

ტრანსნაციონალური დანაშაულისა და
კორუფციის კვლევის ცენტრი
კავკასიის ოფისი (*TraCCC CO*)
www.traccc.cdn.ge



კონტრაბანდის და კორუფციის
საკითხები საბაჟო სისტემაში

ძირითადი თეზისები

- ნარკოტიკები
- საბაჟო-საგუშაგო “თბილისის აეროპორტი”
- ნავთობპროდუქტები
- ნებართვები და ლიცენზიები, ზედმეტად ბიუროკრატიული ბარიერები
- საბაჟო გაფორმებისას არსებული სირთულეები და კორუფციული მომენტები
- საერთაშორისო საბაჟო თანამშრომლობა
- საკადრო პოლიტიკა
- დასკვნითი ნაწილი

ნარკოტიკები

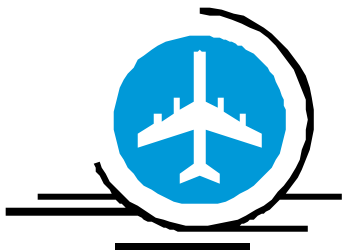
აზიური წარმოშობის ნარკოტიკების
მოძრაობის ტრადიციული მარშრუტები



ნარკოტიკულ საშუალებებთან დაკავშირებული ფასების სურათი ადგილობრივ “შავ ბაზარზე” შემდეგნაირია:

- 1 გრამი ჰეროინი 100-350 ა.შ.შ. დოლარი,
- 1 გრამი ოპიუმი 20-25 ა.შ.შ. დოლარი,
- 1 ამპულა მორფინი 5-7 ა.შ.შ. დოლარი,
- 5 გრამი მარიხუანა 7-9 ა.შ.შ. დოლარი,
- 1 აბი სუბოტექსი 120 აშშ. დოლარი.

საფრანგეთში სუბოტექსის გაყიდვა ხდება თავისუფლად 8 აბიანი ფირფიტებით, ერთი ფირფიტის ფასია 8 ევრო, თუ გავითვალისწინებთ იმას რომ ერთი ფირფიტის ფასი უკვე საქართველოს “შავ ბაზარზე” აღწევს $8 \times 120 = 960$ დოლარს, ადვილად დავრწმუნდებით ამ სახის დანაშაულის ჩადენის მოტივში.



საბაჟო-საგუშაგო “თბილისის აეროპორტი”

თბილისის საერთაშორისო აეროპორტი წარმოადგენს მაღალი რისკის საბაჟო გამშვებ პუნქტს ნარკოტიკების კუთხით. სამწუხაროდ, მოუწყობელი საბაჟო ინფრასტრუქტურა, არანაირი წინასწარი ინფორმაციული უზრუნველყოფა და სხვა მიზეზები აძლევს საშუალებას ნარკო-კურიერებს უსაფრთხოდ გადაადგილდნენ აღნიშნულ მონაკვეთზე.

საბაჟო აუცილებლად უნდა აკონტროლებდეს არა მარტო ბარგსა და ტვირთს, არამედ აეროპორტის ტერიტორიაზე მდებარე ყველა სათავსოსა და ამ ტერიტორიაზე გადაადგილებულ ნებისმიერ პირს, მათ შორის აეროპორტისა და სხვა უწყებების თანამშრომლებს, რომელთაც უშუალო შეხება აქვთ საჰაერო ხომალდთან, მგზავრთან და ბარგთან.

სამწუხაროდ, დღესდღეობით საბაჟო ვერ ახერხებს კონტროლი დააწესოს აეროდრომის ტერიტორიის სამსახურეობრივ შესასვლელ-გასასვლელზე და იქ გადაადგილებულ პირებსა თუ ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე.

არ ხდება დადგენილი წესით ეკიპაჟის წევრების შემოწმება საბაჟო კონტროლზე, უფრო მეტიც, ისინი სარგებლობენ სამსახურეობრივი გასასვლელით, სადაც არ დგას მებაჟე, ეს კი სერიოზულად ამძაფრებს ეჭვს იმის თაობაზე, რომ ეკიპაჟის წევრების მიერ სისტემატურად ხდება ძვირადღირებული ნივთების საბაჟოს გვერდის ავლით შემოტანა საქართველოს ტერიტორიაზე.



- ერთ-ერთ უდიდეს პრობლემას წარმოადგენს საერთაშორისო პორტებსა თუ აეროპორტებში საბაჟო კონტროლის ზონების განსაზღვრასთან დაკავშირებული საკითხი.
- ადეკვატური ნორმატიული ბაზის უქონლობის გამო, თითქმის არ არსებობს არანაირი ვიზუალური კონტროლის საშუალება საფოსტო გზავნილებისა და ამანათების შესამოწმებლად. როგორც წესი ჩამოსული თუ გასაგზავნი საფოსტო გზავნილები ინახება კონკრეტული საფოსტო სამსახურების საწყობებში, რომლებიც ზოგ შემთხვევაში რამოდენიმე ათეული კილომეტრითაც არის დაშორებული საბაჟოდან, ამიტომაც მებაჟეს პრაქტიკულად შეუძლება აქვს მხოლოდ საბაჟოზე არსებულ ტვირთის თანმხლებ დოკუმენტაციასთან და არა უშუალოდ ტვირთთან;

სპეციალიზირებულ კვების ბლოკებში, სადაც ხდება ბორტზე მისაწოდებელი საკვების შეფუთვა და სპეციალურ კონტეინერებში განთავსება რეკომენდირებულია მორიგეობდეს საბაჟოს თანამშრომელი, რომელიც უშუალოდ დაესწრება საკვების ჩატვირთვას კონტეინერებში და შემდგომ დალუქავს მას თავისი პლომბით. აღნიშნული პლომბის მოხსნა კი მოხდება ხომალდის ბორტზე საბაჟოს სხვა თანამშრომლის მიერ

აეროდრომის პერიმეტრზე საბაჟო თვალთვალის განსახორციელებლად, აუცილებელია აეროდრომის შესასვლელ-გასასვლელებში, ხომალდების სადგომ ტერიტორიებზე, სხვადასხვა ტექნიკურ ნაგებობებთან თუ საწყობებთან განლაგებულ იქნას ვიდეო- სათვალთვალო კამერები, რაც მისცემს საბაჟოს იმის საშუალებას ერთი ოთახიდან აკონტროლოს აეროდრომის მთელ ტერიტორიაზე ნებისმიერი პროცესი.

მიზანშეწონილი იქნებოდა თუკი საბაჟო დეპარტამენტი გააფორმებდა მემორანდუმს ურთიერთდახმარებისა და თანამშრომლობის შესახებ აეროპორტთან და აეროპორტში მოქმედ ავიაკომპანიებთან. კერძოდ, თუკი ასეთი მემორანდუმის საფუძველზე აეროპორტისა და ავიაკომპანიის თანამშრომლები საბაჟოს წინასწარ მიაწვდიან დაჯავშნილი ბილეთების სიას, საბაჟოს მიეცემა საშუალება წინასწარ გადახედოს მგზავრთა მონაცემებს და საჭიროების შემთხვევაში წინასწარ დაიჭიროს თადარიგი გასატარებელი ღონისძიებების თაობაზე.

ნავთობპროდუქტების კონტრაბანდა

განხორციელების გზები:

- გაყალბებული დოკუმენტები და საბაჟო იდენტიფიკაციის საშუალებები (ყალბი რაოდენობა, ყალბი ფასი, ყალბი ოქტანობა, მანიპულაცია ხარისხში);
- ფიქტიური ტრანზიტი, რეექსპორტი, ექსპორტი და სხვა საბაჟო რეჟიმები;
- ბენზინთან მიახლოებული ნავთობპროდუქტების იმპორტი, სხვა ნავთობპროდუქტების იმპორტი, შემდგომში მაღალი ხარისხის ან სხვა ნავთობპროდუქტებში მათი შერევის მიზნით.
- არაკონტროლირებადი ტერიტორიებიდან საბაჟოს გვერდის ავლით ნავთობპროდუქტების შემოვლითი გზებით შემოტანა;
- არაკონტროლირებად ტერიტორიებზე ნავთობბაზების დაარსება, სადაც ერთხელშეტანილი "გამარჯვენებული" ნავთობპროდუქტების დოკუმენტებით ხდება კონტროლირებად ტერიტორიებზე "კონტრაბანდული" ნავთობპროდუქტების შემოტანა.

ქვეყნის შიგნით დღესდღეობით დაფიქსირებულია 130 646 ერთეული ავტოსატრანსპორტო საშუალება (მათ შორის ტექნიკურად გამართული 92 478 ერთეული). აქედან გამომდინარე, ჩვენი გათვლებით საშუალოდ ქვეყანა ყოველწლიურად მოიხმარს 540 000 ტონა ბენზინს (თვეში 45 000 ტონა) და 300 000 ტონა დიზელის საწვავს (ყოველთვიურად 25 000 ტონა). საქართველოს საბაჟო დეპარტამენტის ოფიციალური მონაცემებით კი იმპორტირებულია:

2003 წელი

ბენზინი – 262 200 ტონა
დიზელი – 97 700 ტონა

2004 წელი

ბენზინი – 321 959 ტონა
დიზელი – 174 812 ტონა

გამოდის, რომ კონტრაბანდა შეადგენს :

2003 წელი

ბენზინი – 278 800 ტონა
მოხმარებულის 51,6%
დიზელი – 202 300 ტონა
მოხმარებულის 67,4 %

2004 წელი

ბენზინი – 218 041 ტონა
მოხმარებულის 40,3%
დიზელი – 125 188 ტონა
მოხმარებულის 41,7 %

სულ 2004 წელს საწვავის იმპორტის შედეგად სახელმწიფო ბიუჯეტში საბაჟო გადასახდელების სახით შევიდა:

ბენზინი – 125 938 332 ლარი (საშუალოდ თვეში 10 494 861 ლარი)
დიზელი – 26 155 860 ლარი (საშუალოდ თვეში 2 179 655 ლარი)
სულ – 152 094 192 ლარი.

თუ გავითვალისწინებთ ქვეყნის მასშტაბით სავარაუდოდ მოხმარებული საწვავის ზემოაღნიშნულ სავარაუდო პარამეტრებს, მივიღებთ, რომ მხოლოდ საბაჟო გადასახდელების სახით ბიუჯეტმა 2004 წელს იზარალა:

ბენზინზე – 50 753 148 ლარი,

დიზელზე – 10 906 994 ლარი,

სულ: 61 660 142 ლარი, რაც მთლიანად შემოსასვლელი თანხის 40%-ს შეადგენს.

მიუხედავად იმისა, რომ დეკლარირებული საწვავის მაჩვენებლების ზრდის ტემპი შენარჩუნებულია 2005 წელსაც, მაინც საკმაოდ დიდია კონტრაბანდის წილი.

ნავთობპროდუქტების კონტრაბანდის განხორციელების გზები:

- საბაჟო რეჟიმებით მანიპულაცია;
- საზღვრების დაუცველობით გამოწვეული კონტრაბანდა;
- ლაგოდები (70კმ. პერიმეტრი);
- წითელი ხიდი, უდაბნო, ჯანდარა (100 კმ.);
- სამეგრელო (აფხაზეთი);
- ირანული ტრაილერები, აზერბაიჯანიდან მომავალი ავტობუსები;
- მილსადენი.

- აუცილებელია გამოიცეს ნორმატიული დოკუმენტი, რომელიც მკაცრად დააწესებს სატრანსპორტო საშუალებებზე მოთავსებული საწვავის ავზების ტევადობის ზედა ზღვარს, რათა მებაჟეს მიეცეს საფუძველი არ დაუმვას დამატებითი სავსე ავზებით გადაადგილება;
- ასევე უნდა დაწესდეს მკაცრი კონტროლი იმ ადგილებზე სადაც თავს იყრიან ირანული და თურქული ტრაილერები;
- გასამკაცრებელია კონტროლი საზოგადოებრივ ტრანსპორტზეც, რომლებიც გვევლინებიან კონტრაბანდული საწვავის გამსაღებლებად;
- გასამკაცრებელია კონტროლი როგორც ნავთობსადენის მთლიან ინფრასტრუქტურაზე, ასევე გადამამუშავებელი საწარმოების ფუნქციონირებაზე.

ნებართვები და ლიცენზიები, ზედმეტად ბიუროკრატიული ბარიერები

მეტად გართულებულია ისეთი უბრალო საბაჟო პროცედურების განხორციელებისათვის საჭირო ლიცენზიების მიღების პროცედურა როგორებიცაა: საქონლის გადამუშავება საბაჟო კონტროლის ქვეშ და საბაჟო ტერიტორიის გარეთ, საქონლის დროებითი გატანა და შემოტანა;

ასევე ნებართვები: რეექსპორტის, რეიმპორტის, განადგურების საბაჟო რეჟიმების, საბაჟო შეღავათების და სხვა პროცედურების განსახორციელებლად.

ნებართვებისათვის საჭირო დოკუმენტები: ოფიციალური მიმართვა საბაჟო დეპარტამენტისადმი, ცნობა სგადასახადო უწყებიდან დავალიანების არ ქონის შესახებ, ფორმა №52, ამონაწერი სამეწარმეო რეესტრიდან, ცნობა ვალდებულების აღების შესახებ, ხელშეკრულება, ინვოისი. აღნიშნული დოკუმენტების ჩაბარებიდან საბაჟო დეპარტამენტის მიერ ნებართვა გაიცემა უკეთეს შემთხვევაში 3 დღეში, ხოლო ლიცენზია 5-10 დღეში

სრულიად გაუმართლებელია აქციზურ საქონელზე წინასწარი ნებართვების და დეკლარაციების (აქციზური საქონლის ბარათის (ვადა 10 დღე), წინასწარი სპეციალური საბაჟო სატვირთო დეკლარაცია(სსსდ)) მოთხოვნის საკითხი, რაც მნიშვნელოვნად ართულებს აქციზური საქონლის საბოლოო საბაჟო გაწმენდის პროცედურას.

ხშირად ფაქტიურად შემოტანილი საქონლის რაოდენობა სხვადასხვა მიზეზების გამო ნაკლებია სსსდ-ში წინასწარ გაცხადებულ რაოდენობაზე. ხდება ისე, რომ საბაჟო არ იღებს მხედველობაში დანაკლის და ფაქტიურად ახდენს არარსებული საქონლის საბაჟო გაფორმებას.

საკადრო პოლიტიკა

საბაჟო სისტემაში არსებული მძიმე ვითარება დიდადაა განპირობებული არაპროფესიონალიზმითა და კადრების ხშირი ცვლით. მხოლოდ უკანასკნელი 2 წლის განმავლობაში შეიცვალა 4 თავმჯდომარე, დამოუკიდებელი საბაჟოს არსებობის 13 წლის მანძილზე კი 14 თავმჯდომარე. ალბათ ეს თავისთავად მიუთითებს სახელმწიფოს მიერ ამ სამსახურისადმი არასერიოზულ მიდგომაზე.

საბაჟოს ხელმძღვანელთა ხშირ ცვლას თან სდევს უკანასკნელ ხანს დამკვიდრებული მავნე პრაქტიკა – საბაჟოში “საკუთარი გუნდის” მოყვანა, როცა შრომის კანონმდებლობის უხეში დარღვევით გამოცდილ, პროფესიონალ მებაჟეთა ნაცვლად სამსახურში შემთხვევითი პიროვნებები ხვდებიან, რომელთა დამსახურება მხოლოდ პირადი ნაცნობობა და კარგი ურთიერთობებია. ძველი თანამშრომლების შეფასების კრიტერიუმი ხშირ შემთხვევაში არ არის პროფესიონალიზმი, დამსახურება და პატიოსნება.

ამდენად, ძნელი არ არის იმ დასკვნის გაკეთება, რომ დეპარტამენტში არ არსებობს კადრების შერჩევის გამართული სისტემა.

ასახული სიტუაცია უცვლელია საბაჟოს არსებობის მთელი ისტორიის მანძილზე. შექმნილი მდგომარეობა თანამშრომლებს შორის იწვევს სამსახურის დაკარგვის პანიკურ შიშსა და შესაბამისად არაჯანსაღ სამუშაო განწყობილებას. ყოველივე ზემოთქმული კი თავისთავად ჰპოვებს ასახვას ზოგადად მთელი საბაჟოს ფუნქციონირებაზე.

საერთაშორისო საბაჟო თანამშრომლობა

საქართველოს ფინანსთა სამინისტროს საბაჟო დეპარტამენტი 1993 წლიდან არის მსოფლიო საბაჟო ორგანიზაციის წევრი

RILO - (REGIONAL INTELLIGENCE LIAISON OFFICE) წარმოადგენს რეგიონალურ საკავშირო კვანძს სამართალდამცავ საქმიანობაში, რომელიც ფუნქციონირებს მსო-ს ფარგლებში.

საქართველოს საბაჟო სისტემას მსო-სა და **RILO** – ს წევრობით, სერიოზული შანსი აქვს მიაღწიოს მნიშვნელოვან პროგრესს კონტრაბანდის წინააღმდეგ ბრძოლისა თუ სხვა სპეციფიკურ საკითხებში (ტრეინინგები, მატერიალური დახმარებები, რეკომენდაციები და სხვა). მაგრამ სამწუხაროდ საქართველოს საბაჟო დღესდღეობით არ გამოხატავს არანაირ ინტერესს მართლაც ამ უნიკალური შესაძლებლობის გამოყენების შესახებ. უფრო მეტიც, მესამე წელია საქართველო არ იხდის ყოველწლიურ საწევრო შესატანს (დაახლოებით 16 ათასი ევრო წელიწადში), რის გამოც მას შეჩერებული აქვს აქტიური წევრის სტატუსი, ჩამორთმეული აქვს ხმის უფლება და ვერ მონაწილეობს სხვადასხვა მეტად მნიშვნელოვან პროგრამებში. ანალოგიურად, თითქმის მთლიანად შეჩერებულია თანამშრომლობა **RILO** – ს ოფისთანაც და, რაღა თქმა უნდა, არ ხერხდება უნიკალური კომპიუტერული საერთაშორისო ქსელი **CEN**- ით სარგებლობა.

საბაჟომ აუცილებლად უნდა აღადგინოს საერთაშორისო ურთიერთობებზე პასუხისმგებელი სტრუქტურული ერთეული თავის შემადგენლობაში, დაამყაროს და გააძლიეროს თანამშრომლობა შემდეგ გავლენიან საერთაშორისო ორგანიზაციებთან:

- WCO-Word Customs Organization;
- ICPO/INTERPOL, OPCW-The Organization for the Prohibition of Chemical Weapons;
- CITES-Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora;
- IRU - International Road Transport Union;
- IAEA – International Atomic Agency;
- OLAF – European Anti-Fraud Office;
- SECI – Regional Center For Combating Trans-border Crime

საბაჟოსათვის ასევე სასიცოცხლო მნიშვნელობა აქვს ურთიერთობებს მეზობელი ქვეყნების საბაჟო უწყებებთან, რის საფუძველზეც უნდა ხორციელდებოდეს ოპერატიული ინფორმაციის შემჭიდროვებულ ვადებში გაცვლა, კონტროლირებადი მიწოდებისა თუ სხვა ოპერაციების ერთობლივად დაგეგმვა-განხორციელება, საზღვრის კონკრეტულ მონაკვეთებზე საბაჟო-გამშვები პუნქტების ჰარმონიზებულ და შეთანხმებულ რეჟიმებში ფუნქციონირება, ერთობლივი კონტროლი, “სარკისებური შედარება” და სხვა.

დასკვნითი ნაწილი, რეკომენდაციები

აღნიშნული არასახარბიელო სიტუაციის შესამსუბუქებლად აუცილებელია საერთაშორისო პრაქტიკისა და უცხოელი ექსპერტების რეკომენდაციების გათვალისწინება:

- სპეციალურად შექმნილი კომისიის მიერ, სახელმწიფო დონეზე უნდა შეიქმნას საბაჟო სისტემის მოწყობისა და სტრატეგიული განვითარების მოკლევადიანი და გრძელვადიანი გეგმები, რომელსაც დაამტკიცებს პრეზიდენტი;
- ახალი საბაჟო კოდექსის მიღება;
- სხვა საკანონმდებლო და კანონქვემდებარე ნორმატიული აქტების სრულყოფა;
- “საბაჟო ორგანოების შესახებ“ საქართველოს კანონის პროექტის მომზადება, რომელშიც განისაზღვრება საბაჟო ორგანოებისა და საბაჟო მოხელეთა სტატუსი, მათი უფლებები, მოვალეობები და მათი სოციალური გარანტიები

რეკომენდაციები : საკადრო პოლიტიკა

- კადრების სამართველოს სტატისტიკის როლიდან დეპარტამენტის თავმჯდომარის მრჩეველ სტრუქტურული ქვედანაყოფად გადაქცევა;
- საბაჟო მოხელეთა გამჭვირვალე შეფასების სისტემის შექმნა. ასევე დაწინაურების, მოტივაციის, პრემიებისა და ხელფასის მომატების სიტემების შექმნა ღირსეული თანამშრომლებისათვის;
- სათანადო კვალიფიკაციის პერსონალთან ერთად ტრენინგების სტრატეგიის შემუშავება და დამტკიცება

რეკომენდაციები: მენეჯმენტი

- საბაჟოს განვითარების ერთიანი სტრატეგიის საფუძველზე უნდა შეიქმნას დეპარტამენტის ახალი სტრუქტურა;
- უნდა მომზადდეს საბაჟოს მუშაობის წლიური ანგარიშები. ამ ანგარიშის საფუძველზე უნდა მოხდეს ხარვეზებისა და ნაკლოვანებების დადგენა, ამასთანავე უნდა დადგინდეს დადებითი ტენდენციებიც;
- კადრების სამმართველომ უნდა მოამზადოს მენეჯმენტის განვითარების პროგრამა დაწინაურების სისტემის გათვალისწინებით;
- უნდა შეიქმნას და სისტემაში გავრცელდეს სახელმძღვანელო ბიულეტენები ღირებულებისა და წარმოშობის ქვეყნის განსაზღვრის, რისკ-ფაქტორების და სხვა საკითხების შესახებ, რათა ყველა საბაჟო მოხელემ ერთნაირად განახორციელოს ოპერაციები;
- საგადასახადო დეპარტამენტთან, საფინანსო პოლიციასთან, საზოგადოებრივი წესრიგის დაცვის სამინისტროსთან, საზღვრის დაცვის დეპარტამენტთან, პორტების, აეროპორტების, რკინიგზის ადმინისტრაციებთან და სხვა საჭირო უწყებებთან თანამშრომლობის მიზნით ურთიერთგაგების მემორანდუმების გაფორმება;
- საზოგადოებისა და სამთავრობო მხარდაჭერის მოსაპოვებლად ეფექტური გარე საკომუნიკაციო სისტემის შექმნა;
- ე.წ. ცხელი ხაზის საკონტაქტო ნომრის გამოცხადება და მისი ამოქმედება, სადაც მოქალაქეებს შეეძლებათ ღირებულების მიერ ჩადენილი არამართლზომიერი ქმედების ან საბაჟო სამართალდარღვევების შემთხვევაში;
- საბაჟო დეპარტამენტის ინტერნეტ გვერდის განახლება და დახვეწა, საზოგადოებასთან ურთიერთობის სამსახურის საქმიანობის გაუმჯობესება.
- შესაბამისი საკანონმდებლო ცვლილებების მომზადება, რაც საბაჟო მოხელეს უფლებას მისცემს სრულად განახორციელოს საბაჟო კონტროლი საბაჟო საზღვარზე და საბაჟო ტერიტორიის მთელ პერიმეტრზე
- რისკის მენეჯმენტისა და საბაჟო კონტროლის შერჩევითობის საერთაშორისო პრაქტიკის შესწავლა და დანერგვა;
- საბაჟო გაფორმების შემდგომი აუდიტის პრაქტიკის შემოღება;
- ტირ-კარნეტის სახელმძღვანელოს შემუშავება და ტრენინგების ჩატარება მებაჟეებისათვის;
- ტრანზიტის კონტროლისას რისკის მენეჯმენტისა და შერჩევითობის პრინციპის გამოყენებისათვის სახელმძღვანელო დოკუმენტის მომზადება;
- ინტელექტუალური საკუთრების უფლებათა დაცვის საკითხებში საბაჟო სფეროში კონცეფციის შემუშავება;
- საბაჟო, საგადასახადო, რკინიგზისა და საზღვრის დაცვის დეპარტამენტებს შორის უწყებათაშორისი მონაცემთა ბანკის შექმნა;
- საბაჟო ბროკერისა და გადამზიდველის ინსტიტუტის სრული ამოქმედების მიზნით, არსებული დებულებების გადასინჯვა და მათი ლიცენზირების უფრო დახვეწილი და გამკაცრებული წესის შექმნა;
-

რეკომენდაციები : ინფრასტრუქტურა

- საბაჟო სისტემის ინფრასტრუქტურის განვითარების ერთიანი გეგმის შემუშავება;
- საბაჟო მოხელეთათვის უსაფრთხო და კომფორტული სამუშაო პირობების უზრუნველყოფა;
- საბაჟო სისტემის ინფრასტრუქტურის განვითარების ერთიანი გეგმის შესაბამისად, ინფრასტრუქტურის განვითარების საკითხებში ინვესტიციების მოზიდვა;
- საბაჟო გამშვები პუნქტების მშენებლობისა და მოდერნიზაციის გეგმის შემუშავება პრიორიტეტულობისა და შესაძლო დაფინანსების წყაროების გათვალისწინებით;
- რკინიგზით გადაადგილებული საქონლის კონტროლის უზრუნველსაყოფად საბაჟო კონტროლის ადგილებში სათანადო სარკინიგზო ჩიხების მოწყობა;
- სატრანზიტო ოპერაციებზე საბაჟო კონტროლის გაძლიერება, აქცენტი უნდა გაკეთდეს საქონელსა და სატრანსპორტო საშუალებაზე. დოკუმენტაცია კი უნდა განიხილებოდეს, როგორც კონტროლის დამატებითი მექანიზმი და არა კონტროლის ობიექტი;
- ყველა საბაჟო პუნქტი, რომელსაც შეხება აქვს სატრანზიტო ოპერაციებთან უნდა აღიჭურვოს ამწეს პორტალებით, შესამოწმებელი ორმოებით, ხიდური სასწორებით და სხვა.

რეკომენდაციები: ნავთობპროდუქტები

- გაძლიერდეს თანამშრომლობა საბაჟოსა და ნავთობსადენის ხელმძღვანელებს შორის, რათა ერთიანი ძალებით გაკონტროლდეს ნავთობსადენის საქართველოს მონაკვეთი, ასევე მის გასწვრივ არსებული ნავთობგადამამუშავებელი მინი ქარხნები;
- - გაკონტროლდეს ირანული და თურქული ტრაილერების შეკრების ადგილები, ასევე სამარშრუტო ტაქსების პარკები, სადაც ხდება კონტრაბანდული ბენზინით ვაჭრობა,
- - გამოიცეს ნორმატიული აქტი, რომელიც დააწესებს საწვავის ავზების რაოდენობისა და მოცულობის ზედა ზღვარს, რათა თავიდან იქნას აცილებული დამატებითი ავზების პრობლემა;

რეკომენდაციები : საერთაშორისო პროტები და აეროპორტები

- გამკაცრდეს კონტროლი საერთაშორისო ეკიპაჟებისა და მათი პირადი ბარგის შემოწმების კუთხით;
- გაკონტროლდეს ხომალდზე ნებისმიერი სახის მიწოდება;
- გამკაცრდეს კონტროლი უბაჟო ვაჭრობის ზონებში განთავსებულ საცალო ვაჭრობის ობიექტებზე

რეკომენდაციები : დაზვერვითი ღონისძიებები

- აუცილებლად აღსადგენია საბაჟოს სტრუქტურაში საინფორმაციო-სადაზვერვო სტრუქტურული ერთეული, რომელიც თავის თავზე აიღებს ოპერატიული ინფორმაციის გაცვლის პროცესს სხვა სამართალდამცავ უწყებებთან თუ მეზობელი ქვეყნების საბაჟო სამსახურებთან;
- დაზვერვითი ქვედანაყოფი იქნება საბაჟოს მხრიდან უფლებამოსილი, მონაწილეობა მიიღოს კონტროლირებადი მიწოდებისა თუ სხვა სახის ერთობლივ ოპერაციებში;
- დაზვერვითი ქვედანაყოფი უნდა იქცეს ნარკოტიკებისა და სხვა აკრძალული ნივთიერებების რისკის ფაქტორების, კონტრაბანდული მარშრუტებისა და სამალავების და სხვა სპეციფიური საკითხების გამაანალიზებელ ერთეულად;
- რისკის შეფასება მუდმივად უნდა ხდებოდეს . ეს შეფასება კი ასევე მუდმივად უნდა მიეწოდოს საბაჟო გამშვებ პუნქტებს, ფინანსური პოლიციის ოპერატიულ თანამშრომლებსა და სხვა დაინტერესებულ უწყებებს;
- ქვედანაყოფი უნდა იყოს დეპარტამენტის თავმჯდომარის პირად დაქვემდებარებაში.

რეკომენდაციები: საერთაშორისო საბაჟო თანამშრომლობა

- მსოფლიო საბაჟო ორგანიზაციის წინაშე არსებული საწევრო დავალიანების სრულად დაფარვა,
- მსოფლიო საბაჟო ორგანიზაციის კომიტეტებთან და RILO- მოსკოვის ოფისთან აქტიური თანამშრომლობა;
- ICPO/INTERPOL, CITES, IRU , IAEA ,OLAF, SECI –თან ურთიერთობების დამყარება და მჭიდრო თანამშრომლობა;
- მეზობელი ქვეყნების საბაჟო ადმინისტრაციებთან თანამშრომლობის გააქტიურება;
- კიოტოსა და ნაირობის კონვენციებზე მიერთების პროცედურების უზრუნველყოფა;

საბაჟო გაფორმებისას არსებული სირთულეები და კორუფციული მომენტები

- არსწორად შევსებული შიდა ტრანზიტის ფორმა (შსტ),
- უზუსტობები სსსდ–ში;
- მცირე უზუსტობები თანმხლებ სატრანსპორტო დოკუმენტებში;
- უმნიშვნელო უზუსტობები საქონლი წარმოშობის ქვეყნის დამადასტურებელ სერთიფიკატში;
- საბაჟო გაფორმების ჯგუფებში თანამშრომელთა არასაკმარისი რაოდენობა;

სწორედ მსგავსი ხარვეზები და ხელოვნურად შექმნილი სუბიექტური ბარიერები იწვევს კორუფციულ გარიგებებს



Transnational Crime and Corruption Center

Caucasus Office

(TraCCC CO)

www.traccc.cdn.ge