

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 დისერტაციის

ავტორეფერატი

ქუთაისი

2019

აკაკი წერეთლის სახელმწიფო უნივერსიტეტი

სამეცნიერო ხელმძღვანელი: პროფესორი თეიმურაზ კოჩაძე

რეცენზენტები: პროფესორ-ემერეტუსი ლევან ზოცვაძე
საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი

ასოც.პროფესორი სერგო სვანაძე
აკაკი წერეთლის სახელმწიფო უნივერსიტეტი

დისერტაციის დაცვა შედგება 2019 წლის ----- 14⁰⁰ საათზე

საინჟინრო -ტექნიკური ფაკულტეტის სადისერტაციო საბჭოს მიერ შექმნილ
სადისერტაციო კომისიის სხდომაზე. მისამართი: ქუთაისი, თამარ მეფის ქ. № 59,
I კორპუსი, აუდ. №1114.

დისერტაციის გაცნობა შესაძლებელია აკაკი წერეთლის სახელმწიფო
უნივერსიტეტის ბიბლიოთეკაში მისამართზე: 4600. ქუთაისი. თამარ მეფისქ. 59.

ავტორეფერატი დაიგზავნა “ _____ ” _____

(თარიღი)

სადისერტაციო საბჭოს

მდივანი ასოც.პროფესორი _____ /ნ. სახანბერიძე/

(ხელმოწერა)

სამუშაოს საერთო დახასიათება

თემის აქტუალობა. თანამედროვე გლობალიზაციის ეპოქაში მსოფლიოს დინამიურად მზარდი, აზიის, ევროპის და ჩრდილო ამერიკის ბაზრების ინტეგრაციის მაღალი დონე განისაზღვრება ჩამოთვლილი რეგიონის ქვეყნებს შორის საქონლებრუნვის მოცულობის ზრდის ტენდენციით, მაგალითად, აზიასა და ევროპას შორის სავაჭრო ეკონომიკური ბრუნვა დღეს 1,4 ტრილიონ ევროს შეადგენს.

იმ პირობებში, როცა მიმდინარეობს ტრანსნაციონალური კავშირების და საერთაშორისო სავაჭრო ურთიერთობების განვითარება, საგრძნობლად იზრდება სატვირთო სატრანზიტო გადაზიდვების დაგეგმვის მნიშვნელობა გლობალური დონეზე. გამომდინარე აქედან, საერთაშორისო გადაზიდვების უზრუნველყოფისთვის გარდაუვალ წინაპირობას წარმოადგენს საერთაშორისო სატრანსპორტო-სატრანზიტო დერეფნების დაგეგმვა და განვითარება.

სატრანსპორტო-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 ნაკლებგანვითარებული ქვეყნებისთვის საერთაშორისო ურთიერთობების ახალ ეტაპზე გადასვლის შესაძლებლობას იძლევა.

საბაზრო ურთიერთობის პირობებში და თანამედროვე გლობალურ პროცესებში, სულ უფრო აქტუალური ხდება სავაჭრო ურთიერთობების გაძლიერება სხვადასხვა რეგიონების სახელმწიფოებს შორის. ამ პირობებში კი განსაკუთრებით იზრდება საქართველოს და სამხრეთ კავკასიის სხვა ქვეყნებზე გამავალი საერთაშორისო ტანსკავკასიური სატრანსპორტო დერეფნების მნიშვნელობა.

ტრანზიტისთვის, როგორც ეროვნული ეკონომიკის პოტენციური განვითარების საკვანძო ფაქტორისთვის, პრიორიტეტული მნიშვნელობის მინიჭებით, საქართველო,

o ნაშრომი გამოიცა შოთა რუსთაველის საქართველოს ეროვნული სამეცნიერო ფონდის ფინანსური მხარდაჭერით (გრანტი №DP2016_5).

ევროკავშირის და აზია-წყნარი ოკეანის ქვეყნებს შორის ვაჭრობაში შეიძლება სატრანსპორტო-ლოგისტიკური ჰაბი გახდეს, ახალი აბრეშუმის გზის ჩინური პროექტის მეშვეობით. თუმცა უნდა გვესმოდეს რომ ამ მიზნის მიღწევა შეუძლებელია რეგიონის სახელმწიფოთა ერთობლივი ძალისხმევის გარეშე.

საერთაშორისო ლოგისტიკური კავშირების განვითარების თანამედროვე ეტაპზე სახელმწიფოს სატრანზიტო მიმზიდველობის ამაღლება ერთერთ პრიორიტეტად უნდა იქცეს ეკონომიკური პოლიტიკის შემუშავების საქმეში. ინვესტიციებისთვის ეკონომიკური სექტორის მნიშვნელოვან სფეროს წარმოადგენს ასევე, სატრანსპორტო-ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურის განვითარება და სატრანზიტო პოტენციალის მაქსიმალური გამოყენება.

სატრანზიტო პოტენციალის ამაღლებაზე მრავალი ფაქტორი მოქმედებს, რომელთაგან შეიძლება გამოვყოთ შემდეგი:

- განსხვავებული სატარიფო პოლიტიკა კავკასიის ქვეყნებს შორის;
- არასაკმარისი და არაეფექტური ინფრასტრუქტურა;
- ლოგისტიკის განვითარების დაბალი დონე;
- სამხრეთ კავკასიის ქვეყნების განსხვავებული საბაჟო კანონმდებლობა;
- ეფექტური საინფორმაციო ტექნოლოგიების არარსებობა;

ამჟამად, საერთაშორისო ეკონომიკური ინტეგრაციის პირობებში, ხორციელდება ღონისძიებების მიღება სასაზღვრო რეგიონებში არსებული ბარიერების აღმოფხვრის მიზნით, ინერგება ინოვაციური ტექნოლოგიები საბაჟო ადმინისტრირების სფეროში, მიმდინარეობს საბაჟო-ლიგისტიკური და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის რეორგანიზაციისა და მოდერნიზაციის წინადადებების შემუშავება. თუმცა, გამოცდილება გვიჩვენებს, რომ ასეთ ქმედებებს მოკლევადიანი ეფექტი გააჩნია, ან ვერ უწყობს ხელს საგარეო ეკონომიკური საქმიანობის მონაწილეთა დროის და ფინანსური ხარჯების შემცირებას, მოსაზღვრე სახელმწიფოების საბაჟო საზღვრებზე სასაქონლო ნაკადების გადაადგილებისას.

სამეცნიერო პრობლემის შემუშავების ხარისხი. რიგი ადგილობრივი და უცხოელი მეცნიერების სამეცნიერო ნაშრომებში განხილულია საერთაშორისო სატრანსპორტო

დერეფნების განვითარების თეორიული საფუძვლები, მისი ფორმები, მიზნები, უპირატესობა და უარყოფითი მხარეები. საერთაშორისო ინტეგრაციის ფორმები, სატრანზიტო პოტენციალის განვითარების თავისებურებები, მასზე მოქმედი ნეგატიური ფაქტორები და ამაღლების გზები. თუმცა, რამდენად შეუძლია საერთაშორისო სასაქონლო-სატრანზიტო ნაკადების საბაჟო გაფორმების და კონტროლის პროცედურებს გავლენა მოახდინოს სატრანზიტო პოტენციალზე, ნაკლებადაა ასახული. სამეცნიერო პუბლიკაციებს და ოფიციალურ გამოცემებში, სადისერტაციო თემატიკის შესაბამისად, წარმოდგენილია მეთოდური მასალა სამხრეთ კავკასიური სატრანსპორტო დერეფნის სატრანზიტო პოტენციალის და საბაჟო-ლოგისტიკური სისტემის განვითარებაზე. თუმცა, შეიძლება ითქვას, რომ ეს პრობლემა არ არის საკმარისად დამუშავებული და დამატებითი კვლევის ჩატარებას საჭიროებს.

კვლევის საგანი. საერთაშორისო სატვირთო-სატრანზიტო გადაზიდვების საბაჟო რეგულირება ერთ-ერთ აქტუალურ საკითხს წარმოადგენს თანამედროვე გლობალურ სამყაროში. ტრანზიტული ნაკადები გადაკვეთენ სახელმწიფოთა საზღვრებს და ექვემდებარებიან ამა თუ იმ ქვეყნის საბაჟო კანონმდებლობის შესაბამისად განსაზღვრული პროცედურებით რეგულირებას. რაც უფრო მეტია საზღვრის კვეთის შემთხვევები, მით მეტ საბაჟო ფორმალობებს აწყდება სატრანზიტო ნაკადები. გამომდინარე აქედან, ჩვენი დისერტაციის კვლევის საგანს წარმოადგენს სასაქონლო-სატრანზიტო ნაკადების საბაჟო გაფორმების და კონტროლის არსებული პრაქტიკა.

კვლევის მიზნები და ამოცანები. სადისერტაციო კვლევის მიზანს წარმოადგენს სამხრეთ კავკასიური სატრანსპორტო დერეფნის სატრანზიტო პოტენციალის ამაღლების მიზნით საზღვრისპირა ზონებში საერთაშორისო სასაქონლო-სატრანზიტო ნაკადების საბაჟო კონტროლის და გაფორმების პროცედურების გამარტივების მეთოდური და პრაქტიკული რეკომენდაციების შემუშავება, თანამედროვე საინფორმაციო ტექნოლოგიების საშუალებით გაფორმების და კონტროლის პროცედურების განხორციელების ავტომატიზირებული სისტემის საფუძვლების შექმნა.

დასახული მიზნის განხორციელებისთვის სადისერტაციო ნაშრომში ჩამოყალიბებული და გადაწყვეტილია შემდეგი ამოცანები:

- განხილულია საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნების ჩამოყალიბების მიზნები, ფორმები და განვითარების თავისებურებები;
- სატრანსპორტო ლოგისტიკური დარგის არსებული მდგომარეობა და მის განვითარებაზე მოქმედი ფაქტორები;
- საბაჟო სისტემის ფორმირების ასპექტები საერთაშორისო ვაჭრობის განვითარების კვალდაკვალ;
- ჩატარდა საერთაშორისო სასაქონლო-სატრანზიტო ნაკადების საბაჟო ადმინისტრირების ევროპული პრაქტიკის შედარებითი ანალიზი კავკასიის რეგიონში მოქმედ პრაქტიკასთან;
- შემოთავაზებულია საბაჟო სფეროში ლოგისტიკური მართვის პრინციპების გამოყენების თავისებურებები;
- გამოვლენილია სატრანზიტო პოტენციალის განვითარების ძირითადი პრობლემები;
- განხილულია საბაჟო სფეროში ინფორმაციული ტექნოლოგიების გამოყენების თავისებურებები;
- შემუშავებულია კავკასიის რეგიონის ქვეყნების საბაჟო ორგანოებს შორის მონაცემთა ურთიერთგაცვლის ელექტრონული სისტემის სპეციფიკა, სატვირთო ნაკადების საბაჟო დამუშავების გამარტივების მიზნით;
- დასაბუთებულია სასაზღვრო ზონაში საბაჟო და სატრანსპორტო ლოგისტიკის ფუნქციონალური ნაწილების ინტეგრაციის აუცილებლობა;
- შემუშავებულია ფიტო-ვეტსანიტარულ კონტროლს დაქვემდებარებული საქონლის საბაჟო გაფორმების ტექნოლოგიური სქემა;
- წარმოდგენილია რეგიონის სახემწიფოების შორის საბაჟო თანამშრომლობის ფარგლებში განსახორციელებელი რეკომენდაციები, სოდეს-ის სისტემის საფუძველზე.

კვლევის თეორიულ და მეთოდოლოგიურ საფუძველს წარმოადგენს, როგორც ქართველი, ასევე უცხოელი მეცნიერების და სპეციალისტების საბაჟო საქმის, მიწოდებათა ჯაჭვის მართვის, საბაჟო და სატრანსპორტო ლოგისტიკის სფეროში

ფუნდამენტური და გამოყენებითი ხასიათის სამეცნიერო ნაშრომები. სამეცნიერო და პრაქტიკული პრობლემების გადაწყვეტა ხორციელდება სტატისტიკური ანალიზის მეთოდების, ეკონომიკური და სტატისტიკური მეთოდების გამოყენებით, განზოგადების მეთოდების, სტრუქტურული და ანალიტიკური დაჯგუფების მეთოდების და ექსპერტული შეფასებების გამოყენებით.

კვლევის საინფორმაციო ბაზად გამოყენებულია ოფიციალური საბაჟო სტატისტიკის მონაცემები, საქართველოს, მისი მოსაზღვრე ქვეყნების და საერთაშორისო ორგანიზაციების საკანონმდებლო და ნორმატიულ-სამართლებრივი აქტები, პერიოდული ეკონომიკური პრესის მასალები, ანალიტიკური მიმოხილვები და ოფიციალურ ინტერნეტ-ელექტრონულ გამოცემებში გამოქვეყნებული დოკუმენტები, ასევე, დისერტაციის თემაზე ავტორის მიერ შეგროვებული მასალები.

კვლევის შედეგების სამეცნიერო სიახლე დამუშავდა საერთაშორისო სასაქონლო-სატრანზიტო ნაკადების საბაჟო კონტროლის და გაფორმების ტექნოლოგიური სქემა, თანამედროვე საინფორმაციო სისტემების და დასავლური გამოცდილების საფუძველზე შემოთავაზებულია კავკასიის რეგიონის „საბაჟო ორგანოებს შორის დოკუმენტბრუნვის ელექტრონული სისტემის“ (სოდეს) შექმნის აუცილებლობა. მისი გამოყენება მნიშვნელოვნად შეამცირებს საბაჟო ფორმალობების განხორციელების დროს და დადებითად აისახება სატრანსპორტო გადაზიდვების მოცულობაზე.

შემოთავაზებულია ფიტო-ვეტსანიტარულ კონტროლს დაქვემდებარებული საქონლის საბაჟო გაფორმების თეორიული რეკომენდაციები.

დამუშავდა საბაჟო სფეროში ლოგისტიკის ძირითადი პრინციპების გამოყენების მიზანშეწონილობა საბაჟო სამსახურების მუშაობის ეფექტურობის ამაღლების მიზნით. ამის საფუძველზე ახლებურად განისაზღვრა ტერმინ „საბაჟო ლოგისტიკის“ მნიშვნელობა და მისი გამოყენების აქტუალურობა სატრანსპორტო ლოგისტიკური დარგის განვითარების მიზნით.

პრაქტიკული ღირებულება. გამოკვლევაში მიღებული თეორიული დასკვნები, ტექნოლოგიური სქემები და შემუშავებული ელექტრონული სისტემები შესაძლებელია გამოყენებულ იქნას, როგორც შემოსავლების სამსახურის საბაჟო დეპარტამენტის, ასევე

მოსაზღვრე სახელმწიფოების საბაჟო სამსახურების საქმიანობაში ერთობლივად, სასაქონლო-სატრანზიტო ნაკადების საბაჟო დამუშავების უზრუნველსაყოფად. კვლევის შედეგად მიღებული რეკომენდაციების პრაქტიკული დანერგვა სამხრეთ კავკასიის რეგიონის სახელმწიფოთა საბაჟო საქმიანობის პრაქტიკაში ხელს შეუწყობს ეფექტიანობის ამაღლებას, საბაჟო მომსახურების გაუმჯობესებას, სატვირთო-სასაქონლო გადაზიდების განვითარებას, რაც თავის მხრივ გააუმჯობესებს დერეფნის კონკურენტუნარიანობას და მნიშვნელოვნად აამაღლებს მის სატრანზიტო პოტენციალს.

სამუშაოს განხილვა. სადისერტაციო ნაშრომის შედეგების შესახებ მოხსენებები გაკეთდა:

1. საერთაშორისო სამეცნიერო-ტექნიკურ კონფერენციაზე “HIGH TECHNOLOGIES. BUSINESS. SOCIETY” 13 – 16.03. 2017წ. ბოროვეცი, ბუგარეთი.
2. საერთაშორისო სამეცნიერო-ტექნიკურ კონფერენციაზე “trans&MOTAUTO17”. ვარნა, ბულგარეთი, 2017წ.
3. III ქართულ-პოლონური საერთაშორისო სამეცნიერო-ტექნიკური კონფერენცია „სატრანსპორტო ხიდი ევროპა-აზია“ . 24-26.10.2017 ქუთაისი.
4. XXVI საერთაშორისო სამეცნიერო-ტექნიკურ კონფერენციაზე “trans&MOTAUTO18”. 27 – 30.06.2018წ. ბურგასი. ბულგარეთი
5. ტრანსპორტის მიმართულების სამეცნიერო-პრაქტიკულ სემინარებზე აკაკი წერეთლის სახელმწიფო უნივერსიტეტის მშენებლობისა და ტრანსპორტის დეპარტამენტში (ქუთაისი 2017 – 2019 წწ.)

გამოქვეყნებული მასალები. დისერტაციის მასალების მიხედვით გამოქვეყნებულია 9 ნაშრომი, მათ შორის ოთხი ERIH PLUS - ის მაღალრეიტინგულ ბაზებში ინდექსირებულ ჟურნალებში: „Bulletin of Science and Practice“ და „Juvénis scientia“, რომელიც რეკომენდირებულია აწსუ-ს საინჟინრო-ტექნიკური ფაკულტეტის სადისერტაციო საბჭოს მიერ.

სამუშაოს სტრუქტურა და მოცულობა. დისერტაცია შედგება ოთხი თავისაგან და შეიცავს 7 ცხრილს, 10 ნახაზს, 2 დიაგრამას, ლიტერატურის 77 დასახელებას. საერთო მოცულობა შეადგენს 148 გვერდს.

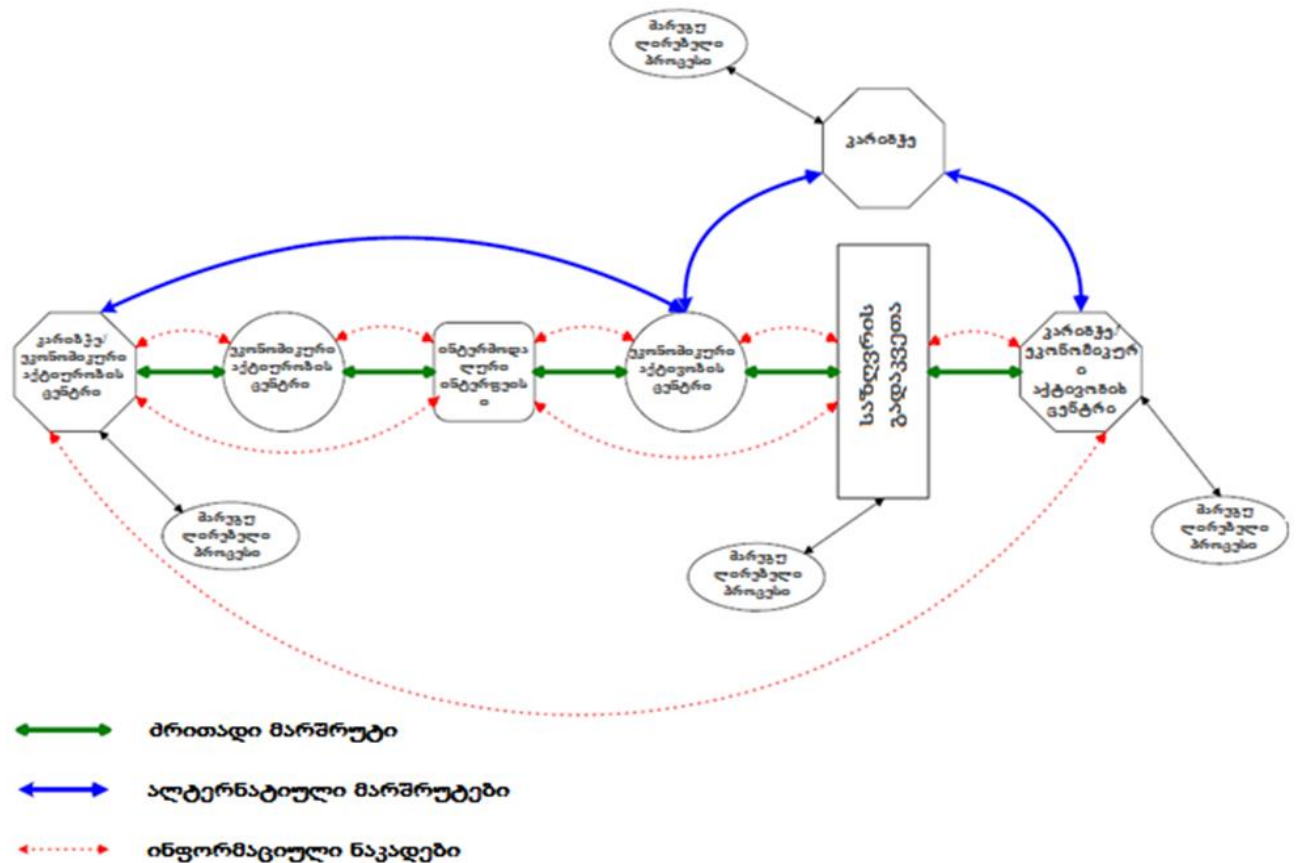
სამუშაოს შინაარსი

პირველი თავი მოიცავს იმ წყაროების ანალიზს, რომლებიც ხელს უწყობენ სატრანზიტო პოტენციალის ფორმირებას. განხილულია საერთაშორისო სატრანსპორტო და სატრანზიტო დერეფნების ჩამოყალიბების და განვითარების თავისებურებები, მათი მიზნები და ფორმები, მასზე მოქმედი ფაქტორები და ის პრობლემები, რომლების ხელს უშლიან მის განვითარებას. ჩატარებულია იმ სამეცნიერო ნაშრომების ანალიზი რომელიც მიძღვნილია სატრანსპორტო-სარანზიტო დერეფნების განვითარების პრობლემებისადმი, სატრანზიტო პოტენციალის ზრდის თვალსაზრისით, როგორებიცაა: კოჩაძის, ბ. გითოლენდიას, ლ. ბოცვაძის, ია ხარაზის, რ. მამულაძის, დ. გოჩავას, მ. ლომთაძის, ე. ჯგერენაიას, ნ. აბელაშვილის, ვ. ქარუმიძის, 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 სხვათა შრომები. დადგენილია, რომ სატრანზიტო პოტენციალის ამაღლების მნიშვნელოვან წინაპირობას სატრანსპორტო დერეფნების განვითარება და გამართული ფუნქციონირება წარმოადგენს. სატრანსპორტო დერეფნების კონკურენტუნარიანობა კი დიდად არის დამოკიდებული სატრანსპორტო ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურის მდგომარეობასა და განვითარებაზე.

ამ თავში ასევე განხილულია საქართველოს და სამხრეთ კავკასიის სხვა ქვეყნებზე გამავალი სატრანსპორტო დერეფანი, რომელიც ტრანსკავკასიური დერეფნის სახელითაც არის ცნობილი. სამხრეთ კავკასიის გეოპოლიტიკური როლი და მნიშვნელობა ევროპისათვის ძალზედ დიდია. განსაკუთრებით კი სატრანსპორტო დერეფნის ფუნქციის გამო. სამხრეთ კავკასია რესურსებით მდიდარი ცენტრალური აზიის სახელმწიფოთა და რესურსებზე გაზრდილი მოთხოვნის მქონე ევროპას შორის დამაკავშირებელი მნიშვნელოვანი გზაა.

იქედან გამომდინარე, რომ კონკრეტული დერეფნის ჩამოყალიბება ხდება ინდუსტრიული ცენტრების და გასაღების ბაზრების, ასევე ჩაკეტილი ქვეყნების საერთაშორისო ბაზართან დაკავშირების მიზნით, მათ გააჩნიათ შემავალი და გამავალი კვანძები, ე.წ. პორტალები, რომელთა საშუალებითაც ხდება სატრანსპორტო-სასაქონლო

ნაკადების ამ დერეფანში მოხვედრა და დერეფნიდან გასვლა. თითოეული დერეფანი შედგება სატრანსპორტო-ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურისაგან და იმ სახელმწიფოებისაგან რომელთაც ისინი ხშირ შემთხვევაში გადაკვეთენ, რაც მეტია სახელმწიფოთა რაოდენობა, მით მეტ შემაფერხებელ ბარიერებს აწყდება სასაქონლო-სატრანსპორტო ნაკადები დერეფანზე გადაადგილებისას.



ნახ. 1. დერეფნის მოდელის ნიმუში. ადაპტირებულია ავტორის მიერ

ეს ბარიერები ძირითადად უკავშირდება იმ განსხვავებულ საკანონმდებლო-მარეგულირებელ აქტებს და პროცედურებს, რომლებიც დადგენილია საერთაშორისო სასაონლო-სატრანზიტო ნაკადების მიმართ, ამ თუ იმ ქვეყნებში შესვლისას. ასეთ ბარიერებად გვევლინება საბაჟო ფორმალობები და ის სამართლებრივი აქტები, რომლებიც განსაზღვრულია საბაჟო კანონმდებლობით.

როგორც აღვნიშნეთ, ყველა სახელმწიფოს საკუთარი საბაჟო პოლიტიკა და მისი განხორციელების მექანიზმები გააჩნია. სასაქონლო-სატრანსპორტო ნაკადები

საზღვრებზე გადაადგილებისას ექვემდებარება განსხვავებულ საბაჟო კონტროლის და გაფორმების პროცედურებს, რაც როგორც წესი დროით ფაქტორთან არის დაკავშირებული, მოცდენასთან დაკავშირებული ხარჯები კი გადაზიდვისთვის ყველაზე მნიშვნელოვანი ელემენტებია.

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.

ნაშრომის პირველ თავში კვლევის ობიექტად დასმულია სწორედ საბაჟო სფერო და მასთან დაკავშირებული პრობლემები, ვინაიდან არაეფექტური საბაჟო ფორმალობების განხორცილება შეიძლება გახდეს მნიშვნელოვანი შემაფერხებელი ფაქტორი საერთაშორისო სატრანზიტო გადაზიდვების ორგანიზების საქმეში. ამიტომ სასაქონლო-სატრანზიტო ნაკადების საბაჟო გაფორმების თანამედროვე მეთოდების და მიდგომების შემუშავება და პრაქტიკაში დანერგვა მნიშვნელოვნად შეუწყობს ხელს საბაჟო პრაქტიკის დასავლურ სტანდარტებთან დაახლოებას, გადაზიდვების გამარტივებას და საბოლოო ჯამში სატრანზიტო პოტენციალის ამაღლებას.

მეორე თავი ეძღვნება საბაჟო საქმის წარმოშობისა და განვითარების ისტორიული ასპექტებს. მოყვანილია ცნობები პირველი საბაჟო სამართლებრივი ურთიერთობების შესახებ, როგორც მსოფლიოში, ასევე საქართველოში. აღწერილია მეცნიერთა მოსაზრებები საბაჟო საქმის მდგომარეობის და ფუნქციონირების შესახებ რუსული იმპერიული უღლის ქვეშ. მიმოხილულია საბაჟოს განვითარების თავისებურებები დამოუკიდებლობის მოპოვებიდან დღემდე.

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 ჩამოყალიბება. 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.

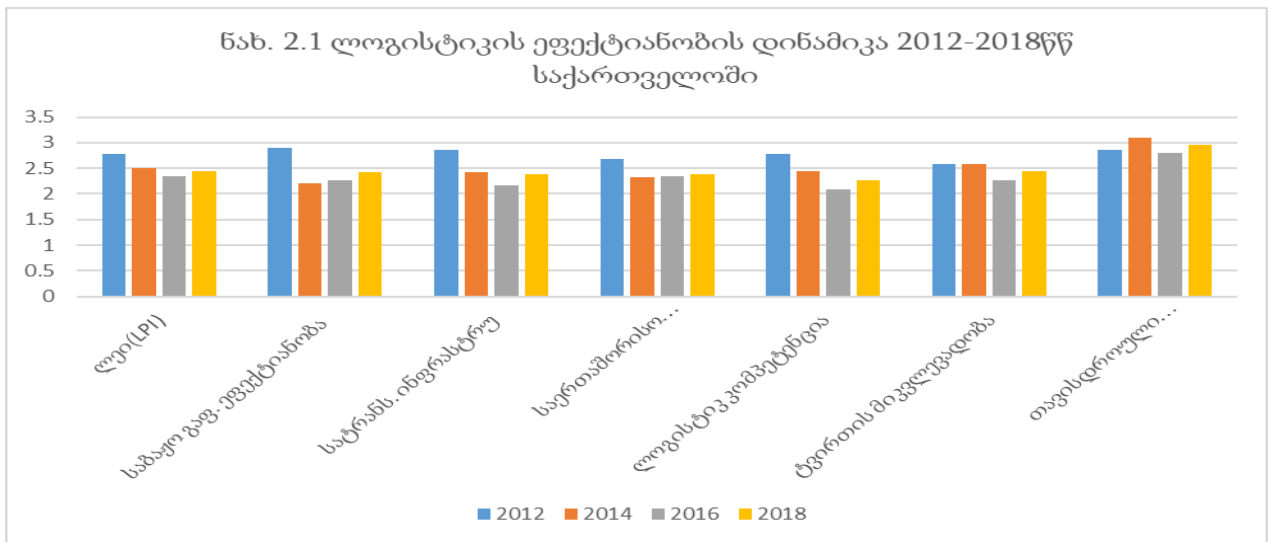
საქართველოს სახელმწიფომ 2010 წლიდან საბაჟო პროცედურების გამარტივების, სრულყოფისა და მომსახურების ხარისხის გაზრდის მიზნით საბაჟო სფეროში გაატარა ძირეული რეფორმები, რომელიც დღემდე გრძელდება. რეფორმის შედეგად დაიხვეწა, გამარტივდა და მოქნილი გახდა საკანონმდებლო ბაზა.

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

ამ თავში ასევე განხილულია საქართველოს სატრანსპორტო ლოგისტიკური სისტემების განვითარების შესახებ ინფორმაცია. აღწერილია ლოგისტიკის, როგორც მთავარი მამოძრაველი ძალის მნიშვნელობა გლობალიზაციის ეპოქაში.

ლოგისტიკური მომსახურების გლობალური ბაზრის განვითარების თანამედროვე ტენდენციების და მსოფლიო გამოცდილების გათვალისწინებით, საქართველო დარგის ჩამოყალიბებისა და კონსოლიდაციის ეტაპზე იმყოფება. იგიარსებითად ჩამორჩება დასავლეთის ქვეყნებს, სატრანსპორტო-ლოგისტიკური კომპანიების მიერ მიწოდებული მომსახურების ხარისხისა 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 და იმყოფება ისეთი სახელმწიფოების გვერდით, როგორც არის ტოგო და კონგოს დემოკრატიული რესპუბლიკა.



ნახ. 2. ლოგისტიკის ეფექტიანობის დინამიკა საქართველოში 2012 – 2018 წწ.

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 შემუშავება ეძღვნება მოცემული სადისერტაციო ნაშრომი.

ლოგისტიკის ეფექტიანობის მაჩვენებლების მნიშვნელოვანი გაუმჯობესება შესაძლებელია საბაჟო-სასაზღვრო კონტროლის პროცედურების ეფექტიანობის ამაღლების ხარჯზე. ამაში იგულისხმება საბაჟო ორგანოების უფრო ეფექტიანი მუშაობა, როგორც, საქონლისა 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 დავკავდეთ, 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“.

გლობალიზაციის ეპოქაში საბაჟო სამსახურების როლი მნიშვნელოვნად შეიცვალა და მისი მთავარი დანიშნულება გახდა საერთაშორისო ვაჭრობის ხელშეწყობა, ტრანზიტული ნაკადების ეფექტური გატარება საზღვარზე საბაჟო კონტროლისა და გაფორმების თანამედროვე ელექტრონული მეთოდების დანერგვის გზით. თანამედროვე გლობალური ეკონომიკის პირობებში, სხვა ქვეყნებში საქონლის მიწოდება რთული და ძვირადღირებული ამოცანაა. საბაჟო რეგულირებისა 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.

მესამე თავში განხილულია საბაჟო საქმიანობის უნიფიკაციის საერთაშორისო დოკუმენტი - „მსოფლიო ვაჭრობის უსაფრთხოების და ხელშეწყობის ჩარჩო სტანდარტები“. ეს დოკუმენტი არაერთხელ დაექვემდებარა მსოფლიო თანამეგობრობის მეცნიერების 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.

ეს მრავალი თვალსაზრისით უნიკალური ინსტრუმენტია, რამდენადაც უსაფრთხო საერთაშორისო ვაჭრობის პრინციპების ახალ დონეზე (საფეხურზე) გადასვლის საშუალებას იძლევა. ძალიან მნიშვნელოვანია ის, რომ ამ დოკუმენტის საფუძველში დევს, საბაჟო ადმინისტრაციების და ბიზნეს ორგანიზაციების ურთიერთქმედების და მუშაობის მეთოდებთან ერთიანი სისტემური მიდგომა. ამიტომ, საქონლის მიწოდების საერთაშორისო ჯაჭვში რისკების შემცირება, წარმოადგენს ერთ-ერთ საბაზისო ელემენტს საბაჟო ადმინისტრაციების ურთიერთქმედების გამყარების გლობალურ პროცესში.

ქართულ რეალობაში ამ თეზისების ექსტრაპოლირებისას, აუცილებელია აღინიშნოს, რომ საქართველოს საბაჟო ორგანოების განვითარების ერთერთი ძირითადი პრობლემა არის საერთაშორისო სტანდარტების არასაკმარისი ხარისხითგამოყენება, 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 საკუთარსაბაჟო ადმინისტრირების სისტემის განვითარების სტრატეგიაში ჩადო პრაქტიკულად ყველა ზემოთ ნაჩვენები დებულება. ამგვარად, გვაქვს საფუძველი ვთქვათ, რომ ევროკავშირს თავის განკარგულებაში გააჩნია საბაჟო ადმინისტრირების ყველაზე სრულყოფილი სისტემა, რომელიც პასუხობს განვითარების ყველა მნიშვნელოვან საერთაშორისო ტენდენციებს ამ მიმართულებით.

როგორც უკვე აღინიშნა ნაშრომში, აზია-ევროპა წარმოადგენს ძირითად შესწავლის ობიექტს ტრანზიტული მიმართულებით. ამ მარშრუტის ფარგლებში აზიის ქვეყნებში წარმოებული პროდუქცია მიეწოდება ევროპის ქვეყნებს. შესაბამისად ევროკავშირში მოქმედებს სასაქონლო ნაკადების საბაჟო ადმინისტრირების მოწინავე და ძალზედ განვითარებული საინფორმაციო ტექნოლოგიური სისტემა. აქედან გამომდინარე,

კვლევის ნაწილში განხორციელდა ტრანზიტული ტვირთების საბაჟო გაფორმების ევროპული გამოცდილების შესწავლა და არსებულ ქართულ პრაქტიკასთან მათი შედარება.

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 კონვენციებსა (კონვენცია საერთო ტრანზიტის პროცედურის შესახებ. 1987 წ. 20 მაისი) და თანამედროვე ქართულ პრაქტიკას შორის.

მაგალითად, ტრანზიტული გადაზიდვების განხორციელებისას ევროკავშირის ტერიტორიაზე გამოიყენება ერთიანი ადმინისტრაციული დოკუმენტი, რომლის მეშვეობითაც საქონელი და სატრანსპორტო საშუალება გადაადგილდება მთელს ტერიტორიაზე, ერთი იურიდიული ძალის მქონე დოკუმენტით, მაშინ როდესაც კავკასიის რეგიონის სახელმწიფოებს შორის გადაადგილებისას გამოიყენება სხვადასხვა დოკუმენტი (უფრო ზუსტად, საზღვრის ყოველი გადაკვეთისას გამოიწერება ახალი დოკუმენტი კონკრეტული სახელმწიფოს კანონმდებლობის შესაბამისად). ეს მნიშვნელოვნად აფერხებს გადაზიდვის პროცესს და ზრდის მოცდენის ხარჯებს საზღვრის კვეთისას, რაც თავის მხრივ იწვევს კომპანიათა ლოგისტიკური ხარჯების ზრდას.

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.

განსაკუთრებით აღნიშვნას საჭიროებს ევროკავშირის „ახალი კომპიუტერიზებული სატრანზიტო სისტემის“ (NCTS) პროექტი. „ახალი კომპიუტერიზებული სატრანზიტო სისტემა“ (New Computerised Transit System (NCTS)), მოწოდებულია უზრუნველყოს

საგარეო ეკონომიკური საქმიანობის განხორციელების და ბაზრის კონტროლის ეფექტურობა. ეს სისტემა ეფუძნება კომპიუტერულ სისტემებს და მონაცემთა ელექტრონულ დამუშავებას, ელექტრონული შეტყობინებების მიმოცვლას, რაც ხდის მას ბევრად ეფექტურს და მოსახერხებელს, ქალაქდურ დოკუმენტბრუნვასთან შედარებით.

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

- ტრანზიტის პროცედურების მწარმოებლურობის და ეფექტურობის გაზრდა;
- თაღლითობის ფაქტების აღმოჩენის და წინასწარი გაფრთხილების მექანიზმების სრულყოფა;
- ტრანზიტული პროცედურების დროს განსახორციელებელი ოპერაციების დაჩქარება და მათი დაცვის უზრუნველყოფა.

ელექტრონული შეტყობინებების გაცვლა ხდება სამ დონეზე:

- 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 სისტემ“-ის უპირატესობა იმაში მდგომარეობს, რომ მთელი რიგი მოქმედებები ხორციელდება ავტომატურად, კომპიუტერული სისტემის მეშვეობით.

ამ თავის მე-3 საკითხში ჩამოყალიბებულია საბაჟო სფეროში ლოგისტიკის ძირითადი პრინციპების გამოყენების თეორიული საფუძვლები, მის საფუძველზე შემოთავაზებულია ლოგისტიკის ახალი მიმართილებების - „საბაჟო ლოგისტიკის“ ცნების განსაზღვრა და მნიშვნელობა ქართული რეალობისთვის. ჩვენის მიერ ჩამოყალიბებულია საბაჟო ლოგისტიკის ჩვენეული განმარტება, რომლის შესაბამისად, *საბაჟო ლოგისტიკა* - ეს არის ქვეყნებს შორის, ინფორმაციულ ტექნოლოგიებზე დაფუძნებული, საქონლისა და სატრანსპორტო საშუალებების საერთაშორისო მიწოდებისა და დოკუმენტური გაფორმების ღონისძიებათა კომპლექსი, რომელიც ოპტიმიზაციას უკეთებს ექსპორტ-იმპორტის და ტრანზიტულ ოპერაციებს ლოგისტიკური (ტრანზაქციული) ხარჯების

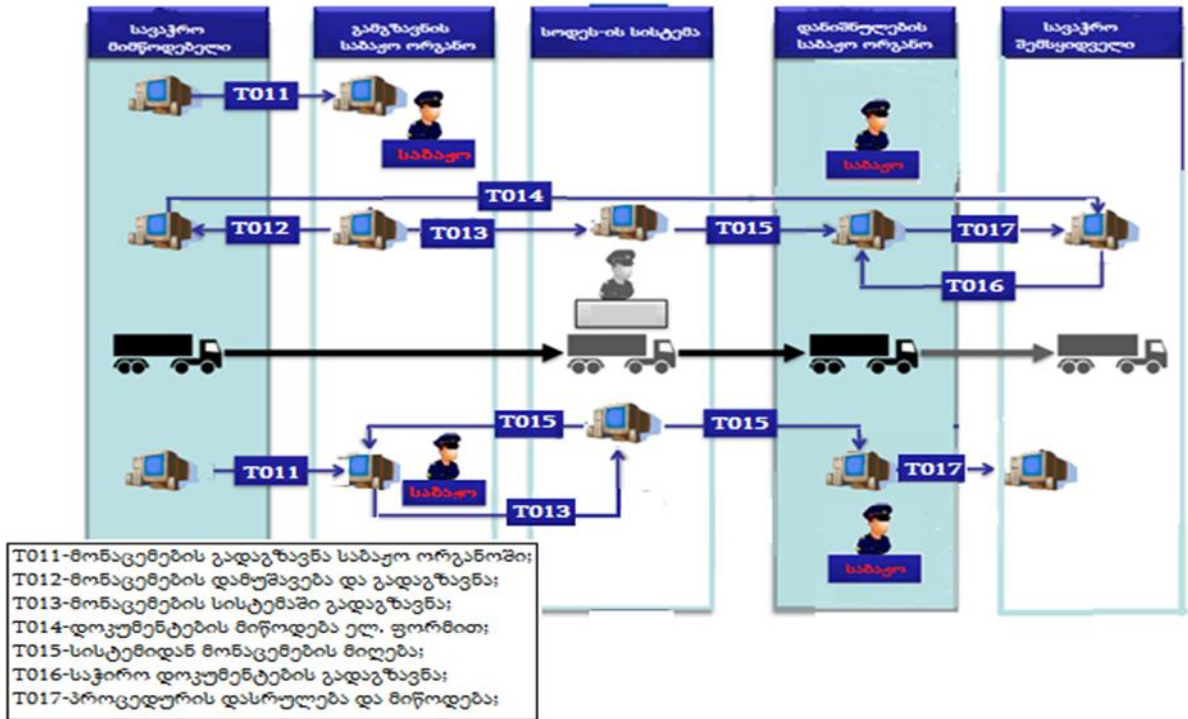
შემცირების მიზნით. საბაჟო ლოგისტიკის ძირითადი ამოცანაა - საგარეო ეკონომიკური საქმიანობის ერთი სუბიექტიდან მეორემდე საქონლის მიწოდების პროცესის დაჩქარება და მასთან დაკავშირებული ხარჯების მინიმიზაცია.

მოთხე თავი ეთმობა საბაჟო სფეროში თანამედროვე საინფორმაციო-ტექნოლოგიური სისტემების გამოყენებით სასაქონლო-სატრანზიტო ნაკადების საბაჟო კონტროლის და გაფორმების ეფექტური მეთოდების შემუშავებას.

ამ მიზნით, ჩვენს მიერ შემუშავებულია სამხრეთ კავკასიის ქვეყნების საბაჟო ადმინისტრაციებს შორის დოკუმენტბრუნვის ელექტრონული სისტემის მოდელი, რომლის განხორციელების ტექნოლოგიური სქემა მოცემულია ნახაზზე 2. მისი მეშვეობით გაზრდილია მოსაზღვრე ქვეყნების საბაჟო ოგანოებს შორის ურთიერთქმედების ხარისხი. იგი იძლევა შესაძლებლობას რეალურ დროში მოხდეს მონაცემების გაცვლა და საქონლის და სატრანსპორტო საშუალებების კონტრლი განხორციელდეს წინასწარი ინფორმაციის საფუძველზე, რისკების მართვის სისტემის გამოყენებით. ასევე, შესაძლებელია საქონელსა სატრანსპორტო საშუალებების საზღვარზე შემოსვლამდე, წინასწარ მოხდეს ტრანზიტის დოკუმენტის გამოწერა და საბაჟო დეპარტამენტის სამუშაო სერვერზე (ASYCUDA) ლოკალურად შენახვა.

საქონლის საზღვარზე შემოსვლისას მეზაჟე ინსპექტორს აღარ მოუწევს მოწმობის გამოწერა. ის შეძლებს გამოიძახოს სერვერზე ლოკალურად შენახული მოწმობა და მინიმალური ცვლილებით დაარეგისტრიროს სისტემაში. ამ მეთოდის გამოყენება საგრძნობლად შეამცირებს საჭირო დოკუმენტების გაფორმების დროით ხარჯებს და დაეხმობა აისახება სატრანსპორტო გადაზიდვებზე.

მნიშვნელოვანი სიახლეს წარმოადგენს ასევე ჩვენს მიერ შემუშავებული ფიტო-ვეტ სანიტარულ კონტროლს დაქვემდებარებული საქონლის გაფორმების მეთოდი. იგი ეფიძნება ასეთი საქონლის გამარტივებული საბაჟო დეკლარაციით გაფორმებას, სადაც ჩვეულებრივი დეკლარაციისგან განსხვავებით მოხდება მინიმალური გრაფების შევსება და გამარტივებული წესით გაშვება.



ნახ.2. საბაჟო გაფორმების ტექნოლოგიური სქემა სოდე-ის სისტემის გამოყენებით

ამ კუთხით მნიშვნელოვანი წინ გადადგმული ნაბიჯი იქნება თუ მოხდება პარტნიორი სახელმწიფოების იმ კომპანიების ლიცენზირება, რომლებიც აწარმოებენ ფიტო-ვეტ კონტროლს დაქვემდებარებულ პროდუქციას. ლიცენზირების მიზანს უნდა წარმოადგენდეს ის რომ ამ კომპანიების პროდუქცია ფიტო-ვეტ სანიტარული წესებისა და საერთაშორისო სტანდარტების სრული დაცვით იქნება წარმოებული, რომელიც არ შეუქმნის საფრთხეს ადამიანთა ჯანმრთელობას. ასეთი მიდგომა გამორიცხავს ფიტო-ვეტ კონტროლის ჩატარების აუცილებლობას, რაც როგორც წესი დამატებით დროით და ფინანსურ ხარჯებთან არის დაკავშირებული.

ჩვენს მიერ შემოთავაზებული რეკომენდაციები მნიშვნელოვნად გაამარტივებს საერთაშორისო სასაქონლო-სატრანზიტო ნაკადების საბაჟო გაფორმების პროცედურებს და ხელს შეუწყობს სამხრეთ კავკასიის სატრანსპორტო დერეფნის სატრანზიტო პოტენციალის ამაღლებას და კონკურენტუნარიანობის ზრდას. ეს კი მეტწილად უნდა

განხორციელდეს რეგიონის სახელმწიფოთა უფრო ღრმა და ყოვლისმომცველი საბაჟო თანამშრომლობის ფარგლებში.

საერთო დასკვნები და რეკომენდაციები

1. ქართული და უცხოური ლიტერატურის გაანალიზების 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 ნაკლებგანვითარებული ქვეყნებისთვის საერთაშორისო ურთიერთობების ახალ ეტაპზე გადასვლისშესაძლებლობას, იქმნება ახალი საგარეო კავშირები და ქვეყნებს შორის ე.წ. „ურთიერთობების დათბობის“ პოლიტიკა მიმდინარეობს.
2. 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 ამაღლების შესაძლებლობათა კვლევის ერთერთ საკვანძო საკითხად საბაჟო სფერო და სასაქონლო-სატრანზიტო ნაკადების საბაჟო გაფორმების ფორმები და მეთოდები დავისახეთ. 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.
3. საბაჟო ადმინისტრირების პროცესების მოდერნიზაცია, სახელმწიფოთა საბაჟო ორგანიებს შორის თანამშრომლობა და ნაწილი უფლებამოსილების გადაცემა ბიზნესისთვის - ეს არის ჩარჩოსტანდარტებისერთი 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.

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

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

5. აღნიშნულ თემაში ასევე მნიშვნელოვანია ის ფაქტი, რომ მოყვანილი გვაქვს 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.

6. სოდეს-ის შექმნა გულისხმობს კავკასიის რეგიონის მოსაზღვრე სახელმწიფოებს შორის თანამშრომლობის 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.
7. 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.
8. მთლიანობაში სოდეს-ის გამოყენება უზრუნველყოფს:
- ქაღალდის 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.
9. 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.

დოქტორანტ ამირან გუდაძის ავტორობით და თანაავტორობით გამოქვეყნებული შრომები (სულ 9 ნაშრომი)

1. 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
2. Mamuladze R., Sirbiladze B., Sharabidze D., Kochadze T., Gudadze A., PECULIARITIES OF REDUCING THE NUMBER OF CUSTOMS-TRANSPORT FORMALITIES UNDER CONDITIONS OF TIME AND CONVEYING DISTANT CONSTRAINTS. International scientific journal "transport&MOTAUTO WORLD". YEAR II, Issue 4/2017. WWW.stumejournals.com.
3. Мамуладзе Р., Кочадзе Т., Шарабидзе Д., Гудадзе А., ОСОБЕННОСТИ ТАМОЖЕННОЙ ЛОГИСТИКИ В СЛУЧАЕ ТРАНСПОРТИРОВКИ В ОГРАНИЧЕННОМ ПРОСТРАНСТВЕ И ВРЕМЕНИ, III ქართულ-პოლონური საერთაშორისო სამეცნიერო-ტექნიკური კონფერენცია „სატრანსპორტო ხიდი ევროპა-აზია“ შრომები. 24-26.10.2017 ქუთაისი.
4. Mamuladze R., Sharabidze D., Kochadze T., Gudadze A., PECULIARITIES OF CUSTOMS LOGISTICS IN THE CASE OF TRANSPORTATION IN THE LIMITED SPACE AND TIME. Bulletin of Science and Practice, v.4, 2018 (1), doi:10.5281/zenodo.1147047. <http://www.bulletennauki.com>
5. 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>
6. 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>
7. 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
8. Mamuladze R., Kochadze T., Gudadze A., OPTIMIZATION OF CUSTOMS PROCEDURES IN THE SOUTH CAUCASUS TRANSPORT CORRIDOR. The international scientific journal Innovations Issue 2/2018. <http://www.stumejournals.com>
9. Gudadze A., Kochadze T., Sharabidze I., Special aspects of establishing a single automated information system of customs clearance of transit goods between countries of the Caucasus. Bulletin of Science and Practice, 4(12), 349-354. <http://doi.org/10.5281/zenodo.2271687>. <http://www.bulletennauki.com>