესობა აქვს ტრასეკას დერეფანთან შედარებით: ვრცელ ტერიტორიაზე გადაჭიმული სარკინგიზო ქსელი, ერთიანი საბაჟო ტერიტორია და გადატვირთვების არარსებობა. მაშინ, როდესაც ტრასეკას დერეფანი მულტი-მოდალურია, გაივლის რამდენიმე ქვეყანას, რომელთაც საზღვრის კვეთის განსხვავებული რეჟიმები და საბაჟო პროცედურები გააჩნიათ, თუმცა გამოირჩევა მოკლე მანძილით, ჩრდილოეთის სატრანსპორტო დერეფნებისგან განსხვავებით არ გამოიყენება პოლიტიკური მიზნებისთვის და გააჩნია დასავლეთის განვითარებული სახელმწიფოების მხრიდან დიდი მხარდაჭერა.

ბოლო პერიოდში რუსეთის სახელისუფლებო წრეებში აქტიურად მიმდინარეობს მუშაობა ჩრდილოკავკასიაზე გამავალი სატრანზიტო დერეფნის შექმნის თაობაზე, რომელმაც მათივე განმარტებით უნდა შეაერთოს კასპიის და შავი ზღვის სანაპიროები. მთავარ უპირატესობად კი ერთიანი საბაჟო ტერიტორია მოიაზრება, ეს იმას ნიშნავს, რომ სატრანზიტო ნაკადები გაივლის მხოლოდ ერთ ქვეყანას, აღარ მოუწევს სხვადასხვა ქვეყნების გადაკვეთა და განსახვავებულ საბაჟო ფორმალობებთან, ე.წ. „საბაჟო ბარიერებთან“ შეხება. ეს შეამცირებს გადაზიდვის დროს და შესაბამისად, ფინანსურ ხარჯებსაც. როგორც აცხადებენ ორგანიზატორები, ეს არ იქნება სამხრეთ კავკასიაზე გამავალი სატრანზიტო დერეფნის კონკურენტული მარშრუტი, თუმცა თვალნათლივ სჩანს, რომ მათი მიზანი ტრასეკას ალტერნატიული დერეფნის შექმნაა, რამაც საბოლოო ჯამში სატრანზიტო ნაკადების დასახელებულ მარშრუტზე გადაქაჩვა უნდა გამოიწვიოს[41].

ეს ყოვლად წარმიუდგენელია, იმ პირობებში როცა ტრასეკას პროექტში მონაწილე ქვეყნები მნიშვნელოვან შემოსავლებს იღებენ ტრანზიტული გადაზიდვებიდან. სამხრეთ კავკასიის ქვეყნებმა ყველაფერი უნდა გააკეთონ რათა თავიდან აიცილონ ტვირთნაკადების არა თუ დაკარგვა, არამედ დამატებით ნაკადების მოზიდვა დერეფანში, სატრანსპორტო-ლოგისტიკურ, საბაჟო, სატარიფო და სხვა სფეროში ურთიერთთანამშრომლობის გაძლიერება-გაღრმავებით.

ლოგისტიკური სისტემების რაციონალური ფორმირება და შემდგომი განვითარება ლოგისტიკის საერთაშორისო სტანდარტების დანერგვის საფუძველზე, მსოფლიო ბაზარზე ქვეყნის წარმატებული საქმიანობის და თანამედროვე მსოფლიო

ეკონომიკაში მათი ინტეგრაციის საფუძველს წარმოადგენს. საგარეო-სავაჭრო ნაკადების მართვის სისტემაში ჩართულია საბაჟოს ელემენტი, რომელიც ძალიან მნიშვნელოვანია საქართველოს, აზერბაიჯანის, სომხეთის და სამხრეთ კავკასიის სხვა სახელმწიფოებს შორის თანამშრომლობის პირობებში, სატრანზიტო პოტენციალის ამაღლების და კონკურენტუნარიანობის გაზრდის მიზნით. ამ ქვეყნების საბაჟო ორგანოების წინაშე დგას ვაჭრობის დასაგარეო ეკონომიკური საქმიანობის განვითარების ყოველმხრივი ხელშეწყობის ამოცანა, იმავდროულად, საბაჟო კანონმდებლობის დაცვისა და კონტროლის განხორციელების უზრუნველყოფასთან ერთად. მსოფლიო გამოცდილება გვიჩვენებს, რომ მოცემული ორმაგი ამოცანის ეფექტური გადაწყვეტა შეუძლებელია საბაჟო კონტროლის თანამედროვე ტექნოლოგიების და კონცეფციების მაქსიმალური გამოყენების, ასევე ლოგისტიკური მეთოდებისა და პრინციპების გამოყენების გარეშე.

ახლანდელ დროში, სამხრეთ კავკასიის ქვეყნების საბაჟო სამსახურებში საბაჟო და ინფორმაციული ტექნოლოგიების განვითარება მაღალ დონეზე იმყოფება და მთლიანობაში შეესაბამება თანამედროვე მოთხოვნებს და მსოფლიო მოწინავე საბაჟო ადმინისტრაციების გამოცდილებებს. დანერგულია და ინტენსიურად გამოიყენება ელექტრონული დეკლარირება, წინასწარი დეკლარირების მეთოდი, გრძელდება რისკების მართვის სისტემის უნიფიკაცია, ვითარდება ტრანზიტული ტექნოლოგიები. თუმცა, კვლავ არსებობს რიგი პრობლემების, რომელთა გადაწყვეტა შესაძლებელია როგორც სახელმწიფოთა საბაჟო ორგანოებს, ასევე საბაჟო ორგანოებსა და სამეწარმეო სუბიექტებს შორის პარტნიორული ურთიერთობების და შეთანხმებების საფუძველზე.

რეგიონის სახელმწიფოთა ეროვნული ეკონომიკებისთვის ლოგისტიკის მზარდი მნიშვნელობა, განაპირობებს ამ ქვეყნების ხელმძღვანელობის მხრიდან კავკასიის სატრანსპორტო დერეფნის სატრანზიტო მიმზიდველობის ამაღლების საკითხებზე ყურადღების მიქცევის აუცილებლობას.

საქართველოს, ისევე როგორც რეგიონის სხვა სახელმწიფოთა საგარეო ვაჭრობის საბაჟო რეგულირების მექანიზმის განვითარების ძირითადი მიმართულება, უპირველეს ყოვლისა, არის საბაჟო ტრანზიტის კონტროლის პროცედურებისა და ტექნოლოგიების გაუმჯობესება.

ბოლო დროს სამხრეთ კავკასიის სატრანსპორტო დერეფნის კონკურენტუნარიანობის დაკარგვამ გამოიწვია სატრანზიტო ნაკადების

ალტერნატიულ მარშრუტებზე გადამისამართება, რაც განპირობებულია რიგი მიზეზებით[71; 75]

- განსხვავებული სატარიფო პოლიტიკით კავკასიის ქვეყნებს შორის, გადაზიდვის მაღალი ტარიფებით;
- არასაკმარისი და არაეფექტური ინფრასტრუქტურით. მაგალითად, რთული გეოგრაფიული მონაკვეთები, სადაც საგზაო-სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა ხასიათდება დაბალი გამტარუნარიანობით; საზღვაო პორტები, რომლებიც ვერ უზრუნველყოფენ მაღალი წყალწყვის გემების მიღებას;
- ლოგისტიკის განვითარების დაბალი დონით. ლოგისტიკური კომპანიები ვერ უზრუნველყოფენ სერვისების გაუმჯობესებას და სრულყოფილი ლოგისტიკური მომსახურების შეთავაზებას;
- სამხრეთ კავკასიის ქვეყნების განსხვავებული საბაჟო კანონმდებლობით, როცა გადაზიდვისას არ არსებობს საქონლის და სატრანსპორტო საშუალებების კონტროლის ერთიანი საბაჟო პოლიტიკა და გადამზიდავი კომპანიები აწყდებიან განსხვავებულ საბაჟო რეგულაციებს საზღვრის გადაკვეთისას;
- ეფექტური საინფორმაციო ტექნოლოგიების არარსებობა, რომელიც მნიშვნელოვნად აფერხებს თითოეული ქვეყნის საბაჟო ორგანოებს შორის სრულყოფილი ინფორმაციის გაცვლას ტრანზიტულ ტვირთებთან დაკავშირებით, რაც უარყოფითად აისახება გაფორმების დროზე.

ამ მიმართულებით ორმხრივი კოორდინაციის ნაკლებობა, მაკონტროლებელი ორგანოების უწყებრივი ინფორმაციის "სუვერენიტეტის" შენარჩუნების პოლიტიკა აუცილებლად გამოიწვევს საბაჟო სატრანზიტო კონტროლის სისტემებში არსებულ რადიკალურ განსხვავებებს, გაართულებს მათ ურთიერთკავშირს, რომელიც საჭიროა ერთიანი ეკონომიკური სივრცის ჩამოყალიბებისათვის, რაც საგრძნობლად შეუშლის ხელს სამხრეთ კავკასიის სატრანზიტო პოტენციალის რეალიზებას.

სამხრეთ კავკასიის ქვეყნებს შორის საბაჟო თანამშრომლობის ფარგლებში საბაჟო კონტროლის და გაფორმების ერთიანი მიდგომების შემუშავება, დღესდღეობით წარმოადგენს ერთერთ პრიორიტეტულ ამოცანას, რომლის განხორციელება ხელს შეუწყობს თანამშრომლობის ფარგლებში ტრანზიტის პროცედურების ჰარმონიზაციას

და ამასთანავე, ტოვებს საბაჟო გაფორმების და კონტროლის საინფორმაციო ტექნოლოგიების თავისებურებების რეალიზების შესაძლებლობას. სამხრეთ კავკასიის ქვეყნების სატრანზიტო პოტენციალის სრულად გამოყენება, რომელიც დაეფუძნება საინფორმაციო და საკომუნიკაციო ტექნოლოგიებს, შესაძლებელია ელექტრონულ საინფორმაციო სისტემაში სრული ინტეგრაციით საბაჟო თანამშრომლობის ფარგლებში, ასევე თითოეული მონაწილე ქვეყნის საბაჟო ორგანოების მიერ ინფორმაციის გაცვლის ორგანიზებით სხვა ქვეყნებთან და პარტნიორებთან.

სატრანზიტო ოპერაციების განხორციელებისას, ადმინისტრაციული ბარიერების შემცირების ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი მიმართულება არის საგარეო-ეკონომიკური საქმიანობის საბაჟო რეგულირების მექანიზმების სრულყოფა. საბაჟო კონტროლის პროცედურებისა და ტექნოლოგიების, უწყებათა და სახელმწიფოთაშორისი ურთიერთქმედების არაეფექტურობა საბაჟო გამშვებ პუნქტებში ამცირებს სატრანზიტო პოტენციალს, ხელს უწყობს სახელმწიფო საზღვრების გადაკვეთისას საგარეო-ეკონომიკური საქმიანობის მონაწილეთა ფინანსური ხარჯების ზრდას.

ტრანსსასაზღვრო სატრანზიტო პოტენციალის პრობლემების გადაწყვეტა უნდა მოხდეს თანამედროვე საერთაშორისო სამართალზე დაფუძნებული, მრავალმხრივი შეთანხმებების სრულიად ახალი სისტემის ფორმირებით. მათ კვალდაკვალ საჭიროა სავაჭრო პროცედურების გამარტივება საერთაშორისო გადაზიდვების ხელშეწყობის მიზნით, როგორც არის თანამედროვე საბაჟო კონტროლი, რისკების მართვა, სატვირთო გადამზიდვების რეგიონალური ასოციაციების შექმნა, დერეფნების მუშაობის შეფასება და მონიტორინგი, რეგიონის სასაზღვრო პუნქტების მოდერნიზაცია, მონაცემთა გაცვლის თანამედროვე ინფორმაციული ტექნოლოგიების გამოყენება და სხვა.

რეგიონში არსებული სატრანზიტო პოტენციალის შეფასება საშუალებას იძლევა დავასკვნათ, რომ კავკასიის რეგიონს გააჩნია სატრანსპორტო-სატრანზიტო პოტენციალის განვითარების ყველა აუცილებელი და საკმარისი პირობა, რომელიც უნდა ეფუძნებოდეს შემდეგ ძირითად პირობებს:

1. საბაჟო თანამშრომლობა კავკასიის რეგიონის ქვეყნებს შორის. საჭიროა თანამშრომლობის განვითარება არა მარტო ეკონომიკურ, არამედ საბაჟო სფეროში. საბაჟო კონტროლის და გაფორმების ღონისძიებების უნიფიკაცია და კანონმდებლობის ჰარმონიზაცია. ამ ქვეყნებში

წარმოებული საქონლის გამარტივებული წესით გაფორმება, განსაკუთრებით ფიტო-ვეტ კონტროლს დაქვემდებარებული პროდუქციის მიმართ.

2. სატრანსპორტო-ლოგისტიკური ინტეგრირებული სისტემის შექმნა, სასაზღვრო ლოგისტიკური სისტემის, საბაჟო-სასაწყობო ტერმინალების, ლოგოპარკების, ფინანსური დაწესებულებების, კომერციული, საინფორმაციო-ლოგისტიკური, სამეცნიერო-საგანმანათლებლო, გამაჯანსაღებელი, ტურისტული ცენტრების შემადგენლობით.
3. სატრანზიტო ნაკადების ძირითად მიმართულებებზე სატრანსპორტო-ლოგისტიკური ცენტრების შექმნა, რომელთა ფუნქციონირება ხელს შეუწყობს არა მარტო სატრანზიტო გადაზიდვებსა და სატრანსპორტო-ექსპედიტორულ უზრუნველყოფაზე შეკვეთების ბანკის ჩამოყალიბებას და გადაზიდვების ოპტიმალური სქემების რეალიზებას, არამედ საერთაშორისო სტანდარტების შესაბამისად საგარეო-სავაჭრო გადაზიდვების ორგანიზებას ინფორმაციული ტექნოლოგიების განვითარების საფუძველზე.
4. ქვეყნების მონაწილეობის გაფართოება გაეროს და მსოფლიო საბაჟო ორგანიზაციების კონვენციების და შეთანხმებების მრავალმხრივ სისტემებში და მათი სამართლებრივი იმპლემენტაცია.
5. საბაჟო პროცედურების დაახლოება და მათი გამჭვირვალობის უზრუნველყოფა.
6. სასაზღვრო-საბაჟო, სატრანსპორტო-ლოგისტიკური, საგზაო ინფრასტრუქტურის განვითარება. სატრანსპორტო ტექნოლოგიების და ტექნიკური სტანდარტების უნიფიკაცია.
7. ერთიანი პოლიტიკის წარმართვა გადაზიდვების უსაფრთხოების სფეროში.

შედეგად, სასაზღვრო რეგიონში ეფექტური სატრანსპორტო-ლოგისტიკური სისტემის ჩამოყალიბება ახალ იმპულსს მისცემს საერთაშორისო ვაჭრობის განვითარებას. ხელს შეუწყობს ურთიერთხელსაყრელი თანამშრომლობის ზრდას, ასევე რეგიონის სატრანზიტო პოტენციალის მაქსიმალურ რეალიზებას.

საბაჟო ადმინისტრირების სრულყოფა სამხრეთ კავკასიის რეგიონის სახელმწიფოებს შორის თანამშრომლობის ფარგლებში მიმართული უნდა იყოს იმ ამოცანების შესრულებაზე, რომელიც განსაზღვრულია მსოფლიო საბაჟო ორგანიზაციის მიერ:

- ელექტრონული დოკუმენტების და ცნობებისგამოყენების პრინციპის დანერგვა;
- საბაჟო გამშვებ პუნქტებში საბაჟო კონტროლის ტექნოლოგიის სრულყოფა „ერთი ფანჯრის“ და „ერთი გაჩერების“ პრინციპების საფუძველზე, სატრანსპორტო საშუალებების საბაჟო დამუშავების დაჩქარების მიზნით;
- წინასწარი ინფორმირების და წინასწარი დეკლარირების განვითარება;
- საბაჟო გამშვები პუნქტების აღჭურვა ტექნიკური კონტროლის თანამედროვე საშუალებებით;
- დეკლარაციის მომზადებისთვის საჭირო დროის შემცირება და 50%-მდე დეკლარაციის ავტომატური გაშვებისთვის პირობების შექმნა;
- რისკის მართვის სისტემის განვითარება საგარეო-ეკონომიკურ საქმიანობის მონაწილეთა საბაჟო და საგადასახადო რეპუტაციის ანალიზის საფუძველზე;
- შეთანხმებული პოლიტიკის წარმართვა ტექნიკური რეგულირების სფეროში, სანიტარული, ვეტერინარული და ფიტოსანიტარული ზომების გამოყენებისას;
- ავტორიზებული ეკონომიკური ოპერატორის კონცეფციის განვითარება ბიზნესთან თანამშრომლობის საფუძველზე.

საბაჟო ორგანოების მიერ ქვეყნის სატრანზიტო პოტენციალის რეალიზება უნდა განხორციელდეს კომპლექსურად ურთიერთდაკავშირებული და წინააღმდეგობრივი ტრანსფორმაციული პროცესებისფარგლებში, რომელთაგან ძირითადს წარმოადგენს[75]:

- საბაჟო ორგანოების ფუნქციონირების წესების არსებითი ცვლილება, საქართველოს, აზერბაიჯანს და სომხეთს (თურქეთის) შორის საბაჟო კავშირის მსგავსი თანამშრომლობის (გაერთიანების) შექმნასთან მჭიდრო კავშირში(თუნდაც საბაჟო ტრანზიტის, ტრანზიტული ტვირთების გადაადგილების ხელშეწყობის მიზნით), რომელიც დაკავშირებული

იქნება გარკვეული საბაჟო და სხვა სახის კონტროლის შემცირებასთან ან გაუქმებასთან, მოცემული კავშირის საზღვრის შიგნით;

- სამხრეთ კავკასიური ეკონომიკური სივრცის სატრანზიტო პოტენციალის განვითარების სტრატეგიის შემუშავება, მათ შორის ერთიანსატრანსპორტო, საბაჟო-ლოგისტიკურიცენტრების შექმნა, სამხრეთ კავკასიის ქვეყნების ტერიტორიის გავლით საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნის ინფრასტრუქტურის განვითარება, რომელიც უზრუნველყოფს ექსპორტ-იმპორტის სასაქონლო ნაკადების, მათ შორის, ტრანზიტული ნაკადების ხარისხიან მომსახურების;
- მოსაზღვრე სახელმწიფოების საბაჟო ორგანოებს შორის კოორდინაციის გაძლიერება, ტვირთებსა და სატრანსპორტო საშუალებებზე, კონტროლის ობიექტებსა და ასევე ფიტო-ვეტ სანიტარული პროდუქციის შესახებ ინფორმაციის ურთიერთგაცვლის უზრუნველყოფა;
- საბაჟო გაფორმების და კონტროლის პროცედურების გამარტივება;
- საბაჟო გამშვებ პუნქტებში „ერთი გაჩერების“ პრინციპის რეალიზება, „ორი სამსახური საზღვარზე“ პრინციპის განხორციელებასთან ერთად, ინფორმაციული კომპონენტის გაძლიერების და სახელმწიფო კონტროლის ფუნქციების ავტომატიზების ინტეგრირებული ინფორმაციულ-პროგრამული საშუალებების გამოყენებით, მნიშვნელოვნად მოაწესრიგებს და დააჩქარებს საზღვრის გადაკვეთას, ხელს შეუწყობს „ორი სამსახური საზღვარზე“ პრინციპის განხორციელებისას საბაჟო ორგანოთა კოორდინირებულ მოქმედებას;
- საბაჟო ორგანოების ტექნიკური და ინფორმაციული აღჭურვილობით უზრუნველყოფა, რომელიც გულისხმობს საბაჟო კონტროლის თანამედროვე ტექნოლოგიური სისტემების და ტექნიკური საშუალებების გამოყენებას;

ამრიგად, სამხრეთ კავკასიის სატრანსპორტო დერეფნის სატრანზიტო პოტენციალის განვითარების და რეალიზების პროცესები მოითხოვს რეგიონის ქვეყნების მაღალი დონის ინტეგრაციას და თითოეული მათგანის აქტიურ მონაწილეობას. რაც უფრო ინტენსიური გახდება კავკასიური ინტეგრაციის პროცესები ლოგისტიკისა და საბაჟო სფეროში, მით მეტად მოხდება საბაჟო-ლოგისტიკური

ინფრასტრუქტურის განვითარება და სატრანზიტო პოტენციალის ამაღლება, სინერგიის მიღწევის გზით.

გარდა ამისა, საჭიროა საბაჟო პროცედურების სტანდარტიზაციის და უნიფიკაციის უზრუნველყოფა საინფორმაციო-პროგრამული საშუალებების გამოყენებით და იურიდიულად მნიშვნელოვანი მონაცემების სახელმწიფოთაშორისი გაცვლის მიზნებისთვის ინტეგრირებული საინფორმაციო სისტემის ფორმირება.

კავკასიის რეგიონის სახელმწიფოებს შორის, ეკონომიკური თანამშრომლობის ფარგლებში უნდა განხორციელდეს საბაჟო ტრანზიტის კონტროლის ერთიანი ავტომატიზირებული საინფორმაციო სისტემის შექმნა, საქონლის და სატრანსპორტო საშუალებების შესახებ ინფორმაციის რეალურ დროში გაცვლისთვის, ისე როგორც ეს აღწერილი იყო ამ თავის პირველ საკითხში.

ამ მიდგომების განხორციელება ხელს შეუწყობს სამხრეთ კავკასიის სატრანსპორტო დერეფნის სატრანზიტო პოტენციალის სრულად ათვისებას და გამოყენებას, სამხრეთ კავკასიის სახელმწიფოების ინტეგრაციას ევროპის საერთო სატრანზიტო სისტემაში და საერთაშორისო სავაჭრო ნაკადების დამატებითი მოცულობების მოზიდვისთვის ხელსაყრელი პირობების შექმნას.

ზოგადი დასკვნები და რეკომენდაციები:

1. თანამედროვე გლობალიზაციის ეპოქაში მსოფლიოს დინამიურად მზარდი, აზიის, ევროპისა და ჩრდილო ამერიკის ბაზრების ინტეგრაციის მაღალი დონე განისაზღვრება ჩამოთვლილი რეგიონის ქვეყნებს შორის საქონლებრუნვის მოცულობის ზრდის ტენდენციით, მაგ: აზიასა და ევროპას შორის სავაჭრო ეკონომიკური ბრუნვა დღეს 1,4 ტრილიონ ევროს შეადგენს;
2. ტრანსნაციონალური კავშირებისა და საერთაშორისო სავაჭრო ურთიერთობების განვითარებამ განაპირობა სატვირთო სატრანზიტო გადაზიდვების დაგეგმვის მნიშვნელობის ზრდა გლობალური დონეზე. გამომდინარე აქედან, საერთაშორისო გადაზიდვების უზრუნველყოფისთვის გარდაუვალ წინაპირობას წარმოადგენს საერთაშორისო სატრანსპორტო-სატრანზიტო დერეფნების დაგეგმვა და განვითარება;
3. ქართული და უცხოური ლიტერატურის განალიზების საფუძველზე შეგვიძლია ვთქვათ, რომ სატრანსპორტო და სატრანზიტო დერეფნების დაგეგმვა და განხორციელება წარმოადგენს კომპლექსურ საკითხს, რომელიც მოწოდებულია განავითაროს ამა თუ იმ ქვეყნის სოციალური და ეკონომიკური საკითხები სავაჭრო საქმიანობის მეშვეობით, შეამციროს გადაზიდვების (ტრანსპორტირების) ხარჯები და დააკავშიროს ჩაკეტილი ქვეყნები გლობალურ ბაზარს, ეს იძლევა შესაძლებლობას ნაკლებგანვითარებული ქვეყნებისთვის საერთაშორისო ურთიერთობების ახალ ეტაპზე გადასვლის, იქმნება ახალი საგარეო კავშირები და ქვეყნებს შორის ე.წ. „ურთიერთობების დათბობის“ პოლიტიკა მიმდინარეობს.
4. დერეფნების მნიშვნელოვან მახასიათებელ თავისებურებას წარმოადგენს მიწოდებათა ჯაჭვის გამარტივება, რითაც უზრუნველყოფს საწარმოო და სადისტრიბუციო ცენტრების ერთმანეთთან დაკავშირებას, ტრანსპორტის სხვადასხვა სახეების გამოყენებით. შეგვიძლია პირდაპირ ვთქვათ, რომ დერეფნების განვითარება პირდაპირ არის დაკავშირებული სატრანსპორტო-ლოგისტიკური სისტემების განვითარებასთან, რაც აუცილებლად აისახება დადებითად ქვეყნის მიკროეკონომიკურ მაჩვენებლებზე და იქნება კეთილდღეობის დონის მომატების გარანტია. ამის მაგალითად უნდა

- მოვიყვანოთ ტრასეკას სატრანსპორტო დერეფანი, რომელიც სამხრეთ კავკასიის გავლით, ევროპისა და აზიის დამაკავშირებელ ერთერთ მნიშვნელოვან და უმოკლეს სატრანზიტო დერეფანს წარმოადგენს. მისი მეშვეობით უზრუნველყოფილია ევროპასა და აზიას შორის სავაჭრო-ეკონომიკური კავშირები და საერთაშორისო სატრანზიტო გადაზიდვების მნიშვნელოვანი წილი. იგი ასევე ერთმანეთთან აკავშირებს პროექტში ჩართული ქვეყნების ბაზრებს და ხელს უწყობს მათ გასვლას საერთაშორისო ბაზრებზე.
5. ტრანსკავკასიური დერეფნის კონკურენტუნარიანობაზე მრავალი შიგა და გარე ფაქტორი (ალტერნატიული მარშრუტები, გადაზიდვის ფასები, სატრანსპორტო-ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურა, საგადასახადო და საბაჟო კანონმდებლობა) მოქმედებს, რომლებიც მნიშვნელოვან გავლენას ახდენენ სატრანზიტო პოტენციალის განვითარებაზე. სატრანზიტო პოტენციალის ამალღების შესაძლებლობათა კვლევის ერთერთ საკვანძო საკითხად საბაჟო სფერო და სასაქონლო-სატრანზიტო ნაკადების საბაჟო გაფორმების ფორმები და მეთოდები გვეკვლინება. თანამედროვე და ინოვაციური ტიპის საბაჟო მომსახურების დანერგვა და საბაჟო-ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურის შექმნა, ჩვენი აზრით, ხელს შეუწყობს ტვირთების გარანტირებულ დაცვას, მათ სწრაფად გადაზიდვას და სატრანსპორტო ხარჯების მნიშვნელოვნად შემცირებას.
6. გლობალური ეკონომიკის კონტექსტში საბაჟო შეიძლება განვიხილოთ, როგორც ტვირთნაკადების ტრანსსასაზღვრო გადაადგილებასთან დაკავშირებული გარიგებებისა და ოპერაციების რეგულირების უზრუნველყოფი სივრცობრივი ინსტიტუციური სახელმწიფო ორგანო. მისი როლი მდგომარეობს საქონლის და სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის კონტროლში, საერთაშორისო სავაჭრო ნაკადების ეფექტურ გაფორმებასა და უსაფრთხო გადაადგილებაში, და აქედან გამომდინარე, სახელმწიფო ინტერესების დაცვასა და ბიუჯეტის შემოსავლების უზრუნველყოფაში. მის ძირითადი მიზანს წარმოადგენს საერთაშორისო ტვირთნაკადების მარეგულირებელი სახელმწიფო კანონებისა და პოლიტიკის შესრულება, კონტრაბანდის წინააღმდეგ ბრძოლა, ლეგალური ვაჭრობისა და ტრანზიტის ხელშეწყობა.

7. საბაჟო ადმინისტრირების სისტემის განვითარების მსოფლიო ტენდენციების საფუძველს წარმოადგენს საერთაშორისო ვაჭრობის უსაფრთხოებისა და ხელშეწყობის განხილული ჩარჩო სტანდარტების პირობების და გადაწყვეტილებების გამოყენება. ქვეყნები, რომლებიც იყენებენ აღნიშნულ სტანდარტებს, აკონტროლებენ საერთაშორისო სავაჭრო ნაკადების თითქმის 99%-ს.
8. ევროკავშირი წარმოადგენს სტრატეგიულ პარტნიორს საქართველოსა და სამხრეთ კავკასიის რეგიონის სხვა ქვეყნებისთვის და ფლობს საბაჟო ადმინისტრირების თანამედროვე სისტემას, რომელშიც ჩადებულია მითითებული სტანდარტების ყველა ელემენტი, აქედან გამომდინარე, საბაჟო ადმინისტრირების მეთოდოლოგია, როგორც მინიმუმ უნდა შეესაბამებოდეს საბაჟო ადმინისტრირების სისტემის მაჩვენებლებს, რომლებიც იქნა მიღწეული ევროზონის საბაჟო სამსახურების მიერ.
9. კავკასიის რეგიონის ქვეყნებსა და ევროკავშირში საბაჟო ადმინისტრირების მეთოდოლოგიას გააჩნია მსგავსი ელემენტები, თუმცა აქვს საკმარისად მკაფიო განსხვავებები, რაც მხარეთა ურთიერთქმედების ორგანიზაციის მეთოდებსა და პირობებში აისახება.
10. საბაჟო ადმინისტრირების პროცესების მოდერნიზაცია, ნაწილი უფლებამოსილების გადაცემა ბიზნესისთვის - ეს არის სტანდარტების ჩარჩო, ერთ-ერთი ფუძემდებლური თეზისი და საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვების ბაზრის განვითარების მნიშვნელოვანი ტრენდი. ამდენად, საქართველოსა და სამხრეთ კავკასიის სხვა სახელმწიფოებს შორის საერთაშორისო სასაქონლო-სატრანზიტო გადაზიდვების საბაჟო ადმინისტრირება აღნიშნულ საფუძველზე უნდა წარიმართოს.
11. საბაჟო საქმის ლოგისტიკაცია გულისხმობს ლოგისტიკის ძირითადი პრინციპების გამოყენებას საბაჟო ორგანოების საქმიანობაში, როგორც საბაჟო ადმინისტრაციებს, ასევე საბაჟო ორგანოს და ბიზნეს სუბიექტებს შორის ურთიერთქმედების გაუმჯობესების მიზნით. ლოგისტიკის ძირითადი პრინციპების გამოყენება საბაჟო ორგანოების საქმიანობაში განაპირობებს საბაჟო ლოგისტიკის ფორმირების საფუძველებს. საბაჟო ლოგისტიკა წარმოადგენს შუამავალ რგოლს ლოგისტიკური ჯაჭვის სისტემაში, რადგან ის

დამოკიდებულია საერთაშორისო სასაქონლო-სატრანზიტო ნაკადების არსებობაზე და მასზეა დამოკიდებული ამ ნაკადების ეფექტური გადაადგილების ორგანიზება-ხელშეწყობა, თანამედროვე ინფორმაციული ტექნოლოგიების გამოყენებით.

12. სამხრეთ კავკასიის სატრანსპორტო დერეფნის სატრანზიტო პოტენციალის ამალგა და კონკურენტუნარიანობის გაუმჯობესება ტვირთების საერთაშორისო სატრანზიტო გადაზიდვების ბაზარზე შეიძლება განხორციელდეს შემდეგი ამოცანების გადაწყვეტის გზით:

1. სამხრეთ კავკასიის სახელმწიფოებს შორის საბაჟო სფეროში თანამშრომლობის გაღრმავება;
2. სასაქონლო-ტრანზიტული ნაკადების საბაჟო გაფორმების თანამედროვე ინფორმაციული ტექნოლოგიების გამოყენება;
3. პარტნიორული ურთიერთობების განვითარება საბაჟო ორგანოებსა და ბიზნეს ორგანიზაციებს შორის, უპირატესად ჩარჩო სტანდარტებში დასახელებული პრინციპების საფუძველზე;
4. საქონლის საერთაშორისო სატრანზიტო გადაზიდვების ორგანიზაციის ფარგლებში პოტენციური რისკების შემცირებაზე მიმართული გადაწყვეტილებების შემუშავება;
5. საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვების გამარტივებისა და ხელშეწყობის მიზნით საბაჟო საქმის ლოგისტიკის განხორციელება, ლოგისტიკური მართვის პრინციპების დანერგვის გზით.

13. მოცემული ნაშრომის მთავარ უპირატესობას წარმოადგენს ის ფაქტი, რომ ჩვენს მიერ შემუშავებულია საბაჟო ორგანოებსა და საგარეო-ეკონომიკურ მონაწილეებს შორის ურთიერთობის სრულყოფის რეკომენდაციები, საქონლის საერთაშორისო სატრანზიტო გადაზიდვების და მათ მიმართ საბაჟო კონტროლის განხორციელების პროცესში. მის საფუძველს წარმოადგენს „საბაჟო ორგანოებს შორის დოკუმენტბრუნვის ურთიერთგაცვლის ავტომატიზებული სისტემა (სოდეს)“, რომელიც შემუშავებულია ჩვენს მიერ საქონლის საბაჟო გაფორმებისა და კონტროლის გამარტივებისა და საზღვარზე ეფექტური გადაადგილების მიზნით.

14. სოდეს-ის შექმნა გულისხმობს კავკასიის რეგიონის მოსაზღვრე სახელმწიფოებს შორის თანამშრომლობისა და ურთიერთქმედების მაღალ დონეს. მისი პრაქტიკული გამოყენება უზრუნველყოფს საქონელსა და სატრანსპორტო საშუალებებზე ინფორმაციის რეალურ დროში გადაცემას, მიღებას და დამუშავებას, გაფორმების და კონტროლის ჩატარების დროის შემცირებას და საზღვარზე საბაჟო სამსახურების კოორდინირებული მუშაობის ამაღლებას.
15. სოდეს-ის სისტემის გამოყენება შესაძლებელია ელექტრონული ურთიერთქმედების ყველა სფეროში:
- Customs To Business (C2B) – საბაჟო ორგანოებსა და კომერციულ სტრუქტურებს შორის ურთიერთქმედება;
 - Business To Business (B2B) – კომერციულ სტრუქტურებს შორის ურთიერთქმედება;
 - Customs To Customs (C2C) – რეგიონის საბაჟო ორგანოებს შორის ურთიერთქმედება;
 - Customs to Government (C2G) - საბაჟო ორგანოებსა და სახელმწიფო სტრუქტურებს შორის ურთიერთქმედება.
16. მთლიანობაში სოდეს-ის გამოყენება უზრუნველყოფს:
- ქალაქის დოკუმენტების გამოყენების შემცირებას;
 - საბაჟო კონტროლისა და გაფორმების დროის მნიშვნელოვნად შემცირებას;
 - სასაქონლო-სატრანზიტო ნაკადების საზღვარზე გადაადგილების დაჩქარებას;
 - საზღვარზე კომერციული თაღლითობის მინიმიზაციას;
 - რისკების ანალიზის სისტემის ეფექტურ გამოყენებას.
17. ფიტო-ვეტ კონტროლს დაქვემდებარებული საწარმოების ლიცენზირების მექანიზმის დანერგვა სოდეს-ის სისტემის ქვეყნებს შორის, ხელს შეუწყობს ფიტო და ვეტსანიტარული კონტროლის ჩატარების გამარტივებას, ამასთანავე, ასეთი საქონლის გამარტივებული გაფორმების მეთოდების გამოყენება მნიშვნელოვნად შეამცირებს გაფორმების დროს და დადებითად აისახება სატრანსპორტო გადაზიდვების ეფექტურობაზე.

გამოყენებული ლიტერატურა:

1. სატრანსპორტო-ლოგისტიკური დარგი საქართველოში: ძირითადი გამოწვევები და განვითარების პერსპექტივები. ბიზნესისა და ეკონომიკის ცენტრი, 2017
2. გითოლენდია ბ., „საქართველოს სატრანსპორტო დერეფნის განვითარების ეკონომიკური პრობლემები და მათი გადაჭრის მიმართულებები“, თბილისი, 2011
3. ბოცვაძე ლ., ერაძე კ., გელაშვილი ო., ბოცვაძე ვ., „სატრანსპორტო-ლოგისტიკური და ინტეგრირებული განაწილებითი სისტემები“, თბილისი, 2014
4. ხარაზი ია., „საერთაშორისო საბაჟო სამართალი“, თბილისი, 2013
5. მამულაძე რ., გაბაიძე მ., „მულტიმოდალური ლოჯისტიკური ცენტრების შექმნის მსოფლიო გამოცდილება და მისი გამოყენების შესაძლებლობები საქართველოში“, გლობალიზაცია, საერთაშორისო ბიზნესის თანამედროვე პრობლემები და განვითარების ტენდენციები, საერთაშორისო სამეცნიერო-პრაქტიკული კონფერენცია, 2012
6. გოდერძიშვილი ია., „საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტში ეკონომიკური კრიზისი და მისი დაძლევის შესაძლებლობები მენეჯმენტის განვითარების საფუძველზე“. სადისერტაციო ნაშრომი. 2014
7. ლომთაძე მ., ბიძინაშვილი თ., საქართველოს საექსპორტო პოტენციალის ამაღლების გზები გლობალიზაციის პირობებში. მონოგრაფია. თბილისი, 2017
8. ჯგერენაია ე., „საბაჟო საქმის ტექნოლოგიის საფუძვლები“, თბილისი, 2002
9. ქარუმიძე ვ., „საბაჟო საქმე“, თბილისი, 2000
10. ჯავახიშვილი ივ., „ქართული სამართლის ისტორია“. წიგნი მეორე. ნაკვეთი პირველი. 1928
11. აბელაშვილი ნ., „პროდუქციის ხარისხის აუდიტი და ექსპერტიზა საბაჟო სისტემაში“, თბილისი, 2011
12. კოჩაძე თ., გერაძე პ., ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფნები და მათი განვითარების პერსპექტივები. 2008.

13. საქართველოს ახალგაზრდა ეკონომისტთა ასოციაცია. ბიზნესგარემოს გაუმჯობესება საქართველოში. თბილისი, 2008
14. კავკასიის ეკონომიკური და სოციალური კვლევითი ინსტიტუტი (CIESR); ეკონომიკის პრობლემების კვლევის ცენტრი (CEPR); ფონდი „ღია საზოგადოება - საქართველო“ (OSGF). „აღმოსავლეთის პარტნიორობა“ და საქართველოს სოციალურ-ეკონომიკური პოლიტიკა. თბილისი, 2011
15. გეგეშიძე ა., „საქართველოს სატრანზიტო როლის განვითარების ხელშეწყობა რეგიონალური ინტეგრაციის გათვალისწინებით“, <http://www.nplg.gov.ge/gsd/cgi-bin/library.exe?e=d-00000-00---off-0civil2--00-1---0-10-0---0---0prompt-10---4-----0-1|-10-ka-50---20-about---00-3-1-00-0-0-01-1-0utfZz-8-10&cl=CL2.7&d=HASHc562e01b3cc5fe4d163605.8.3&x=1>. უკ.გადამ. 2019
16. Douma. F and Kriz K, A; „TRANSPORTATION CORRIDOR PLANNING: A MODEL AND CASE STUDIES“, 2003
17. Healey, P. The Treatment of Space and Place in the New Strategic Spatial Planning in Europe. International J. Urban and Regional Research, 28(1): 45–67. 2004
18. Arnold, J., Olivier, G. and Arvis, J-F. Best Practices in Corridor Management, World Bank. 2005
19. Albie Hope & John Cox. Development Corridors. 2015
20. Jean-Paul Rodrigue, Claude Comtois, and Brian Slack. The geography of transport systems . 2006
21. Arnold, J. Best Practices in Management of International Trade Corridor, World Bank. 2006
22. Charles Kunaka, Robin Carruthers Trade and Transport Corridor Management Toolkit. 2014
23. The Role of Transport and Transit Corridors in Fostering International Cooperation for Sustainable Development: Issues and Recommendations. UN-Habitat. 2015
24. Global Trade Corridors Study. Continental 1, Phase 1 Report. 2009
25. Bowersox Donald J., Closs David J., Cooper Bixby M., Bowersox John C., “Supply Chain Logistics Management“, 4th edition, London, 2012
26. Seyoum B., Export-Import Theory, Practices, and Procedures. New York, USA: Routledge. 2009

27. Gandolfo, G., International Trade Theory and Policy. Berlin, Germany: Springer-Verlag, 2014
28. Ramagopal, C., Export Import Procedures: Documentation and Logistics. Daryaganj, Delhi, IND: New Age International. 2006
29. Rushton, A. & Walker, A., International logistics and supply chain outsourcing: from local to global. Bodmin, UK: MPG Books Ltd. 2007
30. Trent, R. & Roberts, L., Managing Global Supply and Risk: Best Practices, Concepts, and Strategies. Ft. Lauderdale, FL, USA: J. Ross Publishing Inc. 2009
31. Wulf Luc de., Sokol J. B., Customs modernization handbook. THE WORLD BANK Washington, D.C. 2004
32. Кудряшов Н., Нечай А., „ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ: СУЩНОСТЬ, ФАКТОРЫ РЕАЛИЗАЦИИ, ПОДХОД К ОЦЕНКЕ“. Журнал международного права и международных отношений № 3 — 2 0 1 2
33. Суходолов, А. П. Транзитный потенциал России. <<http://www-sbras.nsc.ru/HBC/2002/n12/f09.html>> 2019
34. Астафьев А.А., Бубнова Г.В., Зенкин А.А., Куренков П.В., Куприяновский В.П. ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ И ОСИ В ЦИФРОВОЙ ЛОГИСТИКЕ. Перспективы развития логистики и управления цепями поставок: сб.науч.тр. VII Международной научной конференция. 2017
35. Назаренко В. М., Назаренко К. С. Транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности. -М.: Центр экономики и маркетинга, 2000
36. Эмирова А. Е. Трансформация транспортных систем в условиях глобализации мировой экономики // Научный журнал НИУ ИТМО. Серия «Экономика и экологический менеджмент» № 1, 2014
37. Афанасьев Л. Д., Островский Н. Б., Цукербергер С. М. Единая транспортная система и автомобильные перевозки. -М.: Транспорт, 1984
38. Сергеев В. И. и др. Глобальные логистические системы: Учебное пособие. 2001
39. Алесинская Т.В. Основы логистики. Общие вопросы логистического управления. Таганрог: Изд-во ТРТУ, 2005
40. Лукинский В. С., Лукинский В. В., Логистика и управление цепями поставок, М. : Издательство Юрайт, 2016

41. Транспортный коридор соединит Чёрное и Каспийское моря. 08.2019.
<https://news.ru/den-gi/transportnyj-koridor-soedinit-chyornoe-i-kaspijskoe-more/>
2019
42. GDP (current US\$) - <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD> 2019
43. TRACECA Member Countries. <http://www.traceca-org.org/en/countries/>. 2018
44. გოჩავა დ., ლოგისტიკური სისტემის ეფექტიანობა და საქართველო.
<https://idfi.ge/ge/efficiency-of-logistics-system-georgia>. 2019
45. ურუშაძე ვ., ქვეყანას არასწორი სატრანსპორტო პოლიტიკა აქვს“,
<https://commersant.ge/ge/post/qveyanas-araswori-satransporto-politika-aqvs-vaso-urushadze-tvirtbrunvis-shemcirebaze>. 2019
46. ტრანსპორტი., <http://www.economy.ge/?page=ecoreview&s=26>. 2019
47. EU-ASIA TRADE – THE BRIGHT FUTURE AHEAD.
<https://www.friendsofeurope.org/publication/eu-asia-trade-bright-future-ahead>. 2019
48. საქართველოს მთავრობის დადგენილება N400, საქართველოს სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების სტრატეგიის „საქართველო 2020“ დამტკიცებისა და მასთან დაკავშირებული ზოგიერთი ღონისძიების თაობაზე. 17 ივნისი ქ. თბილისი. 2014
49. Global Rankings 2018., <https://lpi.worldbank.org/international/global/2018>. 2019
50. ექსპერტი: საქართველოს პრიორიტეტი ლოგისტიკის დინამიურ განვითარება და სრულყოფა უნდაიყოს., <http://gbc.ge/index.php?m=home&newsid=89538&lang=geo>
2019
51. ლოგისტიკის ევროპული სტანდარტები საქართველოში.,
<http://www.mes.gov.ge/content.php?id=6365&lang=geo> 2019
52. საქართველოს საგადასახადო კოდექსი. თბილისი. 2018
53. Глобальные логистические системы.,http://ser-pavlion.narod.ru/K4/logistics/Tema_12_-_Globalnye_logisticheskie_sistemy.htm 2019
54. საქართველოს ფინანსთა მინისტრის 2012 წლის 26 ივლისის №290 ბრძანება, „საქართველოს საბაჟო ტერიტორიაზე საქონლის გადაადგილებისა და გაფორმების შესახებ ინსტრუქციის დამტკიცების თაობაზე“. 2019
55. სტატისტიკური ინფორმაცია. შემოსავლების სამსახურის მომსახურების დეპარტამენტი. 2019

56. Membership, World Customs Organization. <http://www.wcoomd.org/en/about-us/wco-members/membership.aspx> . 2019
57. Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли. Всемирная таможенная организация Июнь 2012 года
58. Council Resolution on a strategy for the Customs Union Translation of the document Customs in the European Union -A Joint Mission Statement confirmed at the meeting of the Customs policy group in July 2005
59. Union Customs Code, https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/union-customs-code_en , 2019
60. Convention on a common transit procedure, Cm9746, Interlaken, 20 May 1987, Brussels, 25 September 2018
61. INTERNATIONAL CONVENTION ON THE SIMPLIFICATION AND HARMONIZATION OF CUSTOMS PROCEDURES, World Customs Organization, Rue du Marché 30, Bruxelles, 2010
62. „ასოციირების შესახებ შეთანხმება ერთის მხრივ, საქართველოსა და მეორეს მხრივ, ევროკავშირს და ევროპის ატომური ენერჯის გაერთიანებას და მათ წევრ სახელმწიფოებს შორის“, 27 ივლისი, 2014 წ. <http://www.parliament.ge/ge/gavigot-meti-evrokavshirtan-asocirebis-shetanxmebis-shesaxeb/associationagreement1> 2019
63. TRANSIT MANUAL, EUROPEAN COMMISSION. Brussels, 2016
64. გოჩავა დ., ევროკავშირის ახალი სტრატეგია სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის სფეროში, <https://idfi.ge/ge/eu-new-strategy-transportation-infrastructure> , 2019
65. აზიიდან ევროპაში, კავკასიის გავლით. <http://www.opentext.org.ge/index.php?m=12&y=2012&art=9650>. 2012
66. უცხო სიტყვათა ლექსიკონი, პარლამენტის ეროვნული ბიბლიოთეკა, <http://www.nplg.gov.ge/gwdict/index.php?a=term&d=3&t=16596>. 2019
67. შემოსავლების სამსახურის სტრატეგია 2017-2020. შემოსავლების სამსახური, https://www.rs.ge/common/get_doc.aspx?id=9923 2019
68. საქართველოს მთავრობის 2010 წლის 31 დეკემბრის #429 დადგენილება „ფიტოსანიტარიული სასაზღვრო-საკარანტინო და ვეტერინარული სასაზღვრო-

- საკარანტინო კონტროლის განხორციელების წესის დამტკიცების თაობაზე“, 2019
69. ცენტრალური კავკასია – რეფორმები, გზაევროპისაკენ, european.ge/ცენტრალური-კავკასია-რეფ/ 2011
70. Таможенное дело (Ю. Л. Грузицкий, 2015), [https://kartaslov.ru/книги/Грузицкий Ю Л Макаревич О В и др Таможенное дело/3](https://kartaslov.ru/книги/Грузицкий_Ю_Л_Макаревич_О_В_и_др_Таможенное_дело/3). უკ. გადამ. 2019
71. საქართველოს სატრანზიტო პოტენციალის პრობლემები და პერსპექტივები. <https://pia.ge/post/152483-sagartvelos-satranzito-potenciali-problemebi-da-perspektivebi> 2018
72. საგადასახადო კონანონმდებლობის ზოგადი მიმოხილვა, შემოსავლების სამსახურის სასწავლო მასალა. <http://ac1.rs.ge/> 2019
73. Tsetskhladze A., Kochadze T., Gudadze A., THE CUSTOMS LOGISTICS CONCEPT FOR THE SOUTH CAUCASUS TRANSPORT TECHNOLOGICAL SYSTEMS. International journal for science, technics and innovations for the industry “MACHINES TECHNOLOGIES MATERIALS”. YEAR XI, Issue 3/2017. WWW.stumejournals.com
74. Mamuladze R., Sharabidze D., Kochadze T., Gudadze A., PECULIARITIES OF CUSTOMS LOGISTICS IN THE CASE OF TRANSPORTATION IN THE LIMITED SPACE AND TIME. The international scientific journal Juvenis scientia 2018 № 1. www.jscientia.org
75. Mamuladze R., Kochadze T., Gudadze A., SOUTH CAUCASUS TRANSPORT CORRIDOR AND POTENTIAL FOR ITS DEVELOPMENT. Bulletin of Science and Practice, v.4,2018(5), doi:10.5281/zenodo.1246186. <http://www.bulletennauki.com>
76. Sharabidze I., Kochadze T., Gudadze A., A MODEL OF THE CONCEPT OF SIMPLIFIED CUSTOMS CLEARANCE OF PHYTOSANITARY GOODS, Bulletin of Science and Practice, v.4, 2018 (7), doi:10.5281/zenodo.1312263. <http://www.bulletennauki.com>

ტრანზიტის პროცედურა T1 დოკუმენტი[54].

ASYCUDAWorld ტრანზიტი		A განმარტნი საგადასახადო ორგანო		
	2 ექსპორტორი	№.		
	3 ფორმ.	4		
	5 საქაროდ	6 ადვ. რაოდ.	7 საცემბარო ნომერი	
	8 იმპორტორი	№.		
	14 დეკლარანტი/წარმომადგენელი	15 განმარტნი ქვეყნი	ა-ბ-კოდი	დ-ბ-კოდი
	18 განმარტნი სატრ. საშ. ნომერი განმარტნი საგადასახადო ორგანოში	19 კტ	17 დანიშნულების ქვეყნი	
	21 სატრანსპორტი საშუალება განმარტნი საგადასახადო ორგანოში			
25 ტრანსპორტის სახე	27 დანიშნულების ადგილი			
31 ადგილის აღწერილი რაოდ.	სატონლას	32 სატ.	33 სატონლას კოდი	
	აღწერი	№.		
	რ-ბა, სახე	35 პრეტო წინა კტ		
44 სატრ დოკუმენტები	კონტეინ. №	38 წეტო წინა კტ		
		40 წინმწერები დოკუმენტები		
55 გადამტვირთვა	ადგილი და ქვეყნი	ადგილი და ქვეყნი		
	ახალი სატრანს. საშ. იფერტ.	ახალი სატრანს. საშ. იფერტ.		
	კტ- [] (1) ახალი კონტეინ. იფერტ.	კტ- [] (1) ახალი კონტეინ. იფერტ.		
	(1) 1 - თუ კო და 0 თუ არა	(1) 1 - თუ კო და 0 თუ არა		
F პასეჟისზე შედი პირის ხელმოწერი	ლუქის ახალი NN	იფერტ.		
	ხელმოწერი	ხელმოწერი		
50 პრაციონალი	№.			C მოხმული კონტროლიფანი
	წარმგენი ახალი			
51 ადგილი და ქვეყნი				
52 გარანტია		კოდი	53 დანიშნულების ორგანო და ქვეყნი	
D განმარტნი საგადასახადო ორგანოს კონტროლი შეფუქო		ხელმოწერი		
ლუქი	იფერტ.		ახალი	
ფელენახმული მოხეუ	54 ადგილი და დრო. პასეჟისზეტელი			

2015-2018 წლებში იმპორტირებული ფიტო-ვეტ კონტროლს დაქვემდებარებული საქონელი

ცხრილი 5. ინფორმაცია 2015-2018 წლებში იმპორტირებული ფიტო-ვეტ სანიტარულ კონტროლს დაქვემდებარებული საქონლის შესახებ ცხრილი შედგენილია ავტორის მიერ, წყარო: შემოსავლების სამსახური

	2015 წელი			2016 წელი			2017 წელი			2018 წელი		
	რაოდენობა კგ	ლირბულბს ლარი	დეკლარაციების რაოდენობა	რაოდენობა კგ	ლირბულბს ლარი	დეკლარაციების რაოდენობა	რაოდენობა კგ	ლირბულბს ლარი	დეკლარაციების რაოდენობა	რაოდენობა კგ	ლირბულბს ლარი	დეკლარაციების რაოდენობა
აზერბაიჯანი	13,567,473.5	11,298,902.0	301.0	25,340,766.9	15,239,994.4	529.0	18,221,269.5	18,497,826.7	486.0	38,986,098.1	40,792,077.5	1,109.0
სომხეთი	16,292,247.4	20,183,174.7	1,485.0	13,335,741.5	15,058,559.0	1,493.0	10,291,355.4	13,541,211.4	1,282.0	5,198,028.4	12,322,297.4	1,070.0
ჩინეთი	8,573,855.1	31,282,002.2	383.0	6,519,103.3	24,296,893.5	346.0	7,793,116.0	31,137,085.8	390.0	5,322,940.2	24,525,319.8	345.0
ირანი	4,628,548.0	6,186,947.4	232.0	5,278,830.0	9,319,734.4	245.0	6,662,329.9	15,342,911.6	371.0	13,863,663.7	15,672,875.1	734.0
რუსეთი	598,311,816.7	331,793,149.8	2,117.0	571,850,284.6	296,636,868.6	3,014.0	622,392,022.8	351,567,461.4	3,582.0	621,340,010.7	390,269,657.3	4,475.0
თურქეთი	93,119,978.8	144,656,368.4	4,743.0	130,317,151.9	172,527,885.0	6,280.0	123,518,045.1	181,780,708.0	6,339.0	134,798,873.4	188,425,231.1	6,313.0
უკრაინა	98,081,172.7	128,621,257.1	1,469.0	71,341,234.1	141,209,682.4	1,780.0	67,738,308.7	190,117,190.7	2,015.0	50,000,542.0	165,707,924.4	1,602.0
სულ	832,575,092.2	674,021,801.6	10,730.0	823,983,112.4	674,289,617.3	13,687.0	856,616,447.4	801,984,395.5	14,465.0	869,510,156.4	837,715,382.6	15,648.0

დანართი №VII-01

მწვინის სახელი			1	A ვაჭრობის საკომპანო ობიექტი		
2 ტვირთი №.			3 დრო	4 გეზი		
			5 საქაღარა	6 საფ. ჩაფ.	7 საკომპანო ნომერი	
			8 ამბობენ №.			9 დასახ. დას. პოსტ. პარ.
10 დეკლარაციის/საბაჟოდასრულებელი			11 მდებარეობა	12 დარეგ. დარეგ. ღირ.		
			13 ვაჭრობის ტიპი	14 ნ.პ. კოდი	15 დ.პ. კოდი	
			16 ვაჭრობის ტიპი	17 დასახ. კოდი		
18 საკომპანო სახელი დასახ. სახელი			19 აბ.	20 მდებარეობა		
21 საკომპანო სახელი სრული			22 ქ. დას. დას. კოდი	23 ქ. კოდი	24 სახელის	
25 ქ. კოდი		26 სახ. სახ.	27. ჩვენი სახელი	28 დასახ. დას. სახელი		
29. პოსტალი			30 საკომპანო სახელი			
31 სახელის			32 სახ.		33 სახელის კოდი	
			34 ნ.პ. კოდი		35 მდებ. (პ)	36 პოსტ.
			37 სახ. კოდი		38 რეგ. (პ)	39 ქოდი
34 დარეგ. დარეგ. სერვისი.			40 ვაჭრობის ტიპი			
			41 დას. ზომ. კოდი		42 სახ. კოდი	43 სახ.
			A. სახ.		43. კოდი	
47 ვაჭრობის			48 ვაჭრობის კოდი		49 სახელის დასახ.	
			50 დარეგ. ვაჭრობის			
30 მდებარე			51 დასახ. დას. სახელი			
			52 სახელი			53 სახელი და სახელი
54 დასახ. დას. სახელი			55 სახელი და სახელი			
56 სახელი			57 სახელი და სახელი			

გამარტივებული საბაჟო დეკლარაცია

გამარტივებული
საბაჟო დეკლარაცია



1. პირის ს/ნომერი ფ/პირის პ/ნომერი		2. უცხო ქვეყნის მოქალაქის პასპორტის ნომერი და პასპორტის გამცემი ქვეყანა	
3. პირის სახელწოდება		4. ფიზიკური პირის სახელი, გვარი	
5. დეკლარანტი/წარმომადგენელი		6. დეკლარაციის რეგისტრაციის	R. ოპერაცია იმპორტი
7. საფოსტო გზავნილის/ავიარეისის და ბარგის რეგისტრაციის ნომერი (ასეთის არსებობის შემთხვევაში)			
8. საქონლის საერთო წონა და აღწერილობა		9. საბაჟო ღირებულება და გადასახდელები	
საქონლის დასახელება	რ-მა სესენს-ს დამატ. წუ-ის შეკაბ.	საქონლის კოდი სეს ესნ-ის შესაბამისად	საქონლის ღირე- ბულება
		ტრანსპორტირების და სხვა ხარჯი	საბაჟო ღირე- ბუ- ლემა
			შელა- ვა- თე- ბი
			იმპორ- ტის გადასა- ხადი
			დღგ
			აქ- ცი- ზი
			0
			0
			0
10. რეგისტრაციის თარიღი		11. გადასახდელები:	
		მ.შ. იმპორტის გადასახადი - სახაზ. კოდი 101001000 0	
		დღგ - სახაზ. კოდი 101001000 0	
		აქციზი - სახაზ. კოდი 101001000 0	
		მომსახ. საფასური - სახაზ. კოდი - 707017021 0	
12. ხელმოწერები: დეკლარანტი წარმომადგენელი		13. იმპორტის გადასახდელების გადახდის დამადასტურებელი დოკუმენტის ნომერი და სხვა თანმხლები დოკუმენტების რეკვიზიტები გადახდა გადავადგებულია	
14. განსაკუთრებული აღნიშვნები:		15. საგადასახადო ორგანოს აღნიშვნები:	