

საქართველოს საინვესტიციო და საბაღაშასადლო ბაზარი

გარდამავალი ეკონომიკის მქონე და განვითარებადი ქვეყნები დღესდღეობით მწვავედ განიცდიან პრობლემას, რომელიც დაკავშირებულია საკუთარი სახსრების მობილიზებასთან კაპიტალდაბანდებათა განხორციელების მიზნით. აღნიშნულ ქვეყნებში შრომის ნაყოფიერების დონე საკმაოდ დაბალი მაჩვენებლებით ხასიათდება, რაც შრომის ანაზღაურების ნაკლებობას იწვევს. შემოსავლების სიმცირე კი თავის მხრივ განაპირობებს დაბალ დანაზოგებს, რაც ინვესტიციების სიმწირეს ნიშნავს. ეკონომიკაში არასაკმარისი კაპიტალდაბანდებათა კი შრომის ნაყოფიერების დაბალ დონეზე მუდმივად შენარჩუნებას უწყობს ხელს. ამ მოჯადოებელი წრის გარღვევა შესაძლებელია მხოლოდ უცხოეთიდან მიღებული ინვესტიციების საშუალებით. რაც ადგილობრივი ფირმებისათვის ახალი კაპიტალის, მოწინავე ტექნოლოგიების, თანამედროვე მენეჯმენტისა და მარკეტინგის პრაქტიკული გამოცდილების გადაცემას გულისხმობს. უცხოური ინვესტიციების საშუალებით მალდება შრომის ნაყოფიერება, რაც ზრდის ეფექტიანობას და განაპირობებს შემდგომ ზრდას.

წინამდებარე თემის მიზანია წარმოჩინდეს და შეფასება გაუეთდეს საქართველოში არსებულ საგადასახადო და საინვესტიციო გარემოს, გამოვლინდეს ნაკლოვანებები და დადებითი მხარეები, მოხდეს მიმდინარე სიტუაციის შედარება მეზობელ ქვეყნებში არსებულ მდგომარეობასთან.

ქვეყნის საინვესტიციო გარემოს ჩამოყალიბებაში შემდეგი ფაქტორები იღებენ მონაწილეობას: 1. მაკროეკონომიკური მდგომარეობა (მშპ-ს მოცულობა, მშპ ერთ სულ მოსახლეზე გაანგარიშებით, მშპ-ს ზრდის ტემპი, ინფლაცია, ვალუტის გაცვლითი კურსი); 2. ექსპორტზე ორიენტაციის დონე (ექსპორტში გადამუშავებითი ღირებულების პროდუქციის წილი); 3. სოციალ-პოლიტიკური ფაქტორები (მათ შორის კორუფცია გაშუქდება ცალკე შემდგომ მოხსენებაში); 4. ბიზნესის ფუნქციონირების პირობები.

იმისათვის, რომ ქვეყანაში ბიზნესმა შრომის განვითარება, საჭიროა შესაბამისი წინაპირობების შექმნა, რაშიც იგულისხმება ბიზნესის ფუნქციონირებისთვის აუცილებელი საკანონმდებლო ბაზის ჩამოყალიბება. უდავოა, რომ ძირითადი ფაქტორი, რამაც უნდა უზრუნველყოს ბიზნესისათვის ლეგალური გარემოს შექმნა და საერთოდ სახელმწიფოს არსებობა, არის ქვეყნის საგადასახადო კანონმდებლობა. საერთაშორისო სავალუტო ფონდის რეკომენდაციის საფუძველზე 1997 წლის 13 ივნისს საქართველოს პარლამენტმა მიიღო ახალი საგადასახადო კოდექსი. მანამდე საგადასახადო საქმიანობა რეგულირდებოდა სხვადასხვა კანონების საფუძველზე და ბევრ უზერხულობას უქმნიდა როგორც გადასახადის გადამხდელებს, ისე მის ამკრეფებსაც. საქართველოს საგადასახადო სისტემა დღევანდელი მდგომარეობით შემდეგნაირად გამოიყურება (აქცენტი გაკეთებულია ძირითად გადასახადებზე): — დამატებული ღირებულების გადასახადი (შემდგომში — დღგ), რომელსაც ხშირად ეგროპულ გადასახად-

საც უწოდებენ ფართოდ გამოიყენება დასავლეთ ევროპის ქვეყნებში. აღსანიშნავია, რომ საქართველოში საერთო საგადასახადო შემოსავლებიდან ყველაზე მეტი წილი დღგ-ზე მოდის, თუმცა უნდა აღინიშნოს, რომ რეალური შემოსავლები პოტენციურს გაცილებით ჩამორჩება. ეს შემდგომი გაანგარიშებიდან გამომდინარეობს: 1997 წლის მონაცემებით მშპ-ს მოცულობა საქართველოში იყო 6.4 მლრდ ლარი. ეს არის ის დამატებული ღირებულება, რომელიც ქვეყანაში შეიქმნა და რომელიც უნდა დაიბეგროს 20%-იანი დღგ-ს განაკვეთით. უფრო ზუსტად კი იმისათვის რათა მივიღოთ დღგ-თი დასაბეგრი თანხა, საჭიროა 6.4 მლრდ. ლარს გამოაკლდეს ხორბლის იმპორტის მოცულობა, ექსპორტის მოცულობა, სასოფლო-სამეურნეო პროდუქციის პირველადი მისოდება და საგადასახადო კოდექსით გათვალისწინებული სხვა სახის საქონლის მისოდება, რომელზეც საგადასახადო შეღავათები მოქმედებს. ამასთან მშპ-ს მოცულობას უნდა დაემატოს იმპორტის სიდიდეც. წინასწარი მონაცემებით 1997 წელს დღგ-ს ხაზით მიღებული შემოსავლები შეადგენდა მშპ-ს დაახლოებით 4%-ს, რაც პოტენციურის მხოლოდ მეხუთედია.

საქართველოს მეზობელ ქვეყნებში დღგ-ს 20%-იანი განაკვეთი მოქმედებს, გარდა რუსეთისა(სადაც განაკვეთი 22%-ია) და თურქეთისა(სადაც ძირითადი განაკვეთი 15%-ია).

თურქეთში დღგ-ს განაკვეთები კლასიფიცირებულია საქონლის კატეგორიების მიხედვით. საქართველოში განვითარებულ ქვეყნებთან შედარებით დღგ-ს განაკვეთი უმნიშვნელოდ, მაგრამ მაინც მაღალია (სადაც დღგ-ს განაკვეთები 15-19%-ია), თუმცა ეს გარემოება კომპენსირდება სხვა სახის გადასახადების სიმცირის ხარჯზე. ასევე უნდა აღინიშნოს, რომ იმ საქონლისა და მომსახურების ჩამონათვალი, რომლებზეც შეღავათები მოქმედებენ საქართველოში საკმაოდ დიდია, განსხვავებით მეზობელი ქვეყნებისაგან. საქართველოში დღგ-ს შედარებით მაღალი განაკვეთის შემოღება გამართლებულია ქვეყნის განვითარების საფეხურიდან გამომდინარე და აგრეთვე იმ მოსაზრების გამო, რომ განსხვავებით სხვა გადასახადებისაგან დღგ-ს ადმინისტრირება უფრო იოლია (იხ. ცხრილი №1).

განსხვავებით მეზობელი ქვეყნებისაგან იმ საქონლისა და მომსახურების სია, რომლებზეც შეღავათები მოქმედებენ საქართველოში საკმაოდ დიდია.

საქართველოში დღგ-ს შედარებით მაღალი განაკვეთის შემოღება გამართლებულია ქვეყნის განვითარების საფეხურიდან გამომდინარე და აგრეთვე დღგ-ს შედარებით იოლი ადმინისტრირების გამო.

საქართველოს საინვესტიციო და საბაღაშასადლო გარემო

გარდამავალი ეკონომიკის მქონე და განვითარებადი ქვეყნები დღესდღეობით მწვავედ განიცდიან პრობლემას, რომელიც დაკავშირებულია საკუთარი სახსრების მობილიზებასთან კაპიტალდაბანდებათა განხორციელების მიზნით. აღნიშნულ ქვეყნებში შრომის ნაყოფიერების დონე საკმაოდ დაბალი მაჩვენებლებით ხასიათდება, რაც შრომის ანაზღაურების ნაკლებობას იწვევს. შემოსავლების სიმცირე კი თავის მხრივ განაპირობებს დაბალ დანაზოგებს, რაც ინვესტიციების სიმწირეს ნიშნავს. ეკონომიკაში არასაკმარისი კაპიტალდაბანდებათა კი შრომის ნაყოფიერების დაბალ დონეზე მუდმივად შენარჩუნებას უწყობს ხელს. ამ მოჯადოებელი წრის გარღვევა შესაძლებელია მხოლოდ უცხოეთიდან მიღებული ინვესტიციების საშუალებით. რაც ადგილობრივი ფირმებისათვის ახალი კაპიტალის, მოწინავე ტექნოლოგიების, თანამედროვე მენეჯმენტისა და მარკეტინგის პრაქტიკული გამოცდილების გადაცემას გულისხმობს. უცხოური ინვესტიციების საშუალებით მალდება შრომის ნაყოფიერება, რაც ზრდის ეფექტიანობას და განაპირობებს შემდგომ ზრდას.

წინამდებარე თემის მიზანია წარმოჩინდეს და შეფასება გაუეთდეს საქართველოში არსებულ საგადასახადო და საინვესტიციო გარემოს, გამოვლინდეს ნაკლოვანებები და დადებითი მხარეები, მოხდეს მიმდინარე სიტუაციის შედარება მეზობელ ქვეყნებში არსებულ მდგომარეობასთან.

ქვეყნის საინვესტიციო გარემოს ჩამოყალიბებაში შემდეგი ფაქტორები იღებენ მონაწილეობას: 1. მაკროეკონომიკური მდგომარეობა (მშპ-ს მოცულობა, მშპ ერთ სულ მოსახლეზე გაანგარიშებით, მშპ-ს ზრდის ტემპი, ინფლაცია, ვალუტის გაცვლითი კურსი); 2. ექსპორტზე ორიენტაციის დონე (ექსპორტში გადამუშავებითი დარგების პროდუქციის წილი); 3. სოციალ-პოლიტიკური ფაქტორები (მათ შორის კორუფცია გაშუქდება ცალკე შემდგომ მოხსენებაში); 4. ბიზნესის ფუნქციონირების პირობები.

იმისათვის, რომ ქვეყანაში ბიზნესმა შრომის განვითარება, საჭიროა შესაბამისი წინაპირობების შექმნა, რაშიც იგულისხმება ბიზნესის ფუნქციონირებისთვის აუცილებელი საკანონმდებლო ბაზის ჩამოყალიბება. უდავოა, რომ ძირითადი ფაქტორი, რამაც უნდა უზრუნველყოს ბიზნესისათვის ლეგალური გარემოს შექმნა და საერთოდ სახელმწიფოს არსებობა, არის ქვეყნის საგადასახადო კანონმდებლობა. საერთაშორისო სავალუტო ფონდის რეკომენდაციის საფუძველზე 1997 წლის 13 ივნისს საქართველოს პარლამენტმა მიიღო ახალი საგადასახადო კოდექსი. მანამდე საგადასახადო საქმიანობა რეგულირდებოდა სხვადასხვა კანონების საფუძველზე და ბევრ უზერხულობას უქმნიდა როგორც გადასახადის გადამხდელებს, ისე მის ამკრეფებსაც. საქართველოს საგადასახადო სისტემა დღევანდელი მდგომარეობით შემდეგნაირად გამოიყურება (აქცენტი გაკეთებულია ძირითად გადასახადებზე): — დამატებული ღირებულების გადასახადი (შემდგომში — დღგ), რომელსაც ხშირად ეგროპულ გადასახად-

საც უწოდებენ ფართოდ გამოიყენება დასავლეთ ევროპის ქვეყნებში. აღსანიშნავია, რომ საქართველოში საერთო საგადასახადო შემოსავლებიდან ყველაზე მეტი წილი დღგ-ზე მოდის, თუმცა უნდა აღინიშნოს, რომ რეალური შემოსავლები პოტენციურს გაცილებით ჩამორჩება. ეს შემდგომი გაანგარიშებიდან გამომდინარეობს: 1997 წლის მონაცემებით მშპ-ს მოცულობა საქართველოში იყო 6.4 მლრდ ლარი. ეს არის ის დამატებული ღირებულება, რომელიც ქვეყანაში შეიქმნა და რომელიც უნდა დაიბეგროს 20%-იანი დღგ-ს განაკვეთით. უფრო ზუსტად კი იმისათვის რათა მივიღოთ დღგ-თი დასაბეგრი თანხა, საჭიროა 6.4 მლრდ. ლარს გამოაკლდეს ხორბლის იმპორტის მოცულობა, ექსპორტის მოცულობა, სასოფლო-სამეურნეო პროდუქციის პირველადი მისოდება და საგადასახადო კოდექსით გათვალისწინებული სხვა სახის საქონლის მისოდება, რომელზეც საგადასახადო შეღავათები მოქმედებს. ამასთან მშპ-ს მოცულობას უნდა დაემატოს იმპორტის სიდიდეც. წინასწარი მონაცემებით 1997 წელს დღგ-ს ხაზით მიღებული შემოსავლები შეადგენდა მშპ-ს დაახლოებით 4%-ს, რაც პოტენციურის მხოლოდ მეხუთედია.

საქართველოს მეზობელ ქვეყნებში დღგ-ს 20%-იანი განაკვეთი მოქმედებს, გარდა რუსეთისა(სადაც განაკვეთი 22%-ია) და თურქეთისა(სადაც ძირითადი განაკვეთი 15%-ია).

თურქეთში დღგ-ს განაკვეთები კლასიფიცირებულია საქონლის კატეგორიების მიხედვით. საქართველოში განვითარებულ ქვეყნებთან შედარებით დღგ-ს განაკვეთი უმნიშვნელოდ, მაგრამ მაინც მაღალია (სადაც დღგ-ს განაკვეთები 15-19%-ია), თუმცა ეს გარემოება კომპენსირდება სხვა სახის გადასახადების სიმცირის ხარჯზე. ასევე უნდა აღინიშნოს, რომ იმ საქონლისა და მომსახურების ჩამონათვალი, რომლებზეც შეღავათები მოქმედებენ საქართველოში საკმაოდ დიდია, განსხვავებით მეზობელი ქვეყნებისაგან. საქართველოში დღგ-ს შედარებით მაღალი განაკვეთის შემოღება გამართლებულია ქვეყნის განვითარების საფეხურიდან გამომდინარე და აგრეთვე იმ მოსაზრების გამო, რომ განსხვავებით სხვა გადასახადებისაგან დღგ-ს ადმინისტრირება უფრო იოლია (იხ. ცხრილი №1).

განსხვავებით მეზობელი ქვეყნებისაგან იმ საქონლისა და მომსახურების სია, რომლებზეც შეღავათები მოქმედებენ საქართველოში საკმაოდ დიდია.

საქართველოში დღგ-ს შედარებით მაღალი განაკვეთის შემოღება გამართლებულია ქვეყნის განვითარების საფეხურიდან გამომდინარე და აგრეთვე დღგ-ს შედარებით იოლი ადმინისტრირების გამო.

საგადასახადო კოდექსის თანახმად (მუხლი 273. ვარდამავალი დებულებები) 2000 წლის 31 დეკემბრამდე საქართველოში მსუბუქი ავტომობილების იმპორტირების დროს იმპორტიორი იხდის აქციზს 0.1 ლარის მოცულობით ავტომობილის ძრავის მოცულობის ყოველ კუბურ სანტიმეტრზე და დღგ-ს 5%-

ის ოდენობით. ეს კანონი არ ვრცელდება საკუთარი მოხმარებისათვის ნაყიდ ავტომობილებზე ამგვარი მიდგომა არამართებულია, ვინაიდან იგი ხელს უშლის საავტომობილო ბიზნესის განვითარებას საქართველოში და დამოკიდებულს ხდის ქართველ მომხმარებლებს მეზობელი ქვეყნების ბაზარზე.

მსუბუქი ავტომობილების იმპორტზე დანესაჯული გადასახადები ხელს უშლის საქართველოში საავტომობილო ბიზნესის განვითარებას.

დღგ-ს განაკვეთები საქართველოსა და მეზობელ ქვეყნებში (ცხრილი N1)

საქართველო	სომხეთი	აზერბაიჯანი	რუსეთი	უკრაინა	თურქეთი
<p>20% საქონლის და მომსახურების ექსპორტი, ასევე ხორბლის იმპორტი - 0%. 3000 ლარზე ნაკლები წლიური ბრუნვის შემთხვევაში პირი არ იბეგრება.</p> <p>შეღვათები(არ იბეგრება): სასოფლო-სამეურნეო პროდუქციის პირველადი მიწოდება მის სამრეწველო გადამუშავებაში; ძირითადი საშუალებების იმპორტი; საექსპორტო პროდუქციის დასამზადებლად განკუთვნილი ნედლეულისა და ნახევარფაბრიკატების იმპორტი. სამედიცინო მომსახურება. ფარმაცევტული პრ.-ის მიწოდება. ყურნალ-გაზეთების, რვეულების მიწოდება. ფინ. მომსახურება.</p>	<p>20%. საქონლის და მომსახურების ექსპორტი - 0%.</p> <p>შეღვათები: ძირითადი სასოფლო-სამეურნეო პროდუქციის მიწოდება; ნედლეულის სახით ძვირფასი ლითონების მიწოდება. სამედიცინო მომსახურება. ფარმაცევტული პრ.-ის მიწოდება.</p>	<p>20%. საქონლის და მომსახურების ექსპორტზე - 0%.</p>	<p>22%. დსთ-ს ფარგლებს გარეთ საქონლის და მომსახურების რეალიზაცია - 0%. ის სანარმოები, რომლებშიც 15 კაცამდეა დასაქმებული და რომელთა წლიური ბრუნვა ნაკლებია 2500 მინ. ხელფასისა განთავისუფლებული არიან გადასახადისაგან. რუსეთის საბაჟო ტერიტორიაზე საქონლის შემოტანისას, იგი იბეგრება განაკვეთით, რომელიც ტოლია სხვაობისა რუსულ დღგ-ს ტარიფსა და ექსპორტიორი ქვეყნის ეროვნ. ტარიფს შორის(თუკი ექსპორტი იბეგრება დღგ-თი). თუკი ეროვნ. ტარიფი აღემატება რუსულს, საქონელი იბეგრება ეროვნ. განაკვეთით.</p> <p>შეღვათები: სამედიცინო მომსახურება. სამედიცინო პრ.-ის მიწოდება (მათ შორის მედიკამენტები)-31.12.2000წ-მდე. საბანკო და სადაზღვევო მომსახურება.</p>	<p>20%. საქონლის და მომსახურების ექსპორტი - 0%. თუკი საქონელ ბ რ უ ნ ვ ა 100მინ. ხელფასზე ნაკლებია იგი არ იბეგრება. ელ-ენერჯიის მიწოდება-0%.</p> <p>შეღვათები: განსაზღვრული ყურნალ-გაზეთების მიწოდება; სადაზღვევო და საბანკო მომსახურება; სამედიცინო პრ. ის მიწოდება; სამედიცინო მომსახურება; უცხოური ინვესტიციებით შექმნილი სანარმოები, რომლებიც რეგისტრაციაში გატარდნენ 1993 წ.-ის 20 მაისამდე ხუთი წლით; განთავისუფლებული არიან.</p>	<p>15% საქონლის და მომსახურების ექსპორტი - 0%. 1%-გარკვეული სასოფლო-სამეურნეო საქონლის მიწოდება; ნივთების გაზეთებისა და ყურნალების მიწოდება; ნახშირი ა/მანქანების მიწოდება. 8%-კვირბის ძირითადი პროდუქტების მიწოდება; კერძო სასწავლებლების მომსახურება. 23%- ფუფუნების საგნების მიწოდება; 40%- 2000 კუბურ სმ.ზე მეტი სიძლიერის ა/მანქანების მიწოდება.</p> <p>შეღვათები: საბანკო და სადაზღვევო მომსახურება; საზღვაო, საჰაერო და სარკინიგზო ტრანსპორტით მიწოდება, ასევე მათზე საზღვაო და აერო-პორტებში განეული მომსახურება; საერთ. სატრანსპორტო მომსახურება; უცხოური ნავთობპროდუქტების ადგილობრივი ნავთობსადენებით ტრანსპორტირება.</p>

მიზანობის გადახაზადი საქართველოსა და მიზობელ ქვეყნებში (ცხრილი N2)

საქართველო	სომხეთი	აზერ-ბაიჯანი	რუსეთი	უკრაინა	თურქეთი
<p>20% საქართველოს საწარმოების მიერ გადახდილ დივიდენდებზე გადახდის წყაროსთან — 10%. გადახდილ პროცენტებზე გადახდის წყაროსთან — 10%; არარეზიდენტთა შემოსავლების დაბეგვრა გადახდის წყაროსთან; საქართველოს საწარმოების მიერ სადაზღვევო შენატანებზე-4%. საქართველოს საწარმოს გადასახდელი საერთო გადაზიდვებში ტელესაკომუნიკაციო და სატრანსპორტო მომსახურებისათვის-4%. საქართველოდან გასატანი როიალტი, -10%.</p> <p>გადასახადების განთავსების წესები: საბიუჯეტო და საქველმოქმედო ორგანიზაციების მიერ მიღებული მოგება; ორგანიზაციის მიერ მიღებული გრანტები, შემოსილებები და საწევრო შენატანები; საკუთარი წარმოების სასოფლო-სამეურნეო პროდუქტების საპროცენტო გადასახადებზე მიღებული მოგება; საქართველოს ეროვნ. ბანკის მოგება.</p>	<p>წლიური მოგება ათას დრამებში: 360-მდე (\$900)-12%; 360-დან 720-მდე-18%; 720-დან 1080-25%; 1080-ზე მეტი-30%. ბანკები და სადაზღვევო კომპანიები-30%; კაპიტალიზაცია — 70%.</p> <p>გადასახადების განთავსების წესები: სასოფლო-სამეურნეო საწარმოები, აგრეთვე ახლად შექმნილი საწარმოები მათი რეგისტრაციიდან ორი წლის განმავლობაში. უცხოური კაპიტალის მონაწილეობით შექმნილი საწარმოები სარგებლობენ შეღავათებით (რეგისტრაციიდან 3-10 წლამდე, თუკი უცხოური კაპიტალის წილი 50%-ზე მეტია და მთლიანი ინვესტიციები მინიმუმ 100ათას-ია საწარმო იხდის 50%-ს გადასახადისა)</p>	<p>ერთობლივი საწარმოები 30%-ზე მეტი უცხოური კაპიტალით: \$ 200 ათას-მდე - 25%; \$ 200 - დან 400 ათას-მდე-30%; 400-დან 500 ათას-მდე-35%. სააქციო კომპერციული ბანკები-45%; ერთობლივი საწარმოები 30%-ზე ნაკლები უცხოური კაპიტალით - 25%; 10%-ითიან რაიონებში.</p>	<p>35%. სათამაშო ბიზნესიდან მოგება-90%; შოუ ბიზნესიდან მიღებული მოგება-70%; მცირე საწარმოებისათვის მოქმედებენ შემდეგი შეღავათები: 1) 100მლნ. რუბლამდე -23%; 2) 100მლნ.-ს ზევით -35%.</p>	<p>30%. საშუაშეგლო ვარიეტებებიდან, აუქციონებიდან-45%; სათამაშო სახლებიდან, ლატარიების გათამაშებიდან-60%.</p> <p>გადასახადების განთავსების წესები: სამშენებლო, კულტურული და ჯანდაცვის ორგანიზაციები, აგრეთვე სამედიცინო კოლმეურნეობები. პროცენტები, რომლებიც გადაიხდება არარეზიდენტებზე უკრაინის მთავრობისა და ეროვნ. ბანკისათვის კრედიტების შირობებისათვის.</p>	<p>25%. გადასახადების განთავსების წესები: - საფონდო სახის ინვესტიციებიდან მიღებული დივიდენდები; - ტურიზმიდან მიღებული შემოსავლების 20%; - მოგება მიღებული უცხოეთში სამშენებლო ბიზნესის გზით; (1998 წლის 31 დეკემბრამდე) - საწარმოო აქციების და უძრავი ქონების გაყიდვიდან მიღებული შემოსავალი. (1998 წლის 31 დეკემბრამდე)</p>

მოგების გადასახადი სანარმოთათვის, რომლის ვადამხდელები არიან საქართველოს სანარმოები და უცხოური სანარმოები. საქართველოში მოგების გადასახადი 20%-ია. როგორც ქვემოთ მოყვანილი ცხრილიდან ჩანს საქართველოში მოგების გადასახადის განაკვეთი საკმაოდ დაბალია, ასევე მცირეა იგი საერთაშორისო სტანდარტებთან შედარებით (მაგ. გერმანიაში მოგების გადასახადი — 36-50%-ია, საფრანგეთში — 39-57%-ია.) ეს კი დამატებით სტიმულებს ქმნის ინვესტიციებისთვის, თუმცა უნდა აღინიშნოს, რომ უმჯობესი იქნება თუკი შეღავათიანი განაკვეთები დაუნესდებოთ პრიორიტეტული დარგების სანარმოებს. მაგალითისთვის, თურქეთში შეღავათიანი განაკვეთი მოქმედებს ტურიზმით დაკავებული ფირმებისათვის, ასევე სამშენებლო ფირმებისათვის, შესაბამისად ორივე სფერო განვითარებულია (იხ. ცხრილი №2)

საერთაშორისო სტანდარტებთან შედარებით მოგების გადასახადის განაკვეთი საქართველოში საკმაოდ დაბალია.

მართალია მოგების გადასახადის განაკვეთი საქართველოში დაბალია, მაგრამ ასევე საკმაოდ დაბალია მოგების გადასახადით დასაბეგრი თანხიდან გამოსაქვითი საამორტიზაციო ნორმები, რაც ადიდებს დასაბეგრი თანხის მოცულობას. მაგალითისთვის, სამრეწველო და სასოფლო-სამეურნეო დანიშნულების მანქანა-დანადგარებზე საქართველოში საამორტიზაციო ნორმა - 15%-ია, მაშინ როდესაც რუსეთში 28%-ია, ფინეთსა და დანიაში 30%, ხოლო საფრანგეთში სასოფლო-სამეურნეო დანიშნულების მანქანა-დანადგარებზე - 50%. აქედან გამომდინარე შეიძლება დავასკვნათ, რომ რეალური მოგების გადასახადი საქართველოში უფრო მაღალია.

შედარებით დაბალი საამორტიზაციო ნორმების გამო რეალური მოგების გადასახადი საქართველოში უფრო მაღალია.

ფიზიკურ პირთა საშემოსავლო გადასახადი ერთ-ერთი ყველაზე მნიშვნელოვანი გადასახადია არსებულ გადასახადებს შორის. საქართველოში განაკვეთები მერყეობენ 12%-დან 20%-მდე შემოსავლის სიდიდის მიხედვით. როგორც სოციალური სამართლიანობიდან გამომდინარე, ისევე ქვეყნის საბიუჯეტო შემოსავლების ზრდის უზრუნველსაყოფად, აგრეთვე ქვეყანაში მოსახლეობის შემოსავლების ლევალიზებისა და აღრიცხვიანობის მოსაწესრიგებლად აუცილებელია საშემოსავლო გადასახადის სტრუქტურისა და საპროცენტო განაკვეთების სერიოზული რეორგანიზაცია.

მოსახლეობის შემოსავლების ლევალიზაცია და აღრიცხვიანობის მოსაწესრიგებლად აუცილებელია საშემოსავლო გადასახადის სტრუქტურისა და საპროცენტო განაკვეთების სერიოზული რეორგანიზაცია.

როგორც წესი ქვეყანაში საშემოსავლო გადასახადის უმდებლესი საპროცენტო განაკვეთისთვის

დანესტრულ თანხას საფუძვლად უდევს საარსებო მინიმუმი. სსდ-ს შეფასებით საარსებო მინიმუმი ერთი ადამიანისა თვეში შეადგენს 108 ლარს ე.ი. ერთ კაცს წელიწადში ესაჭიროება 1284 ლარი. სოციალური სამართლიანობის პრინციპებიდან გამომდინარე ეს თანხა საერთოდ არ უნდა დაიბეგროს. მაგრამ აქვე გასათვალისწინებელია საქართველოში არსებული რეალური სოციალურ-პოლიტიკური მდგომარეობა და უპირველეს ყოვლისა ის მომენტი, რომ ქვეყანაში მოუწესრიგებელია აღრიცხვიანობა. გამომდინარე ყოველივე აქედან საჭიროა ვავითვალისწინოთ სსდ-ს მოსაცემი საშუალო თვიური ხელფასის შესახებ და მინიმალური საპროცენტო განაკვეთით ანუ 12%-ით უნდა დაიბეგროს წელიწადში 624 ლარზე ქვემოთ შემოსავლის მქონე ფიზიკური პირი. ის ფიზიკური პირები, რომელთაც წელიწადში 1500 ლარამდე აქვთ შემოსავალი ანუ საარსებო მინიმუმზე ოდნავ მეტი, შესაძლებელია დაიბეგროს 17%-იანი განაკვეთით, ხოლო 3000 ლარამდე - 20%-ით და 3000 ლარზე მეტი - 25%-ით. ჩვენს

მიერ შემოთავაზებული შემოსავლების დაბეგვრის სქემა, მართალია იდეალური არ არის, მაგრამ იგი რეალობასთან უფრო ახლოსაა, ვიდრე დღეს მოქმედი სქემა. საშემოსავლო გადასახადის დაბეგვრის ბაზად შესაძლებელია ადებულდი იქნეს აგრეთვე ოჯახის მთლიანი შემოსავალი და არა თვითოეული ფიზიკური პირისა. თუკი ოჯახში ერთი პირი დასაქმებულია, ხოლო სხვები უმუშევრებია, ვფიქრობთ მისი მაქსიმალური განაკვეთით დაბეგვრა, მიუხედავად შემოსავლის სიდიდისა, უსამართლო იქნება. საგადასახადო კოდექსის თანახმად არ არის გათვალისწინებული შეღავათები მრავალშვილიანი ოჯახებისათვის, მაშინ როდესაც დემოგრაფიული პრობლემა საქართველოში მეტად აქტუალურია. ცნობისათვის, იტალიაში ყოველ შემდგომ შვილზე ვათვალისწინებულია დასაბეგრი შემოსავლიდან 9% ათასი ლირის(დაახლოებით 560-ის გამოტვითვა).

(იხილეთ ცხრ. N3).

აქციზი არაპირდაპირი გადასახადის კიდევ ერთი სახეა. სააქციზო საქონელი და მათი დაბეგვრის ობიექტები განსაზღვრულია საგადასახადო კოდექსით. როგორც ცხრილიდან (იხილეთ ცხრ. N4) ჩანს, საქართველოში აქციზის გადასახადები არცთუ ისე მაღალია, განსაკუთრებით დაბალია გადასახადი ლუდზე, საავტომობილო ბენზინზე. აღსანიშნავია, რომ სომხეთსა და უკრაინას გააჩნით განსხვავებული განაკვეთები შიდა წარმოებულ და იმპორტირებულ სააქციზო საქონელზე, რაც არ შეიძლება ჩაითვალოს მათი საგადასახადო სისტემის დადებით მხარედ. პირველ რიგში უნდა აღინიშნოს, რომ სააქციზო ტარიფების ამგვარი დიფერენციაცია ეწინააღმდეგება მსოფლიო სავაჭრო ორგანიზაციის მოთხოვნებს. მეორე მხრივ, აქციზი არ წარმოადგენს იმ ინსტრუმენტს, რომლითაც უნდა მოხდეს ეროვნული წარმოების მხარდაჭერა იმპორტულთან შედარებით. ამისათვის არსებობს საბაჟო ტარიფი.

ვირალური სავაჭროსავაჭრო გადასახადი საქართველოსა და მიზობელ ქვეყნებში (ცხრ. N3)

საქართველო	სომხეთი	აზერ-ბაიჯანი	რუსეთი	უკრაინა	თურქეთი
<p>9 ლარამდე - 0%.</p> <p>200 ლარამდე - 12%;</p> <p>201-დან 350 ლარამდე - 15%;</p> <p>351-დან 600 ლარამდე - 17%;</p> <p>601 და მეტი - 20%.</p> <p>არ იბეგრება ფიზიკურ პირთა შემოსავლების შემდეგი სახეები:</p> <p>ვრანტი, სახ. პენსია, სახ. სტიპენდია და სახ. დახმარება; ალიმენტი; შემოსავალი, რომელიც მიიღება საკუთარი ნარმოების სასოფლო-სამეურნეო პროდუქციის რეალიზაციით</p>	<p>10 მინ.</p> <p>ხელფასი - 12%;</p> <p>20 მ.ბ. - 18%;</p> <p>40 მ.ბ. - 25%;</p> <p>40 მ.ბ. - ზე მეტი - 30%.</p>	<p>0,5 მ.ბ. - მდე - 2%;</p> <p>0,5 მ.ბ. - დან 18 მ.ბ. - მდე - 6%;</p> <p>1 მ.ბ. - დან 38 მ.ბ. - მდე - 10%;</p> <p>38 მ.ბ. - დან 68 მ.ბ. - მდე - 12%;</p> <p>68 მ.ბ. - დან 128 მ.ბ. - მდე - 15%;</p> <p>12-დან 20-მდე - 20%;</p> <p>20-დან 35 მ.ბ. - მდე - 30%;</p> <p>35-დან 50-მდე - 40%;</p> <p>50 მ.ბ. - ს ზევით - 55%.</p>	<p>60 მლნ.</p> <p>რუბლამდე - 12%;</p> <p>60 მლნ. - ს ზევით - 30%.</p> <p>საგადასახადო ბაზიდან გამო-საქვითი თანხები:</p> <p>ერთი მინ. ხელფასი ყოველთვიურად - ერთი მინ. ხელფასი ყოველ ერთ ბაგშ-ვზე.</p> <p>საქველ-მოქმედო მიზნებზე დახარჯული თანხა(სორმის ფარგლებში)</p> <p>არ იბეგრება: სახ. დახმარებები, პენსიები; სტიპენდიები; ალიმენტები; ფერმერულ მეურნეობათა წევრების შემოსავლები რეგისტრაციიდან ხუთი წლის განმავლობაში.</p>	<p>18 მ.ბ. - დან 5 მ.ბ. - მდე - 10%;</p> <p>5-დან 10 - მდე - 20%;</p> <p>10-დან 15-მდე - 30%;</p> <p>15-დან 25 - მდე - 40%;</p> <p>25 მ.ბ. - ზე მეტი - 50%.</p> <p>უცხოური ვალუტით მიღებული შემოსავალი იბეგრება არსებული განაკვეთების განახევრებით.</p> <p>მაღაროელთა ხელფასი - 10%-ით.</p> <p>არ იბეგრება: პენსიები; ალიმენტები; ქონების გაყიდვიდან მიღებული მოგება.</p>	<p>პროგრესული განაკვეთები - 25% - დან 55% - მდე.</p> <p>არ იბეგრება: მცირე ფერმერთა შემოსავალი; წერილი ვაჭრების და ხელოსნების შემოსავალი; სახ. ობლიგაციებიდან მიღებული მოგება.</p>

საქართველოში ოპტიმალური სააქციო განაკვეთებია, განსაკუთრებით დაბალია გადასახადი ლუღ-ჯა და სავაჭრობილ განხიზხა.

ასევე უნდა აღინიშნოს, რომ აუცილებელია დროულად იქნეს შემოღებული სააქციო მარკების პრაქტიკა, რაც ხელს შეუწყობს აქციების გზით მიღებული შემოსავლების გაზრდას.

საქართველოში დროულად უნდა იქნეს შემოღებული სააქციო მარკების პრაქტიკა.

სოციალური გადასახადი წარმოადგენს სოციალური უზრუნველყოფისა და დასაქმების ერთიანი სახელმწიფო ფონდების ფორმირებისათვის აუცილებელ შენატანს, რომელსაც გადასახადის გადამხდელები საგადასახადო კოდექსის თანახმად გათვალისწინებული განაკვეთებით იხდიან. სოციალური გადასახადის განაკვეთის სიდიდის მიხედვით შევ-

ვიძლია ვიმსჯელოთ ამა თუ იმ ქვეყნის ორიენტაციის თაობაზე. (იხილეთ ცხრ. N5)

საერთაშორისო სტანდარტებით სოციალური გადასახადი საქართველოში, ისევე როგორც მიზობელ ქვეყნებში საკმაოდ მაღალია.

როგორც N 5 ცხრილიდან ჩანს სოციალური გადასახადი საერთაშორისო სტანდარტებიდან გამომდინარე, როგორც საქართველოში ისე მეზობელ ქვეყნებში(გარდა რუსეთისა) საკმაოდ მაღალია. განსაკუთრებით დიდი გადასახადი აქვთ სომხეთს, აზერბაიჯანსა და უკრაინას. რუსეთი ამ მხრივ გამოწვევისა და განაკვეთები აქ საკმაოდ დაბალია.

სავაჭრო ვაჭრობის დაბეგრვა. საბაჟო ტარიფები დიდ გავლენას ახდენს საერთაშორისო ვაჭრობის მოცულობაზე. საქართველოში 5/12%-ით იბეგრება იმპორტი, ხოლო ექსპორტზე 0%-იანი ტარიფი მოქ-

მედებს. საბაჟო ტარიფი წარმოადგენს საგარეო ვაჭრობის რეგულირების ძალზედ ეფექტურ და სერიოზულ საშუალებას, ასევე მისი საშუალებით ქვეყანას შესაძლებლობა აქვს საჭიროების შემთხვევაში გაატაროს პროტექციონისტული ღონისძიებები. მეზობელ ქვეყნებთან შედარებით, საქართველოში სანიმუშო ტარიფი დაბალია, გამოიწვევს სომხეთი და უკრაინა, სადაც 0 და 10%-იანი განაკვეთები მოქმედებენ. თუმცა უნდა გავიხსენოთ, რომ ორივე ქვეყანას განსხვავებული საექციზო განაკვეთები აქვს შემოღებული ეროვნული წარმოების და იმპორტულ პროდუქციაზე, რაც პროტექციონისტული პოლიტიკის ვატარების ფარულ საშუალებად აღიქმება.

საქართველოში სანიმუშო ტარიფი დაბალია, გამოიწვევს სომხეთი და უკრაინა, სადაც 0 და 10%-იანი განაკვეთები მოქმედებენ. თუმცა ორივე ქვეყანას განსხვავებული საექციზო განაკვეთები აქვს შემოღებული ეროვნული წარმოების და იმპორტულ პროდუქციაზე, რაც პროტექციონისტული პოლიტიკის ვატარების ფარულ საშუალებად აღიქმება.

აუცილებელი ღონისძიების სახით საჭიროა საქართველოში გატარდეს საბაჟო ტარიფების მკაცრი დიფერენციაცია. შალალი განაკვეთები უნდა დაწესდეს იმ პროდუქციაზე, რომელთა წარმოება საქართველოში პრიორიტეტულ მიმართულებად ითვლება, ასევე საჭიროა მოხდეს სისტემატიური გამოვლენა საქონლის იმ სახეობებისა, რომლებიც საქართველოში დემპინგური ფასებით შემოიტანება და მოხდეს აღმკვეთი ღონისძიებების ვატარება. (იხილეთ ცხრ. №6).

ატციზები საქართველოსა და მეზობელ ქვეყნებში (ცხრილი N4)

საქართველო	სომხეთი	უკრაინა	რუსეთი	უკრაინა	თურქეთი
<p>1) ყურძნის ღვინოები და ღვინომასალები, შამპანურის და ცქრიალა ღვინოების გარდა - 15%</p> <p>2) შემავრებული ღვინოები - 50%;</p> <p>3) ყურძნის ცქრიალა და შუშხუნა ღვინოები - 20%;</p> <p>4) შამპანური ღვინოები - 100%;</p> <p>5) ვერმუტი, ხილის ღვინოები - 50%; 6) სპირტიანი სასმელები (ბრენდი, არაყი, კონიაკი და სხვა) - 50% და 100%; 7) ლუდი - 15%; 8) ეთილის სპირტი - 100%; 9) თამბაქო 1-ლი და მე-2 ხარისხის - 100%; მე-3, მე-4 და მე-5 ხარისხის - 5%; 10) საიუველირო ნაწარმი - 35%; 11) მსუბუქი ა/მანქანები - 15%; 12) საბურავები - 15%; 13) საავტომობილო ბენზინი - 15%; 14) ეთილირებული ბენზინი - 50%; 15) ბიზილა - 20%.</p>	<p>სპირტიანი სასმელები - 50%(შიდა) და 75%(იმპორტზე); ლუდი - 50% (შიდა) და 75% (იმპ.); ღვინოები - 25%(შიდა) და 50%(იმპ.); ხიზილა - 50%; თამბაქო - 50%; სამკაული - 25%; ბენვეული - 25%; ა/მანქანები - 0%(შიდა) და 15%(იმპ.); ხალიჩები - 50%; ბენზინი - 25%.</p> <p>ატციზისაგან განთავისუფლებულია - ნედლეული, რომელიც გამოიყენება საექციზო საქონლის წარმოებაში. საქონლის ექსპორტი დას-ს ფარგლებს გარეთ. საბურავები - 25%(შიდა) და 15%(იმპ.).</p>	<p>ღვინოები - 40-70%; ლუდი - 75% სპირტი - 90%; თევზული - 50%; ბენვეული - 50%; საბურავები - 20%; ხალიჩები - 40%; თამბაქო - 50%(შიდა) და 30%(დას-ში ექს.); ბენზინი - 52,6%; მათუთი - 26,2%; შოკოლადი - 40%.</p>	<p>ღვინოები, შამპანურის გარდა - 3000 რუბლი 1 ლიტრზე. შამპანური - 6000 რ. 1ლ-ზე. ლუდი - 700რ. 1ლ-ზე. ეთილის სპირტი - 15000რ. 1ლ-ზე. სიგარეტებზე - 6000-დან 23000-მდე 1000 ლერზე. იუველირი ნაწარმი - 45%; ა/მანქანები - 10%. ბენზინი - 70%. ბუნ. აირი - 30%. დიზელის სანგავი - 30%.</p>	<p>განაკვეთები მერყეობენ 10% - დან 300%-მდე; განაკვეთები განსხვავდება შიდა საქონელსა და იმპორტულ საქონელზე.</p>	<p>ატციზს ატუნობენ შემავსებელ დღგ-ს. თამბაქო - 100%; ყველა სახის სპირტი - 100%; ღვინო და ლუდი - 15%; არაალკოჰოლური სასმელები - 10%; მეთილის სპირტი - 50%; ხათამამო კარტი - 60%; გადასახადისაგან განთავისუფლებულია ყველა სახის ღვინოები, გარდა შუშხუნა ღვინოებისა, აგრეთვე ხილის ნვენები.</p>

საჭიროა საქართველოში საბაჟო ტარიფების უარყოფითი დიფერენციაცია.

სოციალური გადასახადი საქართველოსა და მეზობელ ქვეყნებში (ცხრილი N5)

საქართველო	სომხეთი	აზერ-ბაიჯანი	რუსეთი	უკრაინა	თურქეთი
<p>1) სოციალური უზრუნველყოფის ერთიან სახელმწიფო ფონდში - 27%.</p> <p>2) დასაქმების ერთიან სახელმწიფო ფონდში - 1%. 3) ფიზიკური პირების ხელფასიდან სოც. უზრუნველყოფის ერთიან სახელმწიფო ფონდში - 1%.</p>	<p>8 მის. ხელფასამდე - 32%;</p> <p>8-დან 16 მ.ს.-მდე - 27%;</p> <p>16მ.ს.-ზე ზემოთ 22%.</p>	<p>1) დასაქმების ერთიან სახ. ფონდში - 2%;</p> <p>2) საპენსიო ფონდში: ხელფასის ფონდის - 35%; დაქირავებულის ხელფასის - 1%;</p> <p>3) ინვალიდების ფონდში - 1%.</p>	<p>1) როცა საგადასახადო ბაზა 60მლნ. რუბლია: ა) 3,5%-სოც. დაზღვევის ფონდში; ბ) 1%-სახ. დასაქმების ფონდში; გ) 3,9%-აუცილებელი ფედერალური სამედიცინო დაზღვევის ფონდში. სულ - 8.4%</p> <p>2) 60მლნ. რუბლზე მეტი: ა) 1,5%-სოც. დაზღვევის ერთიან სახ. ფონდში; ბ) 2,5%-აუცილებელი ფედერალური სამედიცინო დაზღვევის ფონდში. სულ - 4%.</p>	<p>1) ჩერნობილის ფონდი — დაბეგვრის ობიექტი ხელფასის ფონდში - 12%;</p> <p>2) დასაქმების ფონდში - 2%.</p> <p>3) სოც. დაზღვევის ფონდში - 37% საწარმოთა ხელფასის ფონდიდან; სახ. ორგანიზაციების ხელფასიდან - 5%; საკუთარი ბიზნესის მქონე პირთა შემოსავალი - 9%.</p>	---

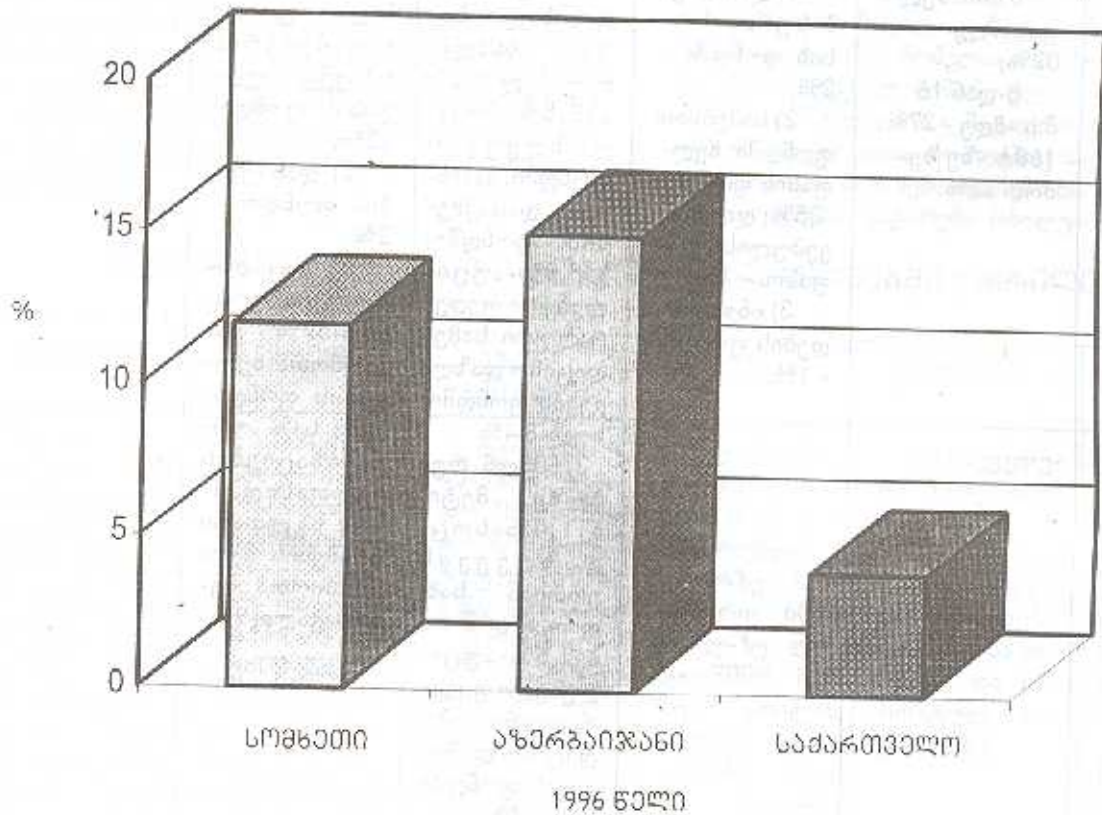
საბაჟო ტარიფები საქართველოსა და მეზობელ ქვეყნებში (ცხრილი N6)

საქართველო	სომხეთი	აზერ-ბაიჯანი	რუსეთი	უკრაინა	თურქეთი
<p>საბაჟო მოსაკრებელი - 0,2%; საბაჟო ტარიფი იმპორტზე - 5/12%.</p>	<p>ექსპორტი - 0%. იმპორტზე 0-დან 10%-მდე. ექსპორტი - 0%.</p>	<p>იმპორტზე 0-დან 70%-მდე. ექსპორტზე - 70%.</p>	<p>იმპორტზე 2-დან 30%-მდე. ექსპორტზე - 1-დან 500%-მდე.</p>	<p>იმპორტზე 0-დან 10%-მდე. პრეფერენციული განაკვეთები (0%-იანი) ნაკლებ განვითარებული ქვეყნების იმპორტზე და პრივილეგირებული ტარიფები (2-5%) იმ ქვეყნების მიმართ, რომლებიც „თავისუფალი ვაჭრობის“ შეთანხმებაში მონაწილეობენ.</p>	<p>განსხვავებული განაკვეთები (5-100%) მოქმედებენ საქონლის იმპორტზე. იმპორტული ფასების შეფასებებზე სიფის ფასებით.</p>

როგორც ზემოთ მოყვანილი მონაცემებიდან ჩანს, საქართველოს საგადასახადო რეჟიმი ერთ-ერთი ყველაზე ლიბერალურია მეზობელი ქვეყნების სისტემებს შორის, თუმცა სომხეთს გააჩნია შეღავათები უცხოელ ინვესტორებისათვის. მაგრამ როგორც გამოცდილება ცხადყოფს ამგვარი ღონისძი-

ებები ნაკლებ ეფექტურია უცხოური ინვესტიციების მოსაზიდად. უნდა აღინიშნოს, რომ საქართველოში ერთობლივი საგადასახადო შემოსავლების წილი მშპ-ში ძალზედ მწირია, ეს განსაკუთრებით ნათლად ჩანს შემდეგ ნახაზზე.

ერთობლივი საგადასახადო შემოსავლების წილი მშპ-ში. ნახ N1



საგადასახადო კანონთან ერთად დიდი მნიშვნელობა აქვს აგრეთვე საინვესტიციო კანონმდებლობასაც. დამოუკიდებლობის გამოცხადებიდან სულ რამდენიმე თვეში 1991 წლის 25 ივლისს დღის შუქს მოკვლინა პირველი ქართული კანონი „უცხოური ინვესტიციების შესახებ“. თუმცა ამ კანონმა ვერ შეასრულა მნიშვნელოვანი როლი უცხოური ინვესტიციების მოზიდვის საქმეში (რაც უფრო მეტად სხვა ფაქტორებით იყო განპირობებული). სამაგიეროდ სულ სხვა შედეგები მოჰყვა 1995 წლის 30 ივნისის საქართველოს პარლამენტის კანონს „უცხოური ინვესტიციების შესახებ“. აღნიშნულმა კანონმა მნიშვნელოვანი როლი ითამაშა ქვეყნის კრიზისული მდგომარეობიდან გამოყვანის საქმეში და ხელი შეუწყო უცხოური ინვესტიციების სწრაფი ტემპებით მოზიდვას. კანონი შედგება 8 კარი-სავან და 33 მუხლისაგან. მასში განსაზღვრულია უცხოელ ინვესტორთა უფლება-მოვალეობანი, უცხოური ინვესტიციების დაცვის სახელმწიფო გარანტიები. განსაკუთრებულ ყურადღებას იმსახურებს მე-5 კარის მუხლი N21, რომელშიც ჩამოთვლილია ის შეღავათები, რომლითაც სარგებლობენ უცხოელი ინვესტორები გადასახადების გადახდისას. მაგალითად: პირველი მოგების გამოცხადებიდან ორი წლის განმავლობაში უცხოელი ინვესტორი თავისუფლდება მოგების გადასახადისაგან, ხოლო შემდეგი ოთხი წლის განმავლობაში იხდის გადასახადების 50%-ს. უნდა აღინიშ-

ნოს, რომ 1995 წლის 30 ივნისის კანონმა თავისი მისია შეასრულა. მისი საშუალებით მოხერხდა იმ ყინულის გაღობა, რომელიც ხელს უშლიდა უცხოეთიდან საქართველოში ინვესტიციების შემოდინებას. კანონით გათვალისწინებული საგადასახადო შეღავათების ძირითადი მიზანი სწორედ ამ პრობლემის მოგვარება იყო. უცხოური ინვესტიციების მოზიდვის საქმეში პირველი ეტაპი შეიძლება ითქვას, რომ წარმატებით იქნა დაძლეული. სულ მცირე ხანში დღის წესრიგში დადგა ახალი კანონის მიღების საჭიროება, რომელიც გაანეიტრალებდა საგადასახადო შეღავათებს. 1996 წლის 12 ნოემბერს საქართველოს პარლამენტის მიერ მიღებული იქნა კანონი „საინვესტიციო საქმიანობის ხელშეწყობისა და გარანტიების შესახებ“, რომელიც დღემდე ძალაშია.

თავისი არსით 1996 წლის 12 ნოემბრის კანონი უფრო პროგრესულია, ვიდრე მისი წინამორბედი. ახალი კანონი მთლიანად შეესაბამება საერთაშორისო სტანდარტებს. ის გარემოება, რომ უცხოელი და ადგილობრივი ინვესტორები ერთნაირ მდგომარეობაში არიან ჩავენებული, კანონის დადებით მხარედ უნდა ჩაითვალოს. დღესდღეობით მსოფლიოს ქვეყნების უმრავლესობაში მომქმედო საინვესტიციო კანონმდებლობა არ ითვალისწინებს შეღავათებს უცხოელი ინვესტორების მიმართ. მათი დაინტერესების უფრო ეფექტურ ვზებს წარმოადგენს არა შეღავათების დანესება, არა-

მედ მიზიდველი საგადასახადო რეჟიმის შექმნა.

ახალი კანონის მიღების შემდეგ შეღავათების გაუქმებამ კიდევ ერთი დადებითი ეფექტი მოიტანა. კანონის თანახმად საინვესტიციო საქმიანობის სუბიექტი შეიძლება იყოს საქართველოს მოქალაქე, რომელიც მუდმივად ცხოვრობს საზღვარგარეთ. საგადასახადო შეღავათების არსებობის პირობებში, საქართველოს მოქალაქე, რომელიც დაინტერესებული იყო ინვესტიციის განხორციელებით, ახდენდა საკუთარი საქმიანობის რეგისტრირებას საზღვარგარეთის რომელიმე ქვეყანაში და მხოლოდ ამის შემდეგ ახორციელებდა ინვესტირებას საქართველოში. ასეთი მანიპულაციის წყალობით იგი მოიპოვებდა საგადასახადო შეღავათებს, განსხვავებით იმ შემთხვევისაგან, როდესაც იგი პირდაპირ საქართველოში მოახდენდა საკუთარი საქმის რეგისტრირებას.

საქართველოს კანონში "საინვესტიციო საქმიანობის ხელშეწყობისა და გარანტიების შესახებ" მე-7 მუხლის თანახმად ინვესტიცია მთლიანად და უპირობოდ არის დაცული საქართველოში მოქმედი კანონმდებლობით. მაგრამ ეს არ არის საკმარისი იმისათვის, რომ უცხოელი ინვესტორი დარწმუნებული იყოს მის მიერ განხორციელებული ინვესტიციის ხელშეუხებლობაში, მით უმეტეს რომ ამ მხრივ გარკვეული უარყოფითი გამოცდილება უკვე დაგროვდა. დღის წესრიგში დადგა ინვესტიციებში მონაწილე ქვეყნების ვალდებულებათა იურიდიული დაფიქსირების აუცილებლობა, რამაც სათავე დაუდო ორმხრივი, რეგიონალური და მრავალმხრივი შეთანხმებების გაფორმებას.

1940 წლიდან იწყება მრავალმხრივი შეთანხმებების შექმნის მცდელობები ჰავანის ქარტიის ფარგლებში, მაგრამ როგორც მალე გაირკვა მსოფლიოს ქვეყნები არ არიან მზად მიაღწიონ კონსენსუსს აღნიშნულ საკითხზე და მან ფიასკო განიცადა. რაც შეეხება რეგიონალურ შეთანხმებებს იგი მოქმედებს ევროპის თანამეგობრობის ფარგლებში. განსაკუთრებით დიდი გავრცელება ჰპოვა ორმხრივმა შეთანხმებებმა. 1996 წლამდე მსოფლიოში გაფორმებული იყო 1160 ორმხრივი საინვესტიციო შეთანხმება და მათგან 2/3 90-იან წლებში, რაც ასეთი ტიპის შეთანხმებათა დიდ და მზარდ მნიშვნელობაზე მიუთითებს. ორმხრივი შეთანხმებების გაფორმების ძირითადი მიზანი არის მასში მონაწილე ქვეყნების ინვესტიციების დაზღვევა და აქედან გამომდინარე ინვესტიციებზე ორმხრივი შეთანხმებანი მიჩნეულია როგორც ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი მაჩვენებელი მოცემულ ქვეყანაში საინვესტიციო კლიმატის ხელსაყრელობის შესახებ. საქართველოს გაფორმებული აქვს ექვსი ორმხრივი საინვესტიციო შეთანხმება, კერძოდ ა.შ.შ.-თან (1994 წლის 7 მარტი), საბერძნეთთან (1994 წლის 9 ნოემბერი), ბულგარეთთან (1995 წლის 19 იანვარი), დიდ ბრიტანეთთან (1995 წლის 15 თებერვალი), ისრაელთან (1995 წლის 19 ივნისი), ირანთან (1995 წლის 27 სექტემბერი). უნდა აღინიშნოს, რომ გაფორმებული ორმხრივი საინვესტიციო შეთანხმებების რაოდენობა საკმაოდ მცირეა. საქართველოში ძირითად პარტნიორ ქვეყნებთან ასეთი ხელშეკრულებების გაფორმება, რაც ვახდება მნიშვნელოვანი გარანტი რესპუბლიკაში უცხოური ინვესტიციების

მოსაზიდად. ცნობისათვის ჩვენს მუშაობელ ქვეყანას უკრაინას 23 მსგავსი ტიპის ხელშეკრულება აქვს გაფორმებული.

ქვეყნები შეიძლება დავეყოთ ორ ჯგუფად: 1) ქვეყნები, რომლებთანაც განხორციელებული აქვთ ინვესტიციები საქართველოში, მაგრამ მათთან ორმხრივი საინვესტიციო ხელშეკრულებები არა ვვაქვს გაფორმებული, ესენია: კორეა, გერმანია, ნიდერლანდები, რუსეთი, თურქეთი, ავსტრალია, შვეიცარია, იტალია, ავსტრია, კანადა, უნგრეთი, საფრანგეთი, ბელგია. 2) ქვეყნები, რომლებიც მსოფლიოში მსხვილი ინვესტიორები არიან (ყოველწლიური ინვესტიციების მოცულობა მილიარდობით დოლარს ითვლის) და საქართველოში არა აქვს განხორციელებული ინვესტიცია. ასეთ ქვეყნებთან განსაკუთრებით აუცილებელია საინვესტიციო ხელშეკრულებების გაფორმება. ესენია: შვედეთი, იაპონია, შინჯ-კონგი, ლუქსემბურგი, დანია, ფინეთი, ესპანეთი, ჩინეთი, სინგაპური, ტაივანი. უცხოურ ინვესტიციებზე მოქმედ ფაქტორებს შორის ერთ-ერთო ყველაზე მნიშვნელოვანია ქვეყანაში არსებული სოციალ-პოლიტიკური მდგომარეობა. ეს განსაკუთრებით ეხება განვითარებად ქვეყნებს. სოციალ-პოლიტიკურ ფაქტორებს მიეკუთვნება: პოლიტიკური სტაბილურობა, მრავალფეროვნება, ლინგვისტური, ეთნიკური და რელიგიური სიჭრელე, ქვეყნის მიდრეკილება ძალის გამოყენებისადმი, კრიმინალური მდგომარეობა და სხვადასხვა მანიფესტაციებისა და დემონსტრაციების ჩატარების სიხშირე. საქართველოში ამ მხრივ არცთუ სახარბიელო მდგომარეობაა. ქვეყანაში იმატა რადიკალური ოპოზიციური ძალების რაოდენობამ, ქვეყნის ტერიტორიული მთლიანობა დარღვეულია, რაც კიდევ უფრო ართულებს მდგომარეობას, საპროტესტო აქციების ჩატარების შესაძლებლობები კიდევ არსებობს, კრიმინალური მდგომარეობა შორსაა იდეალურისაგან და რაც ყველაზე მთავარია ქვეყანაში კვლავ მძვინვარებს კორუფცია.

უცხოური ინვესტიციების მოზიდვის თვალსაზრისით დიდი მნიშვნელობა ენიჭება სტაბილურ მაკროეკონომიკურ გარემოს, რადგან იგი წარმოადგენს ერთ-ერთ ძირითად განმსაზღვრელ ფაქტორს წარმატებული საწარმოო საქმიანობის განსახორციელებლად.

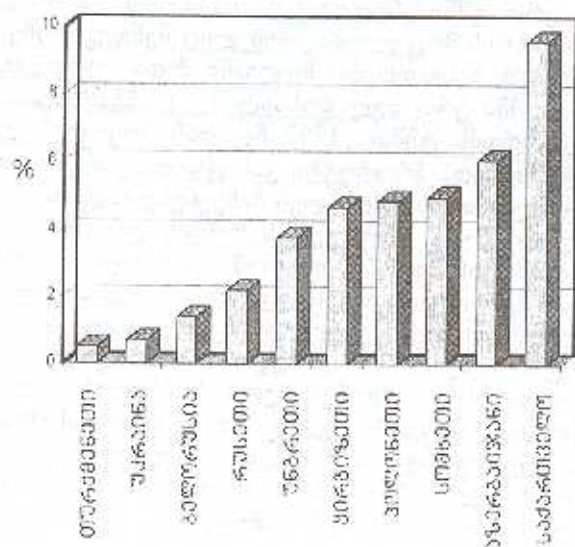
მაკროეკონომიკური გარემოს დამახასიათებელ ერთ-ერთ უმნიშვნელოვანეს ფაქტორს წარმოადგენს ბაზრის მოცულობა, რომელიც შემდეგი მაჩვენებლებით ნახსიათდება: მთლიანი შიდა პროდუქტი (მ.შ.პ.), მშპ ერთ სულ მოსახლეზე გაანგარიშებით, მშპ-ს ზრდის ტემპი. 1990 წლიდან მოყოლებული მთლიანი შიდა პროდუქტი განიცდიდა ვარდნას და 1994 წლისათვის უმდაბლეს მაჩვენებლამდე დაეცა. მთლიანი შიდა პროდუქტის ზრდის უარყოფითმა ტემპებმა განაპირობეს ის, რომ რესპუბლიკაში არათუ არ შემოდიოდა ინვესტიციები, არამედ პირიქით, ამ პერიოდში საქართველოდან საკმაო რაოდენობით კაპიტალი გავიდა. მან კი მდგომარეობის კიდევ უფრო გაუარესებას შეუწყო ხელი. 1994 წლის პოლოს საქართველოს ხელისუფლების მიერ საერთაშორისო სავალუტო ფონდთან ერთად შემუშავებული იქნა ანტიკრიზისული პროგრამა, რომელიც მიზნად ისახავდა ეკონომიკის ჩიხიდან გამოყვანას. აღნიშნულმა

პროგრამამ პირველივე წელს დადებითი შედეგები გამოიღო და 1995 წელს მიღწეული იქნა 2,4%-იანი ზრდა. 1996 წელს მთლიანი შიდა პროდუქტის ზრდის ტემპმა 11% შეადგინა, ხოლო 1997 წელს - 9,5%. ეს საკმაოდ მნიშვნელოვანი მატეზაა და გარდამავალი ეკონომიკის მქონე 25 ქვეყანას შორის საქართველო ამ მაჩვენებლით პირველ ადგილზე იმყოფება. 1997 წლის იანვარ-ივნისის პერიოდში დაფიქსირებული იქნა ეკონომიკის 11%-იანი ზრდა, ნაცვლად დაგეგმილი 8-10 %-სა. თუკი მთლიანი შიდა პროდუქტის ზრდის ამგვარი მაღალი დონე შენარჩუნებული იქნება უახლოეს რამოდენიმე წლის განმავლობაში, ეს გახდება მნიშვნელოვანი ფაქტორი უცხოურ ინვესტიციათა მოზიდვის საქმეში, რაც თავის მხრივ განაპირობებს მომავალში ეკონომიკის ზრდის ტემპების კიდევ უფრო დაჩქარებას.

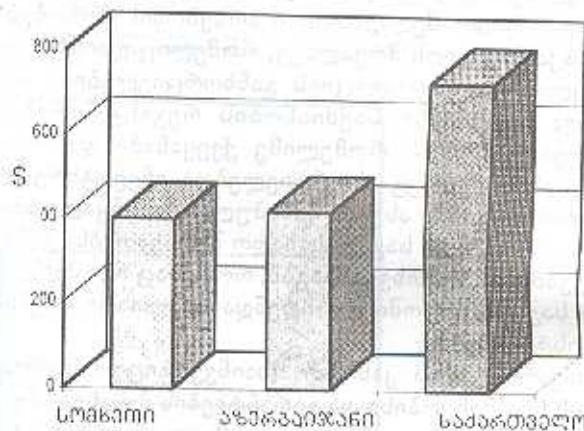
საბჭოთა კავშირის რღვევის შედეგად კავკასიის სამივე რესპუბლიკაში წარმოების რეცესიას ჰქონდა ადგილი. მოყოლებული 1990 წლიდან კავკასიის რესპუბლიკებში წარმოების ზრდა უარყოფითი მაჩვენებლებით ხასიათდებოდა. პირველად კრიზისიდან გამოსვლა შესძლო სომხეთმა (1994 წელს), შემდეგ საქართველომ (1995 წელს) და ბოლოს კი აზერბაიჯანმა (1996). იმ გარემოებამ, რომ სომხეთში ეკონომიკის ზრდა 1994 წლიდან დანეშებული სტაბილური ტემპებით მიმდინარეობს, განაპირობა სწორედ ამ ქვეყნის ავტორიტეტის ამაღლება საერთაშორისო ასპარეზზე. ისევე როგორც საქართველოში, სომხეთშიც ეკონომიკის ზრდა ძირითადად სოფლის მეურნეობის ხარჯზე ხდება, რაც განპირობებულია იმ გარემოებით, რომ ყარაბაღის კონფლიქტის შედეგად ქვეყანა ბლოკადაში აღმოჩნდა აზერბაიჯანისა და თურქეთის მხრიდან და იძულებული იყო ეზრუნა საკუთარი თავის გამოკვებაზე. რაც შეეხება აზერბაიჯანს აქ ეკონომიკის სწრაფ აღმავლობას უკავშირებდნენ ნავთობის წარმოების გაფართოებას. როგორც მშპ-ს ზრდის ტემპების, ისე მშპ-ს ერთ სულ მოსახლეზე სიდიდის მიხედვით ლიდერობს საქართველო. (ნახაზი №2, №3).

ნახ.№2

მშპ-ს ზრდის ტემპები 1997 წელს



მშპ ერთ სულ მოსახლეზე განაზრახვებით (აშშ დოლარებში)



1994 წელს, როდესაც მთლიანად ეკონომიკა უმძიმეს კრიზისულ სიტუაციაში იმყოფებოდა, გამძაფრებული პიპერინფლაცია უმძიმესი შედეგებით იშუქრებოდა. 1994 წლისათვის ინფლაციის მაჩვენებელი საქართველოში 18000%-ს გაუტოლდა, რაც რეკორდული მაჩვენებელი იყო ყოფილი სოციალისტური ბანაკის ქვეყნებს შორის.

ამიტომაც მთავრობის უმთავრეს საზრუნავად პიპერინფლაციასთან ბრძოლა გადაიქცა და პირველი სასიკეთო ძერები უკვე 1995 წელს გახდა შესამჩნევი, როდესაც წლიურმა ინფლაციის დონემ 80% შეადგინა. ამ ფაქტმა საშუალება მისცა მთავრობას შემოეღო ეროვნული ვალუტა ლარი. 1995 წლის ოქტომბერში საქართველოს ეროვნულმა ბანკმა საერთაშორისო სავალუტო ფონდის რეკომენდაციით და მატერიალური მხარდაჭერით შექმნა ნინაპირობები რეგულირებადი მცურავი სავალუტო კურსის სისტემის ჩამოსაყალიბებლად, რასაც უნდა უზრუნველყო სტაბილური ფინანსური მდგომარეობის შექმნა. გატარებული ღონისძიებების შედეგად 1996 წელს ინფლაციის დონე 13,5%-მდე დავიდა, ხოლო 1997 წელს 9,8%-მდე, რაც საკმაოდ დაბალი მაჩვენებელია სხვა გარდამავალი ეკონომიკის მქონე ქვეყნებს შორის. მოუხედავად მიღწეული წარმატებისა, ინფლაციასთან ბრძოლა კიდევ უნდა გაგრძელდეს და მან შეუქცევადი ხასიათი უნდა მიიღოს. სტაბილური ფინანსური მდგომარეობის შენარჩუნება და მთავრობის უკომპრომისო ბრძოლა ინფლაციასთან უდავოდ ხელს შეუწყობს უცხოელთა ნდობის ამაღლებას ჩვენი ქვეყნისადმი და დადებით ზეგავლენას მოახდენს უცხოური ინვესტიციების მოზიდვაზე.

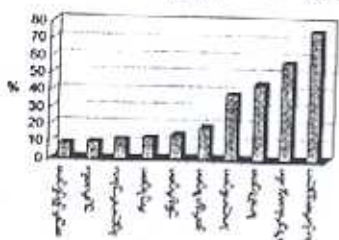
მთავრობის დიდი ძალისხმევა მიმართულია ლარის კურსის სტაბილურობის უზრუნველყოფისაკენ და თამაშად შეიძლება ითქვას, რომ აღნიშნულ პრობლემას ხელისუფლება თავს წარმატებით ართმევს. უკვე თითქმის ორი წელიწადია ლარის კურსი დოლართან მიმართებაში მიზერულ რხევებს განიცდის და თითქმის უცვლელია. თუმცა ამ მიზნის მიღწევა მოხერხდა საერთაშორისო ორგანიზაციებიდან

შესწორება

გვ. 13. ნახ. № 4.

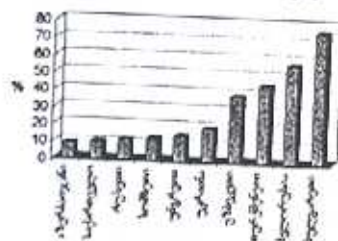
არის

ინველაციის ტემპები 1997 წელს



უნდა იყოს

ინველაციის ტემპები 1997 წელს

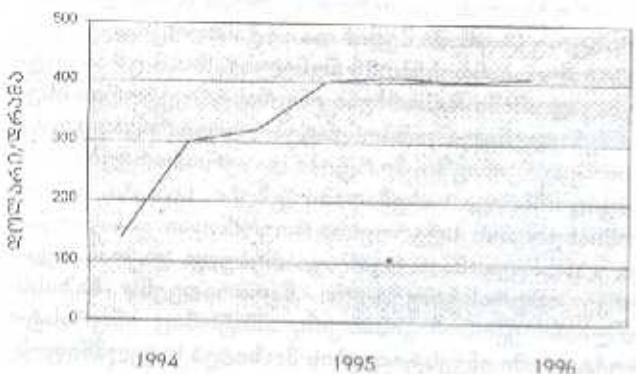
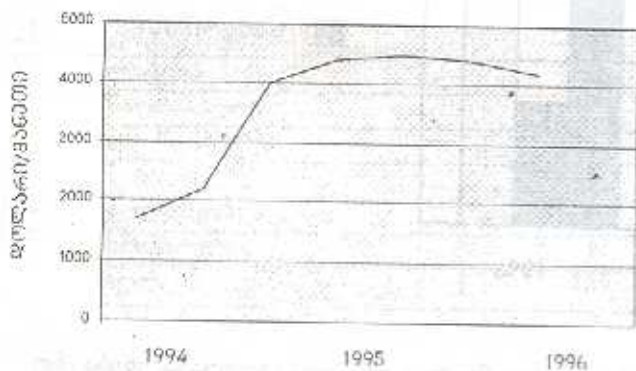


თბილისი
აჭარა
სვანეთი
იმერეთი
ქვემო ქართლი
ზღვაპირეთი
სამცხე-ჯავახეთი
აჭარა
დასავლეთი საქართველო

მიღებული რეზერვების საფუძველზე. მომავალში ლარის კურსის შესანარჩუნებლად საჭირო იქნება საკუთარი რეზერვების შექმნა, რის საფუძველსაც ექსპორტის გაფართოვება წარმოადგენს.

კავკასიის სამი რესპუბლიკიდან საქართველომ ყველაზე გვიან შემოიღო საკუთარი ეროვნული ვალუტა და ალბათ სწორედ ამან განაპირობა ის, რომ ქართულ ლარს სერიოზული დეველვაცია არ განუცდია, განსხვავებით აზერბაიჯანული მანათისა და სომხური დრამისაგან. (ნახაზი №4)

საგადასახადო კურსები სომხეთში, აზერბაიჯანსა და საქართველოში ნახ. №5



ელ ინვესტორთა თვალთახედვის არეში ექცევა. ისეთი ქვეყნისათვის კი როგორც საქართველო, სავაჭრო პოლიტიკის შერჩევას დიდი სიფრთხილე და წინდახედულება ესაჭიროება. საქართველომ, თავისი ბაზრის მცირეტევადობის გამო უნდა შეიმუშაოს ისეთი სავაჭრო პოლიტიკა, რომელიც მაქსიმალურად შეუნყობს ხელს უცხოელ ინვესტორს განალავოს თავისი სანარმოო ფილიალები საქართველოს ტერიტორიაზე და შემდგომ მოახდინოს მისი ექსპორტირება.

გამომდინარე შემოთქმულიდან სწორი სავაჭრო პოლიტიკა უზრუნველყოფს ჩვენს ქვეყანაში უცხოური ინვესტიციების ზრდას, რაც თავის მხრივ განაპირობებს ექსპორტის მოცულობის გადიდებას. რა ფაქტორებმა შეიძლება აიძულოს უცხოელი მწარმოებელი განალავოს თავისი წარმოება საქართველოს ტერიტორიაზე? პირველ რიგში, საქართველოში წარმოების გადმოტანით უცხოელ შეწარმეს შესაძლებლობა ექნება შეკვეცოს თავისი სატრანსპორტო და სანარმოო ხარჯები. მეორე, თუკი უცხოელი ინვესტორი დაინტერესებულია საკუთარი პროდუქციის რეალიზაციით კავკასიის, შუა აზიის, რუსეთის და თურქეთის ბაზრებზე, მას შეუძლია კვლავდაეკვლავ განათავსოს წარმოება საქართველოს ტერიტორიაზე, რათა მაქსიმალურად მიუახლოვდეს დასახელებული ბაზრების მოთხოვნილებებსა და გემოვნებას, მით უმეტეს რომ საქართველო ამ მხრივ უნიკალური ქვეყანაა და მის ტერიტორიაზე ერთმანეთს ერწყმის სხვადასხვა ქვეყნის კულტურები. როგორც ინვესტიციების სფეროში დაგროვილი გამოცდილება ცხადყოფს, უცხოური ინვესტიციების მოზიდვისათვის ყველაზე მნიშვნელოვან ფაქტორს წარმოადგენს ქვეყნის ექსპორტზე ორიენტაციის დონე და განსაკუთრებით კი ექსპორტში გადაამუშავებითი მრეწველობის წილის შემცირების ტენდენცია, ხოლო რაც შეეხება სომხეთს, აქ ტენდენცია აღმავალია და წინასწარი მონაცემებით 1996 წლის ექსპორტის შემადგენლობაში გადაამუშავებული პროდუქციის წილმა 87% შეადგინა (მაშინ როდესაც აზერბაიჯანში-30%, ხოლო საქართველოში-65%). საინტერესოა აღინიშნოს, რომ სომხეთის ექსპორტის დაახლოებით 35% საიუველირო ნაკეთობებზე მოდის და ეს მაშინ, როდესაც საქართველოს ექსპორტის სტრუქტურაში ასეთი პუნქტი საერთოდ არ ფიგურირებს (სამსუხა-

როა, რადგან ჩვენს ქვეყანას არაერთსაუკუნოვანი ტრადიცია გააჩნია ამ სფეროში). რაც შეეხება აზერბაიჯანს, ბოლო ორი წლის განმავლობაში გადაშუშავებული მრეწველობის წილი ექსპორტში თითქმის განახევრდა, რაც კიდევ ერთხელ მიუთითებს აზერბაიჯანში „ქოლანდიური დავალების“ სიმკტომებზე. (ნახ. №6)

ამჟამად, განხორციელებული ინვესტიციების უმეტესი ნაწილი ოფიციალურ წყაროებზე მოდის. რეკონსტრუქციისა და განვითარების ევროპულმა ბანკმა სხვა პროექტებთან ერთად 11,2 მლნ. დოლარი დააბანდა თბილისის აეროპორტის რეკონსტრუქციისთვის, რომელიც უკვე ამოქმედდა. გამოიყო 18,3 მილიონი დოლარის ოდენობის სესხი ენერჯეტიკის სექტორის აღდგენისათვის. მსოფლიო ბანკმა საქართველოს ეკონომიკის განვითარებისა და სტრუქტურული ცვლილებისათვის გამოყო კრედიტი საერთო თანხით 195 მილიონი დოლარი. რაც შეეხება კერძო ინვესტიციებს 1997 წლის 30 ივნისის მდგომარეობით საქართველოში უცხოური ინვესტიციების საერთო მოცულობამ შეადგინა 101,821 მილიონი აშშ დოლარი. აღსანიშნავია, რომ რეგისტრაცია მოიცავს მხოლოდ იმ სანარმოებს, რომლებშიც უცხოური ინვესტიციები შეადგენს 100 000 დოლარს და უფრო მეტს.

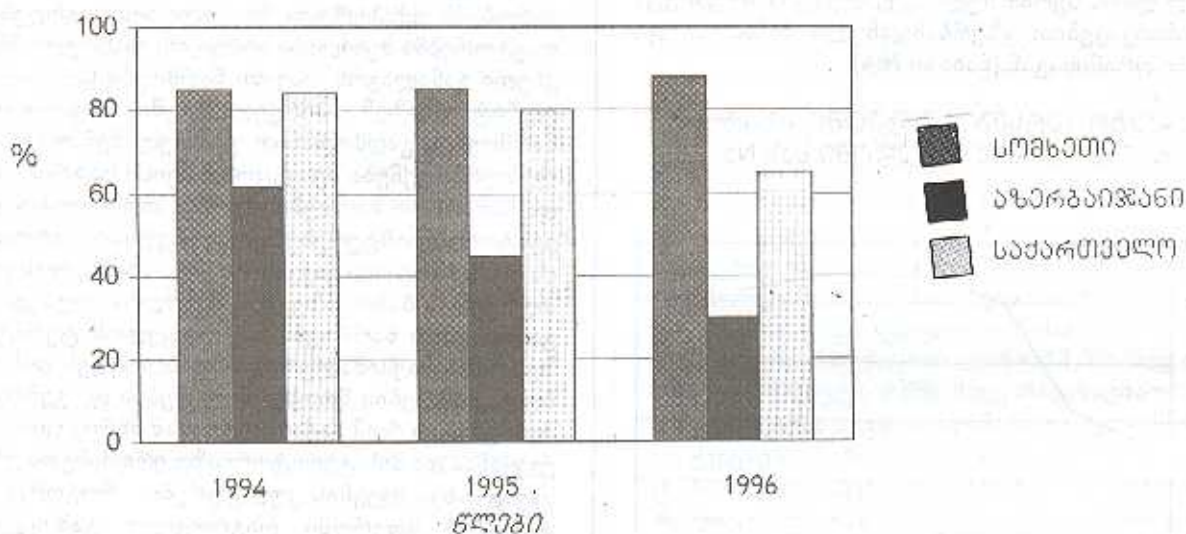
კვების მრეწველობაზე და საბანკო საქმეზე მოდის. ადგილობრივი პარტნიორებიდან აღსანიშნავია ფირმები: „საქართველოს ტელეკომი“ (აშშ-ს წილი 18%), „მეგაკომი“ (58%), „აიტი ტვ“ (49%), „პეიჯინგ-1“ (45%), ბანკი „აბსოლუტი“ (57%), „უშბა“ (50%).

სულ ორიოდე ინვესტიცია აქვს განხორციელებული კორეას (მეთოხე ადგილი), მაგრამ ორივე პროექტის საერთო ღირებულება 9,1 მილიონი აშშ დოლარია. კორეის ძირითადი ინვესტიციები განხორციელებულია კავშირგაბმულობის სფეროში კორპორაცია „დეუ“-ს მიერ. გერმანიას საქართველოში განხორციელებული აქვს ყველაზე მეტი პროექტი - 24, რომელთა საერთო ღირებულებაა 8 მილიონი აშშ დოლარი. მხოლოდ ფირმა „მარტინ ბაუერის“ მიერ 11 პროექტში ჩადებულია 3,7 მილიონი აშშ დოლარი. თუკი სექტორების მიხედვით მოვახდენთ ინვესტიციათა დაჯგუფებას, აღსანიშნავია, რომ ამ მხრივ ლიდერობს მრეწველობა. საინტერესოა, რომ კავშირგაბმულობა მეორე ადგილზეა, შესამეხება კვების მრეწველობა, სადაც ყველაზე მეტი პროექტია განხორციელებული (სულ 41). (იხ. ნახ. №7)

უნდა აღინიშნოს, რომ ეს სამეული ასახავს საქართველოში პრიორიტეტულ დარგებს, მაგრამ აქვე უნდა დაგუმატოთ, რომ ინვესტიციები სხვა სფერო-

ექსპორტის სტრუქტურული დინამიკა
(ექსპორტში გადასუშავებითი დარგების წილი)

ნახ. №6



დღეისათვის უდიდესი ინვესტიცია ირლანდიაში რეგისტრირებული თურქული ფირმა „სოვტურის“ მიერაა განხორციელებული რუსთავის მეტალურგიულ კომბინატში 12 მილიონი აშშ დოლარის ოდენობით, რის გამოც ირლანდიაში უცხოურ ინვესტორთა სიაში მე-2 ადგილი დაიკავა. პირველ ადგილზე იმყოფება ისრაელი, რომლის ინვესტიციათა საერთო მოცულობა 16 მილიონ აშშ დოლარს აღემატება. (იხ. ცხრ. N7)

მნიშვნელოვანი ინვესტორია აგრეთვე აშშ (მესამე ადგილი), რომლის კაპიტალდაბანდება 10 მილიონ დოლარს სჭარბობს. ამერიკელთა დაბანდებაები ძირითადად კავშირგაბმულობაზე, მომსახურებაზე,

ებში ძალზედ მწირია. ეს განსაკუთრებით ეხება ინფრასტრუქტურას. კავშირგაბმულობა მართალია ინფრასტრუქტურაში შედის და აქ განხორციელებული კაპიტალდაბანდებები მნიშვნელოვანია მაგრამ მიუხედავად ამისა ჩამორჩება ინფრასტრუქტურის ისეთი შემადგენელი კომპონენტები, როგორცაა ტრანსპორტი (რკინიგზა, პორტები და აეროპორტები), საზოგადოებრივი სამუშაოები (გზები, ხიდები) ისეთი მომსახურების სფეროები, როგორცაა განათლება და ჯანდაცვა. მაღალგანვითარებული და თანამედროვე ინფრასტრუქტურა წარმოადგენს ბაზისს მთლიანი ეკონომიკისათვის, ამიტომაც ინფრასტრუქტურაში ინვესტიციების მოზიდვა სახელმწიფოს

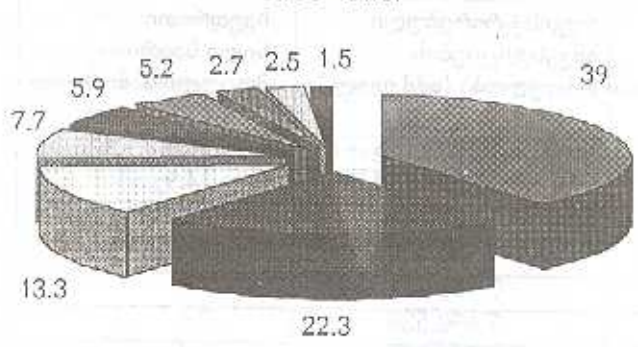
რეგისტრირებული უცხოური ინვესტიციები საზღვარგარეთის ნაბ.№7
სახელმწიფოების მიხედვით (1997 წლის 30 ივნისისათვის)

№	ინვესტორის სახელმწიფო	საწარმოთა რაოდ. რომლებშიც განხ. უცხოური ინვესტიცია	რეგისტრირებული ინვესტიციების მოცულობა (აშშ დოლ.)	ხვედრითი წილი საერთო მოცულობაში %-ით
1.	ისრაელი	7	16.269.165	16.0
2.	ირლანდია	6	15.204.530	14.9
3.	აშშ	19	10.220.426	10.0
4.	კორეა	2	9.120.500	9.0
5.	გერმანია	24	7.983.221	7.8
6.	დიდი ბრიტანეთი	19	7.690.538	7.6
7.	ნიდერლანდები	9	6.516.770	6.4
8.	რუსეთი	22	6.910.938	6.7
9.	ბერმუდის კ-ბი	2	4.120.190	4.0
10.	თურქეთი	12	3.916.734	3.8
11.	ავსტრალია	1	2.700.000	2.7
12.	იტალია	6	2.243.136	2.2
13.	შვეიცარია	10	2.127.745	2.2
14.	კვიპროსი	3	1.643.429	1.6
15.	საბერძნეთი	3	848.257	0.8
16.	ავსტრია	3	535.154	0.5
17.	ბულგარეთი	2	487.650	0.5
18.	ლიხტენშტეინი	1	462.159	0.5
19.	ბაჰამის კ-ბი	1	400.000	0.4
20.	ჰონგ-კონგი	1	350.000	0.3
21.	ვენესუელა	1	302.378	0.3
22.	შონაკოს სამთავრო	1	270.000	0.3
23.	პანამა	2	160.000	0.2
24.	კანადა	1	150.000	0.1
25.	უნგრეთი	1	131.012	0.1
26.	მალტა	1	120.000	0.1
27.	ლიბანი	1	117.300	0.1
28.	სეიშელის რ-კა	1	114.724	0.1
29.	ლიტვა	1	113.084	0.1
30.	ლატვია	1	108.500	0.1
31.	საფრანგეთი	1	104.612	0.1
32.	ლუქსემბურგი	1	103.359	0.1
33.	ბელგია	1	102.000	0.1
34.	პოლონეთი	1	100.000	0.1
35.	სინგაპური	1	100.000	0.1
	სულ	169	101.821.667	100.0

განსაკუთრებული ზრუნვის საგანი უნდა გახდეს. ამასთან დღევანდელი მსოფლიოში ინფრასტრუქტურაში განხორციელებული ინვესტიციების ტენდენცია სწრაფი ზრდით ხასიათდება, რაც უფრო მეტად განპირობებულია იმ გარემოებით, რომ სულ უფრო და უფრო მეტი ქვეყნის მთავრობა ხელს უწყობს ე.წ. ბუნებრივი მონოპოლიების დაშლას, რომლებიც ინფრასტრუქტურაში ფუნქციონირებენ და ისინი გადაიქცევიან კონკურენტუნარიან დარგებად. ინფრასტრუქტურაში ორმხრივი პროექტების რაოდენობა იმდენად გაიზარდა, რომ რამოდენიმე კონკრეტული სახის პროექტი იქნა შემუშავებული, რომელთაგან აღსანიშნავია: BOO — (Build-Own-Operate) (აშენება-საკუთრება-ფუნქციონირება),

BOT — (Build-Operate-Transfer) (აშენება-ფუნქციონირება-ტრანსფერი) და BTO — (Build-Transfer-Operate) პროექტები. როგორც სახელწოდებიდან ჩანს BOO-ს დროს, მას შემდეგ რაც უცხოელი ინვესტორი ააშენებს ინფრასტრუქტურის რომელიმე დარგის საწარმოს, იგი გადაეცემა მას საკუთრებაში, რის შემდეგაც ინვესტორი უზრუნველყოფს მის ფუნქციონირებას. დანარჩენი პროექტების შინაარსი სახელწოდებებიდან გამომდინარეობს. შევადაროთ საქართველოში არსებული უცხოური ინვესტიციების მოზიდვის საქმეში არსებული მდგომარეობა მეზობელ ქვეყნებში არსებულ სიტუაციას. აზერბაიჯანში მძლავრ საინვესტიციო საქმიანობას უკავშირებენ ნავთობის წარმოების გაფართოების შესაძ-

ნახ. №7
უცხოური ინვესტიციები საქართველოს მიხედვით



- მრეწველობა
- კაპირბაზო
- კაპირბაზო
- საბანკო სფერო
- სოფლის მეურნეობა
- ვაჭრობა
- მრეწველობა
- ტრანსპორტი
- ომოსახურება

ლებლობებს. 1996 წლის მონაცემებით უცხოური ინვესტიციების საერთო მოცულობა შეადგენს 800 მლნ. დოლარს. ინვესტიციათა ძირითადი მასა განხორციელებულ იქნა ნავთობის სექტორში, კერძოდ 1996 წლის მონაცემებით მთელი ინვესტიციების 75% ნავთობის წარმოებისათვის ხელშეწყობას მოხმარდა. მანათის მზარდი კურსი და მაღალი ხელფასები ნავთობის სექტორში წარმოადგენს ე.წ. ჰოლანდიური „დაავადების სიმპტომებს“, რაც საერთო კონკურენტუნარიანობის დაკარგვას და ექსპორტში ნავთობის წილის გადიდებას ნიშნავს.

სტაბილურმა მაკროეკონომიკურმა გარემომ შეუწყობ ხელი. (ნახაზი №8).

რა პერსპექტივები გააჩნია საქართველოს სინვესტიციო გარემოს გასაუმჯობესებლად? პირველ რიგში უნდა აღინიშნოს, რომ ტექნოლოგიური და კონკურენტული ზენოლის შედეგად მზარდი რაოდენობა განვითარებული და განვითარებადი ქვეყნებისა უფრო აქტიური ხდება გლობალურ მასშტაბში, რაც გამოიხატება მათი მხრიდან უცხოეთში ინვესტიციების ზრდით. ამ ქვეყნების კომპანიები ცდილობენ ექსპლუატაციაში ჩააყენონ ახალი ბაზრები ან გამოიყენონ სხვადასხვა ქვეყნები სანარმოო დანახარჯების შემცირების მიზნით.

აშშ, რომელიც წარმოადგენს ყველაზე მსხვილ ინვესტორს მსოფლიოში, ევროპას განიხილავს როგორც ერთ-ერთ უმნიშვნელოვანეს პლაცდარმს საკუთარი ინვესტიციების განლაგების თვალსაზრისით. აშშ აპირებს 13%-ით შეამციროს ინვესტირება საკუთარ ქვეყანაში და სამაგიეროდ მოახდინოს კაპიტალდაბანდება აზიის ქვეყნებში (განსაკუთრებით ჩინეთში). ევროპის განვითარებული ქვეყნები კი აპირებენ 4%-ით შეამცირონ ინვესტიციები საკუთარ ეკონომიკაში და ამ მოცულობის უმეტესი ნაწილი განათავსონ აზიის რეგიონში. იაპონია გეგმავს 15%-ით შეზღუდოს საშინაო ინვესტიციები და 10%-ით გაზარდოს კაპიტალდაბანდებები აზიის სხვა ქვეყნებში. აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ მოვლენების ამდაგვარი განვითარება ნავარაუდებია უახლოესი ხუთი წლის განმავლობაში. როგორც დავინახეთ, თანამედროვე მსოფლიოს განვითარებული ნაწილი აზიის რეგიონს განიხილავს როგორც ყველაზე პერსპექტიულს კაპიტალდაბანდებათა თვალსაზრისით. ახლა უკვე თამამად შეიძლება ითქვას, რომ ახლოვდება „აზიის საუკუნე“. ამ ფონზე საქართველოს შეუძლია შეასრულოს განსაკუთრებული ფუნქცია. იმის გამო, რომ აზიაში ინვესტიციების მნიშვნელოვანი გაძლიერება დაგეგმილი, მოსალოდნელია, რომ ტვირთბრუნვა აზიასა და ევროპას შორის საგრძნობლად გაძლიერდება. აქ უნდა გამოიკვეთოს საქართველოს როლი, როგორც სატრანზიტო ქვეყნისა და მოხდეს

ჰოლანდიური დაავადება

როგორც ბევრი რესურსებით მდიდარი ქვეყნის გამოცდილება ადასტურებს, ახალი საბადოების აღმოჩენის ან რესურსებზე ფასების ცვლილების შედეგად, რაც თავის მხრივ განაპირობებს ქვეყნის სიმდიდრის საგრძნობ ცვლილებებს, შეიძლება გამოიწვიოს საპირისპირო ზეგავლენა მთლიანად ეკონომიკაზე, რადგანაც ამ ახალმა სექტორმა შეიძლება გამოდევნოს ეკონომიკის სხვა სექტორები, მაგ., როგორებიცაა მრეწველობა და სოფლის მეურნეობა, ამ მოვლენას ხშირად „ჰოლანდიურ დაავადებას“ უწოდებენ, რადგანაც ჰოლანდიაში განიცადა მნიშვნელოვანი ცვლილებები საშინაო წარმოებაში მას შემდეგ, რაც ნმ-იან წლებში ქვეყანაში აღმოჩენილი იქნა გაზის მნიშვნელოვანი მარაგები.

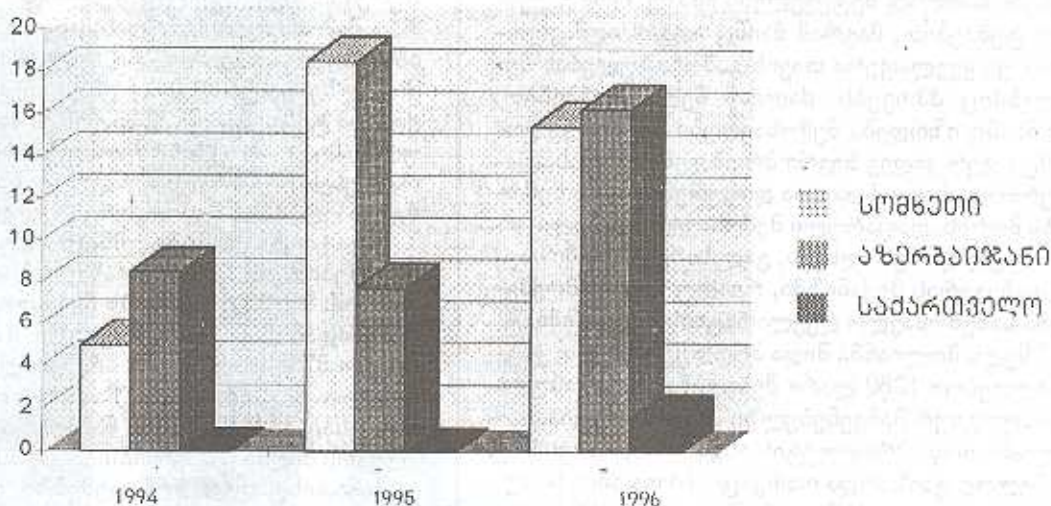
„ტრასეკას“ პროექტის სტიმულირება. რაც უნდა გახდეს ჩვენს რესპუბლიკაში ინვესტიციების მოზიდვის მნიშვნელოვანი გარანტი. საქართველოსათვის აუცილებელია ინვესტიციათა დაბანდება ინფრასტრუქტურაში, რაც თავის მხრივ განაპირობებს და საგრძნობლად შეუწყობს ხელს დანარჩენი სფეროების განვითარებას.

1996 წლის მონაცემებით აზერბაიჯანში უცხოური ინვესტიციების წილმა მშპ-ში შეადგინა 16.4%, მაშინ როდესაც საქართველოში აღინიშნული მაჩვენებელი 1,8% იყო. აზერბაიჯანის მხარისა და ნავთობის საერთაშორისო კონსორციუმს (რომლის შემადგენლობაში შედიან: SOCAR, BP, Statoil, Tipao, ELF, ATIF, LucKOIL) შორის შეთანხმების თანახმად დაგეგმილია აზერბაიჯანში 7.5 მლრდ. დოლარის ინვესტირება მომდევნო თხუთმეტი წლის განმავლობაში. სომხეთში კი უცხოური ინვესტიციების ზრდას

ასევე დიდ შემოსაღებებსა და ინვესტიციებს ვეპირდება კასპიის ზღვის რეგიონიდან „პირველადი ნავთობის“ ტრანსპორტირება საქართველოს გავ-

საქართველოს ეკონომიკის განვითარების მაჩვენებლები

უცხოური ინვესტიციების წილი მშპ-ში



ლით. ამ პროექტისათვის გათვალისწინებულია 250 მლნ. დოლარის დაბანდება საქართველოში. ასევე უნდა აღვნიშნოთ, რომ თუკი საქართველო წარმატებით გაართმევს თავს „ადრეული ნავთობის“ ტრანსპორტირებას მაშინ მას კარგი შანსები აქვს, რომ „დიდმა ნავთობმაც“ საქართველოზე გაიაროს.

სახელმწიფოს მიერ აღებული კურსი, რომელიც მიმართულია საერთო მაკროეკონომიკური მდგომარეობის გაუმჯობესებისაკენ, ქვეყნის სტაბილური პოლიტიკური და ეკონომიკური განვითარება,

ბიზნესის ფუნქციონირებისათვის ნორმალური გარემოს ჩამოყალიბება(მათ შორის მეზობელ ქვეყნებთან შედარებით ლიბერალური საგადასახადო კანონმდებლობა) და აგრეთვე ის გრანდიოზული პროექტები, რომლებიც მუშავდება სახელმწიფოს მიერ, უდავოდ შეუწყობს ხელს მომდევნო წლებში საერთო საინვესტიციო მდგომარეობის გაუმჯობესებას.

დავით აგალოვალი
ეკონომისტი



საქართველოს ეკონომიკის განვითარების მაჩვენებლები
საქართველოს ეკონომიკის განვითარების მაჩვენებლები
საქართველოს ეკონომიკის განვითარების მაჩვენებლები
საქართველოს ეკონომიკის განვითარების მაჩვენებლები
საქართველოს ეკონომიკის განვითარების მაჩვენებლები

ოჯახების შემოსავლების მიმოხილვა

საქართველოში უკანასკნელ წლებში მიმდინარე მოვლენები ნათლად მეტყველებს იმაზე, რომ ქვეყანა წელი ტემპებით, მაგრამ მაინც ადგას აღმავლობის გზას. ეს ყველაფერი თავის გამოსატყულებას შემოსავლებშიც გამოვლენს. ძალიან წელი ტემპებით, მაგრამ მაინც იზრდება შემოსავლები საქართველოში. თუმცა ჯერ კიდევ ბევრი პრობლემაა გადასალახავი, კერძოდ: ძალიან დიდია დიფერენცია შერეულ შემოსავლებს შორის, დაფარული შემოსავლების წილი კატასტროფულ დონეს აღწევს, გადასახდია შემოსავლების დაბეგვრის მექანიზმი, რეალურად ასამოქმედებულია საშემოსავლო დეკლარაციის მექანიზმი.

1997 წელს მთლიანმა შიდა პროდუქტმა ერთ კაცზე დაახლოებით 1280 ლარი შეადგინა, რაც ვასული წლის ანალოგიურ მაჩვენებელზე 37%-ით მეტია.

მთლიანი შიდა პროდუქტის ასეთი ზრდის ფონზე უმნიშვნელოდ გაიზარდა ოთხკაციანი ოჯახის საშუალო შემოსავალი და 163 ლარი შეადგინა (109,5 ლარი 1997 წლის ზაფხულში), მაშინ როცა საარსებო მინიმუმი 179,3 ლარია (191 ლარი 1997 წლის ზაფხულში). როგორც ვხედავთ, რეალურად მიმდინარეობს შემოსავლებისა და საარსებო მინიმუმის დაახლოება.

თუ დავაკვირდებით საარსებო მინიმუმის თავისებურებას, იგი თვეში საშუალოდ 0,2%-ით იკლებდა, რაც შემოსავლების ზრდის პირობებში ცოტა არ იყოს აბსურდულად გვეჩვენება, რადგან ამ შემთხვევაში საქონელზე ფასები ზევით უნდა იწვევდეს და არა პირიქით. ამ ტენდენციის ახსნა ერთის მხრივ სრულიად მოულოდნელი მიზეზით შეიძლება: საქართველოში მერამდენედ იჩენს თავს ტენდენცია საარსებო მინიმუმის შემოსავლებთან მექანიკური გატოლებისა. (ნახ. N1)

სტატისტიკის სახელმწიფო დეპარტამენტის მონაცემებით ოჯახების დაახლოებით 52% სიღარიბის ზღვარს მიღმა ცხოვრობს (როგორც ჩვენი წინა მოხსენებიდან ჩანს, ანალოგიური მაჩვენებელი ზაფხულში 57%-ს აღწევდა). არ შეიძლება ქვეყანაში არსებული მდგომარეობა ჩაითვალოს ნორმალურად, როდესაც მოსახლეობის ნახევარზე მეტი სიღარიბის ზღვარს მიღმა ცხოვრობს.

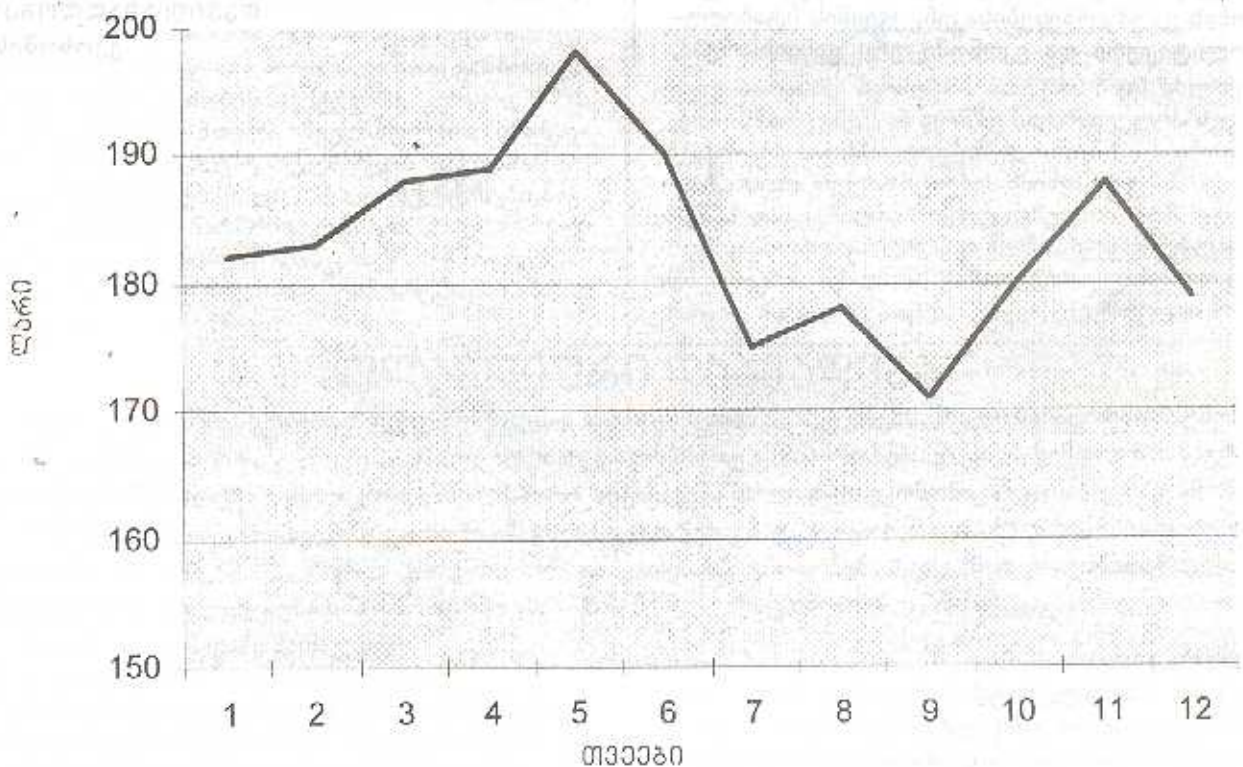
სტატისტიკურ მონაცემებზე დაყრდნობით მოსახლეობა შემოსავლების მიხედვით შემდეგნაირად განაწილდა. (ნახ N2).

მოსახლეობის 52% სიღარიბის ზღვარს მიღმა ცხოვრობს.

სსს-ს მონაცემები

საარსებო მინიმუმი ოთხსულიან ოჯახებში

ნახ. N1



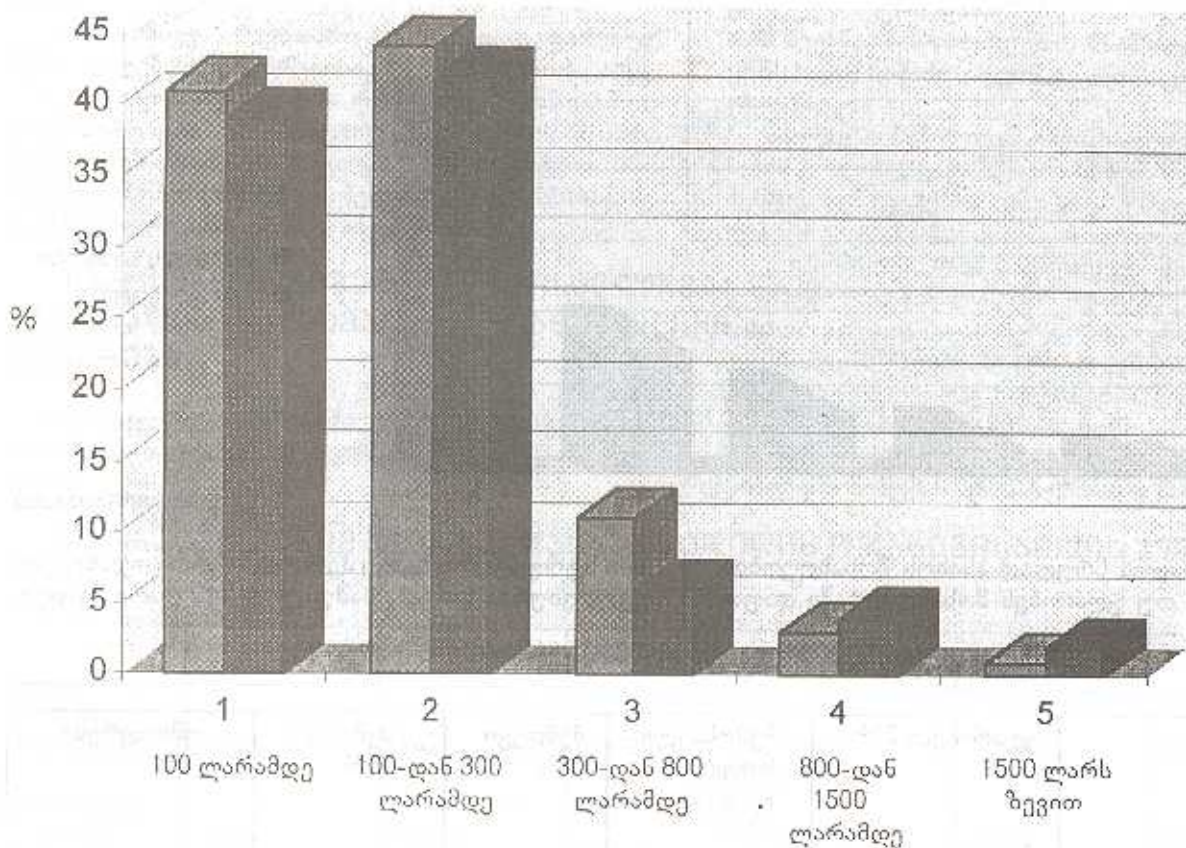
ოთხკაციანი ოჯახის შემოსავალი გაიზარდა და შეადგინა 163 ლარი, მაგრამ მაინც ჩამორჩება საარსებო მინიმუმს — 179 ლარს

სსს-ს მონაცემები

როგორც ვხედავთ, სიტუაცია ზაფხულის მაჩვენებლებთან შედარებით, რომელიც ჩვენს წინა მოხსენებაში იყო განხილული, გარკვეულწილად გაუმჯობესდა. მაგრამ ნამდვილად არ არის ქვეყნის დიდი ნარმატების ნიშანი ის ფაქტი, რომ მოსახლეობის ის კატეგორია, რომელთა არსებობა კითხვის ნიშნის

ოჯახების განაწილება შემოსავლების მიხედვით

ნახ. N2



ქვეშა (ოჯახები 100 ლარამდე შემოსავლით), 40%-ია (ნაცვლად 42%-ისა 1997 წლის ზაფხულში), ხოლო გაჭირვებით მცხოვრებთა რიცხვი 87%-დან 82%-მდე შემცირდა.

იმ მოსახლეობის რიცხვა, რომელმაც ფიზიკურად ვერ უნდა იარსებოს, 40% შეადგინა.

ნამდვილად აღნიშვნის ღირსია ის ფაქტი, რომ საშუალო ფენამ ქვეყანაში 10%-ს გადააჭარბა და 11,1% შეადგინა ნაცვლად 7,35%-სა. მაგრამ ადრეც აღინიშნა და ასლაც აუცილებლად ხაზი უნდა გაესვას იმ ფაქტს, რომ მოსახლეობის ეს ნაწილი რეალურად არ არის საშუალო ფენის თვისებების მატარებელი. მაგრამ საქართველოში დღესდღეობით არსებული მდგომარეობა საშუალებას არ იძლევა განაწილების უფრო რეალური მეთოდის გამოყენებისა.

“საშუალო ფენა” 11,1%-მდე გაიზარდა

აუცილებლად უნდა აღინიშნოს ის ფაქტი, რომ უმნიშვნელოდ, მაგრამ მაინც გაიზარდა “შეძლებულთა” და “მდიდართა” კატეგორიაში მოხვედრილთა რიცხვი და შეადგინა შესაბამისად 5,1% (4,9%-ის ნაცვლად ზაფხულში) და 1,1% (0,9%). მოსახლეობის სხვადასხვა ფენებს შორის შემოსავლების განაწილება მართალია ცოტათი გამოსწორდა, მაგრამ ჯერ კიდევ შემამოფოთებელი რჩება. (იხ. ნახ. N3).

როგორც ვხედავთ, გარკვეული პროგრესის მიუხედავად, ციფრები მაინც სავალალოა. უმდიდრესი

20% მოსახლეობის საერთო შემოსავლები 20,6-ჯერ აღემატება ულარიბესი 20%-ის საერთო შემოსავლებს. როგორც ჩვენი წინა გამოკვლევებიდან ჩანს, ანალოგიური მაჩვენებელი ზაფხულში 22-ს შეადგენდა. გარკვეული პროგრესის მიუხედავად არსებული მკვეთრი დიფერენციაცია ჯერ კიდევ ქმნის სოციალური აფეთქების საშიშროებას, მაგრამ თუ გავითვალისწინებთ იმ ფაქტსაც, რომ შემოსავლების ზრდასთან ერთად მკვეთრად იზრდება დაფარული შემოსავლების წილი, დაერწმუნდებით, რომ ეს საშიშროება კიდევ უფრო რეალურია.

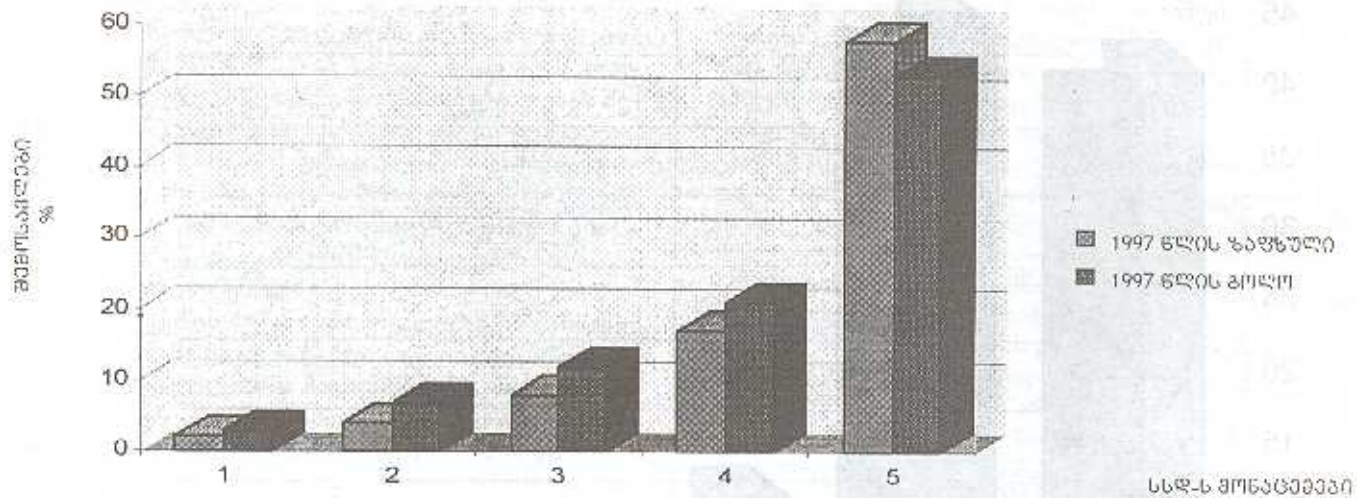
მოსახლეობის უმდიდრესი 20%-ის შემოსავალი 20,6-ჯერ აღემატება ულარიბესი 20%-ის შემოსავალს.

საღ.ს. მონათვაზაძე

სავალალო სურათს მივიღებთ, თუ კატეგორიების მიხედვით საშუალო შემოსავლებს გადავხედავთ. მართალია სტატისტიკის სახელმწიფო დეპარტამენტის მონაცემები სიტუაციის გარკვეულწილად გაუმჯობესებაზე მიუთითებენ 1997 წლის ზაფხულთან შედარებით, მაგრამ ნამდვილად არ ასახავენ ქვეყანაში დღეისათვის არსებულ ვითარებას. რადგან ნამდვილად არ შეიძლება ოთხკაციან ოჯახს თვეში მხოლოდ 28 ლარი ჰქონდეს და მან ფიზიკურად იარსებოს. ჩვენი აზრით ეს ციფრები მეტყველებენ არა იმდენად ქვეყანაში არსებულ სავალალო მდგომარეობაზე (თუმცა ვითარება კვლავ რთულია), რამდენადაც სტატისტიკური გამოკვლევის ნაკლოვანებებზე. სტატისტიკის სახელმწიფო დეპარტამენტი

შემოსავლის განაწილება 20%-იან ჯგუფებში

ნახ. N3



სს.ს. მონაცემები

მენტს არ შეუძლია სრულად ასახოს მოსახლეობის შემოსავლები. თუ უღარიბეს მოსახლეობაში დაფა-

ზის სტრუქტურა. იგივე პერიოდში ერთი ოჯახის ყოველთვის ხარჯვა საშუალოდ 210 ლარი შეადგი-

ოჯახის საშუალო შემოსავალი 20%-იან ჯგუფებში

ლარი

	უღარიბესი 20%	შემოსავლის მიხედვით შემდეგი 20%	შემდეგი 20%	შემდეგი 20%	უმდიდრესი 20%
1997 წლის ზაფხულში	24.4	72.6	132.75	206.5	535
1997 წლის ბოლო	28.2	79.6	141	233.7	575

სს.ს. მონაცემები

რული შემოსავლების წილი უმნიშვნელოა, განსაკუთრებით დიდია იგი მდიდართა ფენაში, რადგან შეუძლებელია, რომ დღევანდელ საქართველოში ოჯახების უმდიდრეს 20%-ს თვეში შემოსავალი ჰქონდეს მხოლოდ 575 ლარი. ეს თანხა ჩვენი აზრით გაცილებით დიდია.

წინა მოხსენებაში ჩვენს მიერ დაფარული შემოსავლების 80%-ზე მეტით განსაზღვრამ (იხ. სტატისტიკული კვლევებისა და განვითარების ცენტრის N1(2) ბიულეტენი) გარკვეული უნდობლობა გამოიწვია, თუმცა ამის გაანგარიშება სრულად მარტივად შეიძლება.

1997 წლის ნაერთი ბიუჯეტის გეგმის მიხედვით საშემოსავლო გადასახადის საზით ბიუჯეტს უნდა მიეღო 89,4 მლნ ლარი. თუკი გავითვალისწინებთ, რომ შემოსავლები საშუალოდ 16-17%-იანი განაკვეთით იბეგრება, 100%-იანი ამოღების შემთხვევაში მოსახლეობის დასაბეგრი შემოსავალი დაახლოებით 550 მლნ ლარს შეადგენს. სტატისტიკის დეპარტამენტის გამოკვლევით ერთი ოთხსულიანი ოჯახის ფულადმა შემოსავალმა თვეში შეადგინა 163 ლარი. გამომდინარე აქედან, მთელი მოსახლეობის ფულადი შემოსავალი დაახლოებით 2 445 მილიონი ლარია, საიდანაც ჩანს, რომ დაფარულმა შემოსავალმა ქვეყანაში 78%-ს გადააქარბა.

უფრო რეალურ სურათს ქმნის ოჯახების ხარჯე-

ნა და მოსახლეობის მთლიანი ხარჯი წელიწადში 3,15 მლრდ ლარს გაუტოლდა. თუკი მოსახლეობის რეალური ხარჯების გასაანგარიშებლად დანახარჯებს დავეყრდნობით, მაშინ დაფარული შემოსავლები 83%-ს გადააქარბებს.

ქვეყანაში არსებული შემოსავლების 83%-ზე მეტი ჯერ კიდევ დაზარული და აღურიცხავია.

თუ გავითვალისწინებთ იმ ფაქტსაც, რომ მოსახლეობა სტატისტიკის სახელმწიფო დეპარტამენტსაც კი უმაღლეს თავის შემოსავლებსა და ხარჯებს, შეიძლება ვივარაუდოთ, რომ ქვეყანაში დაფარული შემოსავლების წილი ჩვენს მიერ აღნიშნულზე მეტია.

არ არის მოსალოდნელი დაფარული შემოსავლების წილის შემცირება 1998 წელსაც. ასეთი პროგნოზების გაკეთების საშუალებას გვაძლევს მიმდინარე წლის ბიუჯეტში საშემოსავლო გადასახადით ამოსავლები თანხის მოცულობა — 96,9 მლნ ლარი, რაც იმას ნიშნავს, რომ მომავალ წელს საშემოსავლო გადასახადით დაიბეგრება 600 მლნ ლარზე მეტი. ეს თანხა 1997 წლის მოსახლეობის საერთო შემოსავლების მხოლოდ 24%-ს შეადგენს. თუ გავითვალისწინებთ იმ ფაქტს, რომ 1998 წელს მთლიანი შიდა პროდუქტის 10%-იანი ზრდა არის დაგეგმილი, რაც მინიმუმ

ამდენივეთი გაზრდის საერთო შემოსავლებს, ე.ი. დაფარული შემოსავლები კვლავ 80%-ზე მეტი დარჩება.

არ შეიმჩნევა არავითარი ტენდენცია დაფარული შემოსავლების შემცირებისაკენ, არ იგრძნობა არც სახელმწიფოს მცდელობა რამენაირად გამოასწოროს სიტუაცია. ამ განაცხადის ვაკეთების შესაძლებლობას გვაძლევს საგადასახადო კოდექსი, სადაც საარსებო მინიმუმი საშემოსავლო გადასახადის მაქსიმალური განაკვეთით იბეგრება.

საარსებო მინიმუმი საშემოსავლო გადასახადის მაქსიმალური განაკვეთით იბეგრება.

ნორმალურ ვითარებაში ქვეყანაში დაუბეგრავ მინიმუმს საფუძვლად საარსებო მინიმუმი უნდა ედოს.

გადასახადს მხოლოდ იმიტომ, რომ მასში ერთი წევრის კმაყოფაზე იმყოფებიან დანარჩენები, მეორეში კი ყველა წევრი დასაქმებულია. ოჯახების დაბეგრვის მექანიზმის ამუშავებას მნიშვნელოვნად შეუწყობს ხელს საშემოსავლო დეკლარაციის მექანიზმის ამოქმედება.

საარსებო მინიმუმის ოფიციალურმა დონემ 1997 წლის ბოლოს სტატისტიკის სახელმწიფო დეპარტამენტის მონაცემებით ერთ კაცზე შეადგინა 89,6 ლარი.

ცნობილია, რომ საქართველოში საარსებო მინიმუმი ორი ნაწილისაგან შედგება: 70% — სასურსათო კალათა და 30% — არასასურსათო პროდუქცია. ჩვენს ქვეყანაში არსებული პრაქტიკით ანგარიშობენ მხოლოდ სასურსათო კალათას და მას უბრალოდ უმატებენ 30%-ს. თუმცა საერთაშორისო სტანდარტებზე დაყრდნობით, შემუშავებულია საარსებო მინიმუმის არასასურსათო ნაწილის გაანგა-

საარსებო მინიმუმი სხვადასხვა სიდიდის ოჯახებისათვის 1997 წელი

ლარი

	ერთსულიანი	ორსულიანი	სამსულიანი	ოთხსულიანი	ხუთსულიანი	ექვსსულიანი
1997 წლის დასაწყისში	91.9	147	165.4	183.8	206.8	286.7
1997 წლის ბოლოს	89.6	143.4	161.4	179.3	201.7	279.7

სსს-ს მონაცემები

მართალია დღევანდელ საქართველოში 1068 ლარის (89 ლარი თვეში) დაუბეგრავ მინიმუმად დანსება აბსურდულად გვეჩვენება, მაგრამ არც დღეისათვის არსებული სიტუაციაა ნორმალური, როდესაც დაუბეგრავი მინიმუმი საარსებო მინიმუმის მხოლოდ 16%-ს შეადგენს, ხოლო საშუალო ხელფასი ქვეყანაში -52 ლარი მაქსიმალურად იბეგრება. დაუბეგრავ მინიმუმს საარსებო მინიმუმი თუ არა, საშუალო ხელფასი მაინც უნდა ედოს საფუძვლად და წელიწადში 600 ლარი (თვეში 50 ლარი) განთავისუფლებული უნდა იქნას საშემოსავლო გადასახადისაგან.

სოციალურად ბევრად უფრო სამართლიანი იქნება, თუ საშემოსავლო გადასახადით ცალკეული პირების ნაცვლად ოჯახები დაიბეგრება. რადგან ნამდვილად არ არის ნორმალური, რომ ორი ერთნაირი შემოსავლიანი ოჯახიდან ერთი იხდიდეს უფრო მეტ

რიშების მეთოდითა. ჩვენ არ შევეცდებით იმის ანალიზს, თუ რამდენად შეესაბამება ცხრილში აღნიშნული სტანდარტები ქვეყანაში არსებულ რეალობას, ამის განსჯა მკითხველისათვის მიგვიწოდია.

მაშასადამე, როგორც ვხედავთ, ძალიან ნელი ტემპებით, მაგრამ მაინც იზრდება შემოსავლები საქართველოში. თუმცა როგორც უკვე აღვნიშნეთ ჯერ კიდევ ბევრი პრობლემაა გადასახადები: ძალიან დიდია დიფერენციაცია შემოსავლებს შორის, დაფარული შემოსავლების წილი კატასტროფულ დონეს აღწევს, გადასახედა შემოსავლების დაბეგრვის მექანიზმი, რეალურად ასამოქმედებელია საშემოსავლო დეკლარაცია.

გრიგოლ ვადაშვილი
ეკონომისტი

საპარტოვლოს სატრანსპორტო სისტემა

(საავტომობილო გზები და ავტოტრანსპორტი)

საქართველო მისმა გეოგრაფიულმა მდებარეობამ მოაქცია მსოფლიო გეოსტრატეგიულ ინტერესთა სფეროში. ის გარემოება, რომ საქართველო მთელ ამიერკავკასიასთან ერთად წარმოადგენს სასაზღვრო ზოლს ევროპასა და აზიას შორის, უძველესი დროიდანვე უწყობდა ხელს აქ სავაჭრო-სამომოსვლო გზების არსებობას. საქართველოს შუუძლია აგრეთვე დააკავშიროს ერთმანეთს მის ჩრდილოეთით და სამხრეთით მდებარე ქვეყნები. შეიძლება ითქვას ქვეყანა მდებარეობს ერთგვარ გზაჯვარედინზე და მას აქვს კარგი შესაძლებლობა ეფექტურად ჩაერთოს შრომის საერთაშორისო დანაწილებაში, რაც პირველ რიგში საჭიროებს შესაბამისი სატრანსპორტო სისტემის არსებობას.

საქართველოში ტრანსპორტის ყველა ძირითადი სახეა წარმოდგენილი, რაც განპირობებულია ქვეყნის

გამოირჩევა მანევრირების მაღალი დონით, რაც მას, შეიძლება ითქვას, შეუცვლელს ხდის შიდა გადაზიდვებში ისეთი სიდიდის და რელიეფის მქონე ქვეყნისათვის, როგორც საქართველოა.

საავტომობილო ტრანსპორტის სრულყოფილი ფუნქციონირებისათვის უმთავრესი პირობაა შესაბამისი საგზაო კომუნიკაციების არსებობა. საავტომობილო გადაზიდვების ორგანიზაციის პირობები და მოძრაობის უსაფრთხოება მნიშვნელოვან წილად დამოკიდებულია საგზაო ქსელის განვითარებასა და მდგომარეობაზე.

საქართველოში საერთო სარგებლობის საავტომობილო გზების სიგრძე 21 577 კილომეტრია, რომელიც თავისი მნიშვნელობის მიხედვით დაყოფილია საერთაშორისო მნიშვნელობის 1 221 კმ, შიდა სახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის 4 792 კმ და ადგილობრივი მნიშვნელობის 15 567 კმ სიგრძის გზებად.

საპარტოვლოს ტრანსპორტის მოცულობითი მაჩვენებლების დინამიკა (ტვირთის გადაზიდვა მლნ.ტ.) ცხრილი N1

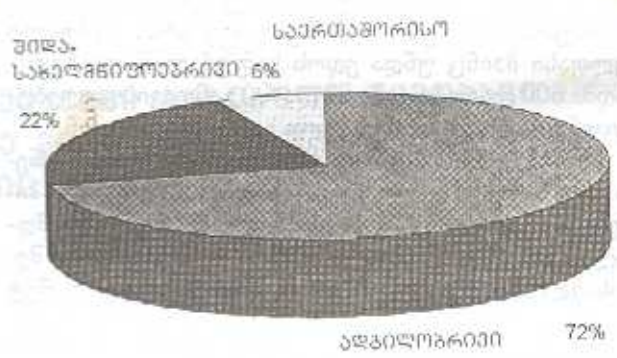
წლები	რკინიგზა	ავტოტრანსპორტი	საზღვაო ტრანსპორტი	საჰაერო ტრანსპორტი ათ. ტ.	სულ
1990	28.3	167.1	9.1	20	204,5
1991	20,1	115	10,3	10	145,4
1992	7,7	30	5,9	70	43,6
1993	5,3	10,4	4,3	10	20
1994	2,8	8,2	3,4	20	14,4
1995	3,3	8,7	1,7	20	13,7
1996	4,7	8,8	0,6	2,2	14,1

მოხერხებული გეოგრაფიული მდებარეობით. დამოუკიდებლობის მოპოვების შემდგომ პერიოდში, ქვეყანაში განვითარებულმა პროცესებმა და ღრმა სოციალ-ეკონომიკურმა კრიზისმა, ისევე როგორც სახალხო მურწუნობის დანარჩენ დარგებზე, ტრანსპორტის დარგზეც მეტად უარყოფითად იმოქმედა. 1990 წლიდან დაწყებული კატასტროფულად მცირდებოდა ტვირთბრუნვა და მგზავრთბრუნვა. როგორც ეს ცხრილი №1-დან ჩანს.

1996 წლისათვის ტრანსპორტის ყველა სახეობის მიხედვით გადაზიდული იყო 14.1 მლნ ტონა ტვირთი, რაც 1990 წლის შესაბამისი მაჩვენებლის მხოლოდ 6.9 %-ის ტოლია.

როგორც უკვე აღვნიშნეთ საქართველოში მეტ-ნაკლებად ტრანსპორტის ყველა სახეა წარმოდგენილი, თუმცა კი გეოგრაფიული პირობების გამო, შიდა გადაზიდვებში საავტომობილო ტრანსპორტს წამყვანი ადგილი უკავია. მასზე მოდის ტვირთების გადაზიდვისა და მგზავრთა გადაყვანის ყველაზე დიდი მოცულობები. საავტომობილო ტრანსპორტით განსაკუთრებით მოსახერხებელია მოკლე მანძილებზე ტვირთგადაზიდვა, იგი ტრანსპორტის სხვა სახეებისაგან განსხვავებით

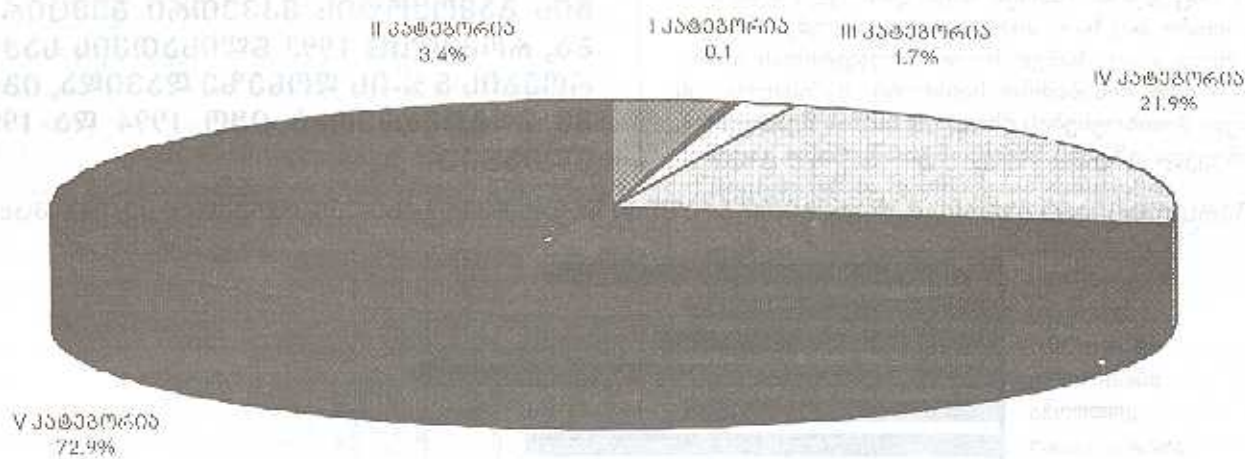
საავტომობილო გზების კლასიფიკაცია მნიშვნელოვანის მიხედვით



გზების კლასიფიკაცია ხდება აგრეთვე ტექნიკური მაჩვენებლების მიხედვითაც, საერთო სარგებლობის გზები ამ მახასიათებლის მიხედვით იყოფა კატეგორიებად.

საპარტოვლოში პირველი კატეგორია არის გზა, რომელსაც აქვს ოთხი და მეტი სავალი ზოლი და საქართველოში ის მხოლოდ 15 კმ სიგრძისაა.

საავტომობილო გზების კლასიფიკაცია
კატეგორიების მიხედვით



II კატეგორიის გზა გვაქვს 738 კმ, III-IV კატეგორიის 5 097 კმ და V კატეგორიის 15 727 კმ.

საერთაშორისო მნიშვნელობის საავტომობილო გზების დაახლოებით 60% I-II კატეგორიისაა, შიდა სახელმწიფოებრივი გზები ძირითადად III-IV კატეგორიის, ხოლო ადგილობრივი მნიშვნელობის კი V კატეგორიის, ამასთან 15 727 კმ ადგილობრივი გზებიდან ასფალტო-ბეტონის საფარი გააჩნია მხოლოდ 4 800 კმ სიგრძის გზას.

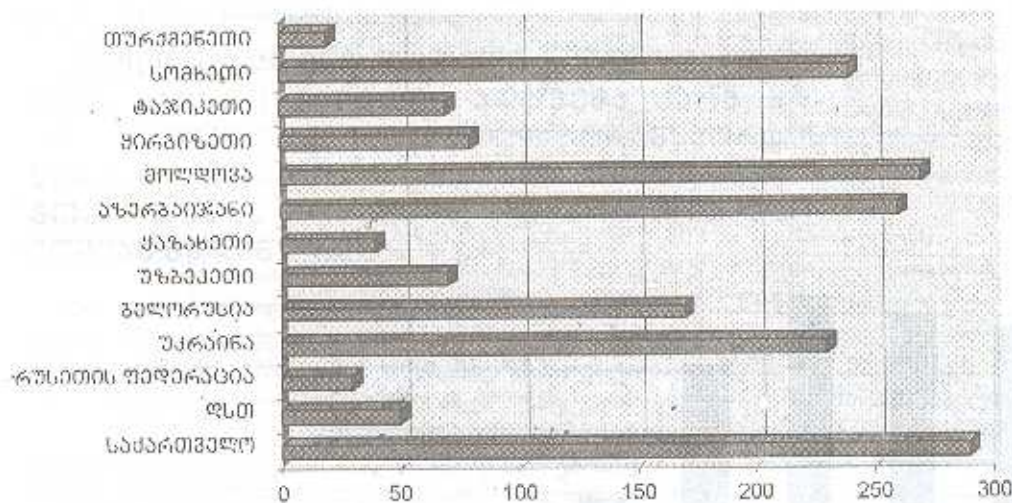
საავტომობილო გზების საერთო სიგრძიდან სახელმწიფოებრივი დანიშნულებისაა 24.4 %, ხოლო ადგილობრივი 75,6 %. საავტომობილო გზების ქსელით ქვეყნის უზრუნველყოფის ხარისხს განსაზღვრავს მაჩვენებელი, რომელიც გვიჩვენებს გზების საშუალო სიგრძეს გაანგარიშებულს ყოველ 1000 კვადრატულ კილომეტრზე და ასევე ყოველ 1000 მცხოვრებზე.

ხოლო რაც შეეხება გზის სიგრძეს გაანგარიშებულს ყოველ ათას მცხოვრებზე, საქართველოში ეს მაჩვენებელი 3.8 კმ-ს ტოლია და დსთ-ს ქვეყნებს შორის მეოთხე ადგილზეა ყაზახეთის, ყირგიზეთის და ბელორუსიის შემდეგ.

შეიძლება ითქვას, რომ მაგარსაფარიანი გზების ქსელით საქართველო საკმაოდ უზრუნველყოფილია. ამასთან საავტომობილო გზების ქსელი საგზაო პირობების დონის მიხედვით საყალბაოდ მდგომარეობაშია, რაც გამოწვეულია ბოლო ექვსი წლის განმავლობაში გზების შენახვა-შეკეთებისათვის ქრონიკულად არასაკმარისი თანხების გამოყოფით.

საქართველოში საავტომობილო გზების მოვლა-შენახვის, რეაბილიტაციისა და ახლის მშენებლობის საქმეს წარმართავს საქართველოს საავტომობილო გზების სახელმწიფო დეპარტამენტი, რომელიც ემ-

მაგარსაფარიანი გზების შედარებითი გრაფიკი დსთ-ს წევრ სახელმწიფოებთან კმ/1000 კვ.მ



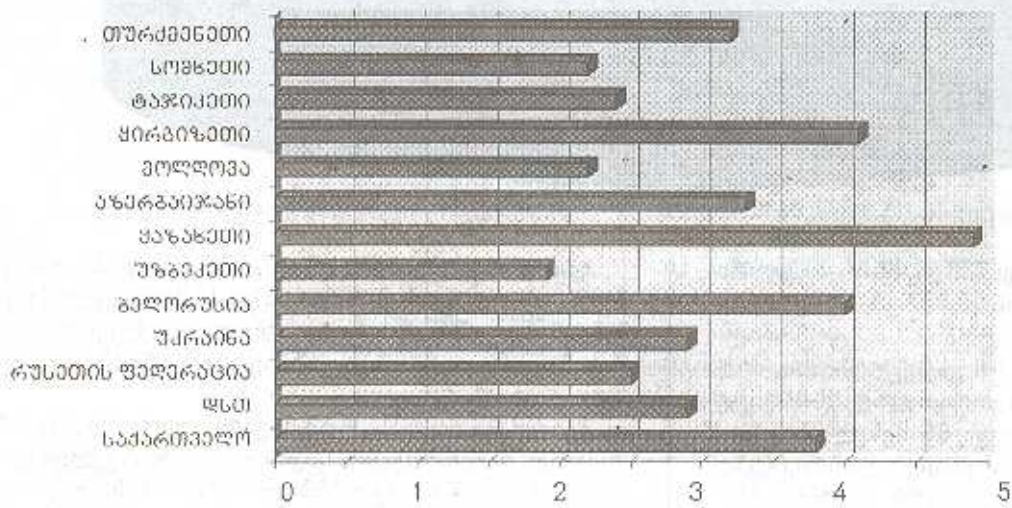
1987 წლის მონაცემებით, ყოველ 1000 კვ.კმ ტერიტორიაზე საქართველოში საშუალოდ მოდის 285.9 კმ საავტომობილო გზა და ამ მაჩვენებლით საქართველო პირველ ადგილზეა დსთ-ს ქვეყნებს შორის.

სახურება 5 000 კმ სიგრძის საერთაშორისო და შიდა სახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის გზებს. ადგილობრივი დაქვემდებარების გზების შეკეთება და შენახვა უკისრება სანარმოო საექსპლუატაციო უბნებს, რომლებიც ადმინისტრაციულ რაიონებში, როგორც შენახვის გამგეობებს ისე საქართველოს საავტომობილო გზების სახელმწიფო დეპარტამენტს ექვემდებარება.

1990 წლამდე საერთო სარგებლობის საავტომობილო გზებზე ყოველწლიურად სრულდებოდა გარკვეული მოცულობის სარემონტო და მოვლა-შენახვის სამუშაოები საგზაო პირობების გასაუმჯობესებლად, რისთვისაც სახელმწიფო ბიუჯეტიდან გამოყოფილი იყო შესაბამისი სახსრები. მართალია, ეს სახსრები მოთხოვნების მხოლოდ 50%-ს შეადგენდა, რაც იწვევდა გზების სარემონტო-სარეზერვუარო ვადების

1990 წლიდან დაიწყო საავტომობილო გზებისათვის საჭირო სახსრების გამოყოფის მკვეთრი შემცირება, რომელიც 1993 წლისათვის საჭიროების 5%-ის დონეზე დავიდა, იგივე მდგომარეობა იყო 1994 და 1995 წლებშიც.

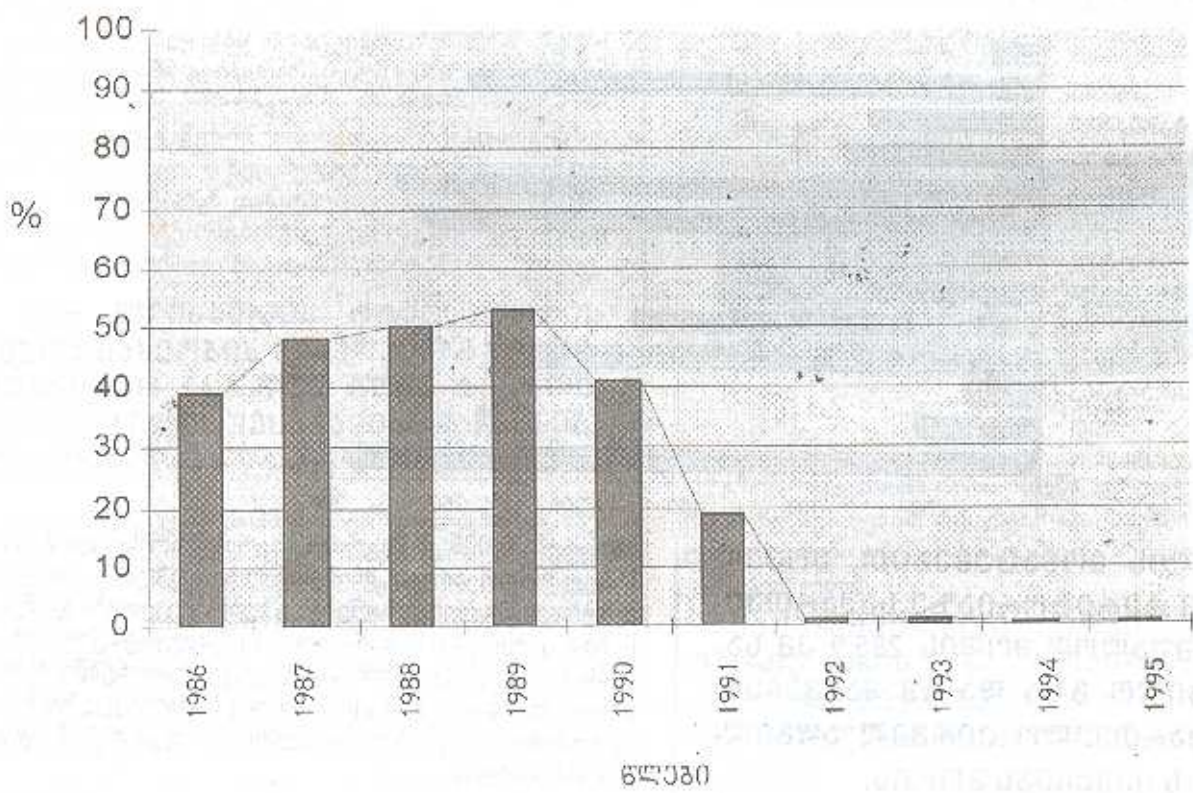
მაგარსაშუალოდ გზების შეღებვითი ბრუნვი დსთ-ს ნებრ სახელმწიფოებთან კმ/1000 მცხ.



დარღვევას, რომელიც შესაბამისად უარყოფითად მოქმედებდა გზების საერთო მდგომარეობაზე და ზრდიდა დეგრადაციას.

ასეთი მკვეთრ დაფინანსების გამო შეუძლებელი გახდა იმ აუცილებელი სამუშაოების ჩატარებაც კი, რაც გულისხმობს ყოველწლიურ მოვლა-შენახვას,

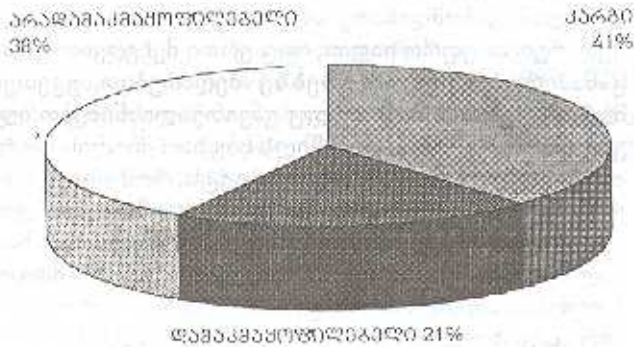
საავტომობილო გზების შეკეთება და მოვლა-შენახვის დაფინანსების დინამიკა



რომ აღარაფერი ვთქვათ რემონტთაშორის ვადების დაცვაზე, რეაბილიტაციაზე და მოდერნიზაციაზე. ბუნებრივია ამან გამოიწვია მიუღი საგზაო ქსელის საველი ნაწილის წგრევა, რაც თავის მხრივ საგრძნობლად ზრდის ისედაც მოძველებული სამამულო სატრანსპორტო პარკის ცვეთას; ასევე ტრანსპორტირების ხარჯებსა და დროს. ამასთან თუ გავითვალისწინებთ იმ ფაქტს, რომ საქართველოში საერთო სატვირთო გადაზიდვებში საავტომობილო გადაზიდვების ხვედრითი წილი საკმაოდ დიდია (81,6%-1990 წლის მონაცემებით) ადვილი მისახვედრია თუ რა ეკონომიკურ დანაკარგებთან გვაქვს საქმე.

მაგალითად, ავიღოთ საავტომობილო მარშრუტი ფოთი-თბილისი-წითელი ხიდი, რომლის სიგრძე 400 კმ-ია. ამ მარშრუტზე საერთაშორისო სტანდარტებით გზის საველი ნაწილის მდგომარეობა 148 კმ-ზე არადასაკმაყოფილებელია, 80 კმ-ზე დამაკმაყოფილებელი და მხოლოდ 162 კმ-ზე შეიძლება ჩაითვალოს კარგად.

**„ფოთი-თბილისი-წითელი ხიდი“
საავტომობილო მარშრუტზე გზის
მდგომარეობა**



საველი ნაწილის ასეთი მდგომარეობა იწვევს ტრანსპორტის საქსპლუატაციო ხარჯების ზრდას. საერთაშორისო ნორმების თანახმად,

„ფოთი-თბილისი- წითელი ხიდის“ მარშრუტზე, საველი ნაწილის აღდგენა კარგ მდგომარეობაში მანძი, მხოლოდ ტრანსპორტის საექსპლუატაციო ხარჯების შემცირებით, მთელ გზაზე მოგვცემს 31,1 მლნ \$-ის ეკონომიას წელიწადში.

საავტომობილო გზების დაფინანსებაში არსებული სირთულეების დასაძლევად საქართველოს პარლამენტის მიერ 1995 წლის 2 სექტემბერს მიღებული იქნა კანონი „საგზაო ფონდის შესახებ“, რაც უდაოდ წინ გადადგმული ნაბიჯი იყო საერთო სარგებლობის საავტომობილო გზების ქსელის განვითარებისა და შენახვისათვის საჭირო ფინანსური რესურსების შექმნის საქმეში. ამ კანონით საგზაო ფონდი განისაზღვრა, როგორც არასაბიუჯეტო მიზნობრივი ფონდი, რომლის შემოსავლის წყაროსაც შეადგენს შემდეგი ვადისაზღვრები:

- 1. ვადისაზღვრული საერთო სარგებლობის საავტომობილო გზებით სარგებლობისათვის;
- 2. ვადისაზღვრული საწვავ-საბოხი მასალების რეალიზაციისათვის;

3. ვადისაზღვრული სატრანსპორტო საშუალებათა ფლობისათვის;

4. ვადისაზღვრული საქართველოს ტერიტორიაზე ავტომანქანებით შემოსვლისათვის, სატრანზიტო მოძრაობისათვის;

5. ვადისაზღვრული საერთო სარგებლობის საავტომობილო გზების მიმდებარე ზოლში მინისტრებს კომუნიკაციების ექსპლუატაციისათვის და სარეკლამო სტენდების და ფირნიშების განთავსებისათვის;

6. საგზაო ორგანიზაციების ამონაგები სესხებიდან, გამართული ლატარიებიდან, აქციების გაყიდვიდან და საჯარო საწესიებთან საქართველოს ბიუჯეტიდან ასიგნების ჩათვლით.

საგზაო ფონდის ზემოთ ჩამოთვლილი ვადისაზღვრების განაკვეთები მსოფლიო სტანდარტებთან შედარებით დაბალია, ამასთან უმეტესი ვადისაზღვრის ბაზა საკმაოდ მცირეა, ვერ კიდევ მინიმალური დატვირთვით მოქმევე ეროვნული ეკონომიკის გამო შედეგად საგზაო ფონდის შემოსავლებმა შეადგინა 1996 წელს 30 მლნ ლარი, ხოლო 1997 წელს 34,5 მლნ ლარი, (ამასთან აღსანიშნავია, რომ 1997 წელს საგზაო ფონდის ვადისაზღვრების აკრეფის მაჩვენებელი საკმაოდ მაღალია და მან დაახლოებით 99% შეადგინა, ანუ ფონდის შემოსავლების სიმცირე არ არის მიზეზი არგადახდებისა). თუკი, ამ ციფრებს შევადარებთ საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის გზებზე (რომ არაფერი ვთქვათ ადგილობრივი მნიშვნელობის გზებზე) ჩასატარებელი სამუშაოებისთვის საჭირო დაფინანსებას, რაც საგზაო ფონდის სახსრების ხარჯვის მხოლოდ ერთ მიმართულებას წარმოადგენს, ნათელი გახდება, რომ ფონდი მინიმალურადაც ვერ უზრუნველყოფს საჭირო დაფინანსებას. მაგალითად, 1997 წელს საერთაშორისო და შიდა სახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის ძირითადი გზების რეაბილიტაცია და ყოველწლიური მოვლა-შენახვისათვის საჭირო იყო 173 მლნ ლარი, ხოლო მოდერნიზაციისათვის კი 84 მლნ ლარი, ანუ სულ 257 მლნ ლარი, მაშინ როდესაც საგზაო ფონდის შემოსავალმა საბიუჯეტო ასიგნების ჩათვლით (8,9 მლნ ლარი) შეადგინა მხოლოდ 34,5 მლნ ლარი, საიდანაც 4,5 მლნ ლარი წინა წლის დაგალიანებას შეადგენდა. ე.ი. ფაქტობრივ დაფინანსება იყო 30 მლნ ლარი, რაც მოთხოვნილების მხოლოდ 12%-ს შეადგენს.

როგორც ვხედავთ, საგზაო ფონდის კანონით დანესებული ვადისაზღვრების თანხობრივი მოცულობა არ იძლევა იმის საშუალებას, რომ გზებზე ჩატარდეს საჭირო სამუშაოები. ამიტომ, ჩვენი აზრით, სახელმწიფო ბიუჯეტის მწირო შესაძლებლობების ფონზე, ერთ-ერთ გამოსავლად შეიძლება მივიჩნიოთ საგზაო ფონდის ვადისაზღვრების გაზრდა.

უცხოელ ექსპერტთა გაანგარიშებით,

საერთო ჯამში საგზაო ფონდის ვადისაზღვრები ქალიან დაბალია და პროცენტულად შეესაბამება დასავლეთ ევროპის ქვეყნების საგზაო ვადისაზღვრების დაახლოებით 20%-ს.

მათივე აზრით საგზაო ფონდის გადასახადებიდან აქცენტი უნდა გაკეთდეს სანჯავ-საცხები მასალების დაბეგრვაზე, ვინაიდან მისი გამოყენება უშუალოდაა დაკავშირებული გზების ექსპლუატაციასთან. გადასახადის განაკვეთი დღეს მოქმედი კანონით განსაზღვრულია 5%-ის ოდენობით, რომლის დაბეგრვის ობიექტია ამ მასალის მწარმოებელი საწარმოებისათვის რეალიზებული პროდუქციის ღირებულება, ხოლო სავაჭრო და საშუაშალო საწარმოებისათვის რეალიზაციით მიღებულ თანხებსა და მათ შესაძენად გაღებულ თანხებს შორის სხვაობა, რაც ფაქტიურად 1 ლიტრ სანჯავზე 1 თეთრსაც არ შეადგენს.

საავტომობილო გზების სახელმწიფო დეპარტამენტის გათვლებით საგზაო ფონდმა რომ უზრუნველყოს საავტომობილო გზების მოვლა-შენახვისათვის საჭირო დაფინანსება საჭიროა 1 ლიტრ პენზონის სანჯავზე დანესდეს 0.12 აშშ დოლარის ოდენობის გადასახადი, ხოლო 1 ლიტრ დიზელის სანჯავზე 0.08 აშშ დოლარის ოდენობის გადასახადი.

როგორც ჩანს გადასახადის გაზრდა მართლაც მოსალოდნელია, ვინაიდან საქართველოს პრეზიდენტის 1998 წლის 12 იანვრის № 17 ბრძანებულების "საგზაო ფონდის გადასახადების აკრეფის, შემოსავლების აღრიცხვის, კონტროლისა და მიზნობრივი გამოყენების შესახებ დებულების დამტკიცების თაობაზე" ერთ-ერთი პუნქტით საქართველოს ეკონომიკის სამინისტროს და ფინანსთა სამინისტროს საავტომობილო გზების სახელმწიფო დეპარტამენტთან ერთად დაევალებათ მოამზადონ წინადადებები სანჯავ-საპოზი მასალების რეალიზაციის საგზაო ფონდის გადასახადით დაბეგრვაში ცვლილებების შეტანის შესახებ ამ გადასახადის განაკვეთის მსოფლიო სტანდარტის დონეზე აყვანის მიზნით.

გარდა სანჯავზე გადასახადის ცვლილებისა, არის მოსაზრება რომ საქართველოს ტერიტორიაზე ავტომანქანების შემოსვლისათვის დანესებული საგზაო ფონდის ფიქსირებული გადასახადი შეიცვალოს გადასახადით, რომელიც გაიანგარიშება ავტომობილის წონისა და ქვეყნის ტერიტორიაზე განვლილი კილომეტრების მიხედვით, რაც უფრო მართებული იქნება, იუმცა კი გართულებდა კონტროლის მექანიზმი.

მომე მდგომარეობაა შექმნილი ადგილობრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზებზეც. აღნიშნული გზების დაფინანსება წარმოებს საქართველოს საწარმოებისა და ორგანიზაციების ანარიცხების ხარჯზე, რომელთა უმრავლესობაც არ ფუნქციონირებს, ან დატვირთულია მცირე სიმძლავრით, ამიტომ

ადგილობრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზებისათვის აღნიშნული სახსრები მოთხოვნილების მხოლოდ 2%-ს შეადგენს.

როგორც უკვე აღვნიშნეთ, ადგილობრივი გზების მოვლა-შენახვის სამუშაოთა დაფინანსება ხდება საგზაო ფონდის გადასახადებიდან, რომელიც რაიონის ტერიტორიაზე ამოიღება. ამიტომ ისეთ რაიონ-

ებს, სადაც გადასახადის აკრეფის ბაზა მცირეა, საავტომობილო გზების სახელმწიფო დეპარტამენტიდან ეძლევათ დოტაცია გზებზე აუცილებელი სამუშაოების ჩასატარებლად. დოტაციები თითქმის ყველა რაიონს ეძლევა, ამასთან მაღალმთიანი რეგიონებისათვის, მათი სუსტი სამრეწველო-ეკონომიკური პოტენციალის გამო, გათვალისწინებულია დოტაციის ყველაზე დიდი ოდენობები.

მაგალითად, 1997 წელს დახმარებები გაენიათ შემდეგ რაიონებს: ჩოხატაური 75 ათ. ლარი; მარტვილი 49 ათ. ლარი; დუშეთი 45 ათ. ლარი; ცაგერი 35 ათ. ლარი; მესტია 35 ათ. ლარი; ყაზბეგი 32 ათ. ლარი; ლანჩხუთი 25 ათ. ლარი; ლენტეხი 25 ათ. ლარი; ახმეტა 28 ათ. ლარი; თიანეთი 20 ათ. ლარი; და სხვა.

15 494 კმ სიგრძის ადგილობრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზებისათვის აწარმოდა 4 800 კმ სიგრძის გზას, ანუ 30%-ს

და როგორც უკვე აღვნიშნეთ ძირითადად V კატეგორიას განეკუთვნება. ამ კატეგორიის გზის შექმნება და მშენებლობა, თავისი ტექნიკური მაჩვენებლებიდან გამომდინარე სხვა კატეგორიის გზებთან შედარებით უფრო იაფია, რაც ერთი შეხედვით უნდა განაპირობებდეს ამ გზებზე შედარებით უკეთეს მდგომარეობას. მაგრამ თუ გავითვალისწინებთ ადგილობრივი გზების დიდ წილს საგზაო ქსელის საერთო მოცულობაში (72%) და იმ ფაქტს, რომ ადგილობრივი გზების დაფინანსება ხდება საგზაო ფონდის ადგილობრივი გადასახადებიდან, რომელთა ბაზაც ძალზედ მცირეა, ადვილი მისახვედრია თუ რა მდგომარეობაა ადგილობრივ გზებზე საგზაო პირობების მხრივ. უცხოელი ექსპერტების აზრით, ადგილობრივი გზების დაფინანსების პრობლემის გადასაწყვეტად უმჯობესი იქნება, თუ კი კანონი საგზაო ფონდის შესახებ გაიყოფა ორ კანონად — ცალკე სახელმწიფო გზებისათვის და ცალკე ადგილობრივი გზებისათვის, ხოლო ეს უკანასკნელი დაფინანსდებოდა სპეციალური მუნიციპალური საგზაო გადასახადებით. აგრეთვე აუცილებელია გაიზარდოს რეგიონალური ორგანოების პასუხისმგებლობა ადგილობრივი გზების მოვლა-შენახვისათვის, რისთვისაც საჭიროა საავტომობილო გზების სახელმწიფო დეპარტამენტსა და ადგილობრივი მმართველობის ხელმძღვანელებს შორის მოხდეს უფლება-მოვალეობების ზუსტი გამიჯვნა გზების მოვლა-შენახვის საკითხებში.

საქართველოს საავტომობილო გზების სახელმწიფო დეპარტამენტის დაკვეთით სახაზინო საწარმო "საქსახგაპროექტის" მიერ დამუშავდა საქართველოს ძირითადი საავტომობილო გზების რეაბილიტაციისა და მოდერნიზაციის ღონისძიებების განხორციელების ტექნიკური დოკუმენტაცია. უნდა აღინიშნოს, რომ ხსენებული დოკუმენტაცია საკმაო მოცულობისაა და შესრულებულია მაღალ დონეზე, როგორც ვიზუალური ისე შინაარსობრივი თვალსაზრისით. მისი ამოცანაა, განსაზღვროს ყველა იმ გადაუდებელ საგზაო სამუშაოთა ნუსხა და ღირებულება, რომელიც საჭიროა მთლიანად საქართველოს საავტომობილო გზებისა და პირველ რიგში პროორიტე-

2 „საავტომობილო ტრანსპორტში პრივატიზების მიმდინარეობის შედეგები“ — გრივოლ ბოკუჩავა, ავთანდილ ჩაჩიბაია

ტული მარშრუტების ქსელის აღდგენა-რეაბილიტაციისათვის, რათა წარმოდგენა ვიქონიროთ ამისათვის საჭირო დაფინანსების მასშტაბებზე.

ტექნიკურ დოკუმენტაციაში საავტომობილო გზები განხილულია ცალკეულ მონაკვეთებად, ამ მონაკვეთებზე გზის გამტარუნარიანობის, მოსალოდნელი(2005 და 2010 წლებისათვის)მოძრაობის ინტენსივობის, გზის საფარის მდგომარეობის, ჩასატარებელი საშუალებების და საჭირო დაფინანსების კონკრეტული ვითარებით, რაც მაქსიმალურ ინფორმაციას იძლევა გზებზე არსებული მდგომარეობის შესახებ. ტექნიკურ დოკუმენტაციაში მოცემულია აგრეთვე ძირითად საავტომობილო გზებზე 1997-2010 წლებში ჩასატარებელი რეაბილიტაციისა და მოდერნიზაციის სამუშაოთა კალენდარული გრაფიკი, რომელიც სრულ ინფორმაციას იძლევა ყოველწლიურად განსახორციელებული სამუშაოთა და საჭირო დაფინანსების შესახებ. ასევე თვალსაჩინოდ არის ნაჩვენები გზის ცალკეული მონაკვეთების გამტარუნარიანობა, ამ მხრივ არსებული რეზერვები და რეზერვის ამონურვის პერიოდები, რომლის პროგნოზირებაც ხდება საერთაშორისო პრაქტიკაში მიღებული მეთოდებით. მაგალითად ფოთი-თბილისი-წითელი ხიდის მარშრუტზე ნატანტარი-გორის მონაკვეთის გამტარუნარიანობა ამოიწურება 1999 წელს, გორი-ავარის მონაკვეთზე 2001 წელს, ხოლო ფოთი-სამტრედიის მონაკვეთზე 2004 წელს. ამიტომ მოდერნიზაციის სამუშაოები, რაც ითვალისწინებს გზების გამტარუნარიანობის გაზრდას, საჭიროა განხორციელდეს წინმსწრები ტემპით, რათა მოცემული დროისათვის თავიდან იქნეს აცილებული გზებზე მოძრაობის შეფერხებები.

საქართველოს საავტომობილო გზებზე არსებული მდგომარეობის გამოსასწორებლად და ზემოთ აღნიშნული ჩამორჩენის დასაძლევად, ტექნიკურ დოკუმენტაციაზე დაყრდნობით შემუშავებულ იქნა საქართველოს საავტომობილო გზების რეაბილიტაციისა და მოდერნიზაციის საპროგრამა. პროგრამით განისაზღვრა საავტომობილო გზების ის პრიორიტეტული მარშრუტები, რომელთაც უდიდესი მნიშვნელობა ენიჭებათ, საქართველოს, როგორც სატრანსპორტო ქვეყანად ჩამოყალიბების საქმეში. ასევე განისაზღვრა მათი რეაბილიტაციისა და მოდერნიზაციის ეტაპები და იმ სამუშაოთა ნუსხა, რაც საჭიროა საგზაო კომუნიკაციების მინიმალურ დონეზე ფუნქციონირებისათვის მაინც.

პრიორიტეტულ მიმართულებებად მიჩნეულია შემდეგი გზები:

1. ფოთი-თბილისი-წითელი ხიდი, სიგრძე 400 კმ.
2. მცხეთა-ყაზბეგი-ლარსი, სიგრძე 139 კმ.
3. სარუი-ბათუმი-ურეკი-სამტრედია, სიგრძე 127 კმ.
4. ხაშური-ახალციხე-თურქეთის საზღვარი, სიგრძე 96 კმ.
5. თბილისი-მარნეული-გუგუთი, სიგრძე 97 კმ.

საპროგრამა ვათვლილია 1997-2010 წლებზე. პროგრამით პრიორიტეტულ მიმართულებების რეაბილიტაცია უნდა მოხდეს პირველ ხუთ წელიწადში, რომლისთვისაც საჭირო სახსრები შეადგენს 214 მლნ ლარს, ხოლო რაც შეეხება პრიორიტეტული გზების მოდერნიზაციას, ის უნდა განხორციელდეს 2010 წლამდე და ამისათვის საჭირო იქნება 1100 მლნ ლარი. ზემოთ აღნიშნული სამუშაოების გარდა, საპროგრამო პროგრამით ვათვლილია დანარჩენი მაგისტრალური და რესპუბლიკური მნიშვნელობის გზების ნაწილობრივი რეაბილიტაცია, ყოველწლიური მოვლა-შენახვა, საპროექტო საკვლევა-ძიებო სამუშაოები, ძირითადი საშუალებების შექმნა და სხვ.

1997-2010 წს საპროგრამო პროგრამა ითვალისწინებს 2 440.7 მლნ ლარის დაფინანსებას.

რაც დღევანდელი საქართველოს ფინანსური შესაძლებლობების ვათვალისწინებით, უდავოდ დიდ ციფრს წარმოადგენს. მართალია ეს თანხა წლების მიხედვით განაწილებულია, მაგრამ საპროგრამო პროგრამის 1997 წლის შესრულების ანალიზიც კი უკვე ცხადყოფს, რომ დაფინანსებაში სერიოზული სირთულეებია.

საპარტვილო საავტომობილო გზების რეაბილიტაცია-მოდერნიზაციის საპროგრამო პროგრამა 1997 წლისათვის ითვალისწინებდა 55.7 მლნ ლარის დაფინანსებას, რომელიც მხოლოდ 40 %-ით შესრულდა, ანუ შეადგინა მხოლოდ 23 მლნ ლარი.

დაფინანსების უკმარისობის გამო შესაბამისად შეიკვეცა ხარჯებიც. მაგალითად, გზების რეაბილიტაციაზე, რაც ნიშნავს გზების მდგომარეობის საპროექტო დონემდე მიყვანას, 1997 წლისათვის ვათვალისწინებული იყო 19.6 მლნ ლარი, რეალურად კი დაფინანსდა 5.2 მლნ ლარით. რაც შეეხება გზების მოდერნიზაციას (გზის გამტარუნარიანობის გაზრდა, ქალაქის შემოვლითი გზების მშენებლობა და სხვ.), ვათვალისწინებული 8.5 მლნ ლარის ნაცვლად დაიხარჯა 600 ათასი ლარი. ხარჯების, თუ შეიძლება ითქვას, ყველაზე დაცულ მუხლს წარმოადგენს საავტომობილო გზების მოვლა-შენახვა, რადგან ამ სამუშაოების შესრულებლობის შემთხვევაში შეუძლებელი გახდება გზებზე მოძრაობა. გზების მოვლა-შენახვისათვის დაგეგმილი 11 მლნ ლარის ნაცვლად, დაიხარჯა 10 მლნ ლარი. ძირითად საშუალებებზე რომელიც 10 წელია არ განახლებულა, განკუთვნილი იყო 2.3 მლნ ლარი, რეალურად კი დაფინანსდა მხოლოდ 200 ათასი ლარით. ვარკვეული ქასიურობა შეინიშნება გზების რეაბილიტაცია-მოდერნიზაციისათვის უცხოური კრედიტებისა და ინვესტიციების გამოყენების თვალსაზრისით. ერთ-ერთი მოსაზრებით ეს აიხსნება იმით, რომ საერთაშორისო ფინანსური ორგანიზაციები და მსხვილი ინვესტორები თავს იკავებენ დაფინანსებისაგან, რადგან ჯერ-ჯერობით კარგად არა აქვთ შესწავლილი ჩვენი საავტომობილო გზების მდგომარეობა. ჩვენსა და სამსახუროდ უცხოელები ნაკლებად იზიარებენ ადგილობრივი სპეციალისტების ვათვლებსა და შეფასებებს გზების მდგომარეობის, ჩასატარებელი სამუშაოების მოცულობებისა და დაფინანსების თაობაზე. ისეთი მსხვილი პროექტის ფარგლებშიც კი როგორი-

ცა TACIS-TRACECA, ჯერ არ განხორციელებულა რაიმე სერიოზული დაფინანსება საავტომობილო გზების რეაბილიტაციისათვის, თუმცა შეინიშნება გარკვეული ძეგები ამ მიმართულებით. კერძოდ, TRACECA-ს პროექტის ეგიდით, გერმანული კომპანია "KOCKS"-ის მიერ მოხდა საავტომობილო გზის ფოთი-სამტრედიო და ხაშური-ბაქოს მონაკვეთების მდგომარეობის შესწავლა, კლასიფიკაცია და გზის რეაბილიტაციისათვის საჭირო დაფინანსების განსაზღვრა, რომლის საბოლოო დასკვნაც უკვე წარმოადგენილია. "KOCKS"-ის მიერ წარმოდგენილ დასკვნაში აღნიშნული მარშრუტი დაყოფილია მონაკვეთებად და თვითუფილი მონაკვეთისათვის დეტალურად განსაზღვრულია ჩასატარებელი რეაბილიტაციის სამუშაოების სახეობები და მოცულობები, საჭირო მასალები და ფინანსები. პროექტი ითვალისწინებს აგრეთვე ამ მარშრუტზე არსებული ხიდებისა და სხვა საინჟინრო ნაგებობების შეკეთებასა და ახლის მშენებლობას. აღსანიშნავია, რომ ამ პროექტის განხორციელების დროს ფირმის მიერ გამოყენებული, გზის მდგომარეობის შესაფასებელი უცხოური მონაცემები, პროექტის დამთავრების შემდეგ გადაეცემა საქართველოს მხარეს, რაც დიდ დახმარებას გაუწევს ადგილობრივ სპეციალისტებს გზებზე ანალოგიური სამუშაოების ჩატარებისას.

ვფიქრობთ, რადგან უკვე არსებობს უცხოური ავტორიტეტული კომპანიის დასკვნა, ეს გაუადვილებს კრედიტორებს გადაწყვეტილების მიღებას და ხელს შეუწყობს უცხოური დაფინანსების მოზიდვას ამ მნიშვნელოვან მარშრუტზე.

სამტრედიო-ხაშურის მონაკვეთის სირთულის გამო, ამ მონაკვეთის შესწავლას განხორციელებს ასევე უცხოური კომპანია "FINROAD"-ი, რომელიც სპეციალიზირებულია ხიდების დაპროექტებასა და მშენებლობაში. ასევე TRACECA-ს ეგიდით ხორციელდება პროექტი, რომელიც მიზნად ისახავს ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფანში ტვირთბრუნვის პროგნოზირების მოდელის შემუშავებას. პროექტს ანხორციელებს ბრიტანული კომპანია "WS Atkins International"-ი. ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფანის ტვირთნაკადების პროგნოზირების საკითხზე მუშაობს აგრეთვე მეორე ბრიტანული კომპანია, რომელიც მსოფლიო ბანკის დაკვეთას ასრულებს.

როგორც ვხედავთ, ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფანში ტვირთნაკადების მოცულობების პროგნოზირება მეტად აქტუალური საკითხია. ეს გამოწვეულია იმითაც, რომ პროგნოზირებისას ექსპერტული შეფასებები ერთმანეთისაგან მეტად განსხვავებულია, მაგრამ ყველაზე ოპტიმისტური შეფასების დროსაც კი, ვიგანტური ტვირთნაკადის პროგნოზირებისგან ყველა თავს იკავებს.

და ძირითადად ვარაუდობან საქართველოს ტვირთბრუნვის 1985-1987 წლების დონის მიღწევას 2005-2010 წლებში.

შ. ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფანი — მითი და რეალობა" გიორგი ცაგარელი.

როგორც დასაწყისში აღვნიშნეთ, საავტომობილო ტრანსპორტის მნიშვნელოვანი ადგილი უკავია ქვეყნის ეკონომიკაში. ისევე, როგორც მთლიანად სატრანსპორტო სისტემაში, საავტომობილო ტრანსპორტშიც მიმდინარეობს რეფორმირების პროცესი.

საბაზრო ურთიერთობების ფორმირების ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი მომენტია სახელმწიფო ქონების პრივატიზაცია და მესაკუთრეთა ფუნქციონალიზება.

პრივატიზაციის პროცესი ტრანსპორტში უსისტემოდ ჩატარდა, რამაც საკუთრების არაეფექტური გადანაწილება გამოიწვია.

90-იანი წლების შემდეგ უაღრესად დაეცა სატრანსპორტო საშუალებათა და მისი ინფრასტრუქტურის შენახვის, შეკეთებისა და მომსახურების დონე, რამაც ზოგ შემთხვევაში განადგურების ზღვრამდე მიიყვანა ძირითადი საშუალებები.

განსახელმწიფოებრიობის პროცესი ყველაზე მეტად შეეხო საავტომობილო ტრანსპორტს, სადაც პრივატიზებულია 12500 ეკონომიკურად მიზანშეუწონელი ავტოსატრანსპორტო საშუალება და პირდაპირი გამოსყიდვის წესით მიუყვანა მხოლოდ თანამშრომლებს. საავტომობილო ტრანსპორტში ჩატარებული პრივატიზაციის დადებით შედეგად შეიძლება ჩაითვალოს ის, რომ პრივატიზირებულ ავტოსატრანსპორტო საშუალებებს გამოუჩნდათ ნამდვილი მესაკუთრე კერძო მფლობელის სახით. აგრეთვე, 12500 ავტოსატრანსპორტო საშუალების რეალიზაციისას სახელმწიფომ მიიღო 7,523 მლნ. აშშ დოლარი. ამის გარდა კერძო მესაკუთრემ ავტოსატრანსპორტის შეძენის შემდეგ სახელმწიფოს გადაუხადა: ა) მფლობელობაში გადაცემის უფლებისათვის - 1 მლნ. აშშ დოლარი; ბ) ლიცენზიის მოპოვება ექსპლუატაციისათვის - 0.1 მლნ. აშშ დოლარი; გ) ტრანსპორტის ექსპლუატაციისთვის ფიქსირებული გადასახადი ნელინადში - 1,57 მლნ. აშშ დოლარი; სულ - 10,193 მლნ. აშშ დოლარი.

გარდა ამისა სახელმწიფო ყოველ მომდევნო წელს მიიღებს 1.57 მლნ. აშშ დოლარს ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა ექსპლუატაციისათვის დაწესებული ფიქსირებული გადასახადისაგან.

დადებითი შედეგების გარდა, პრივატიზების პროცესში დაშვებული ხარვეზების გამო, მივიღეთ ასევე უარყოფითი შედეგებიც. სახელმწიფო ქონების არასწორმა შეფასებამ გამოიწვია ქონების არაეფექტური გადასაწილება და აღმოჩნდა ისეთი ფაქტის წინაშე, როდესაც პრივატიზირებული ავტომობილების დიდი რაოდენობა გაიყიდა რესპუბლიკის ფარგლებს გარეთ და ასევე მსუბუქი ტაქსების პრივატიზების არასწორი მიდგომის გამო, ერთი პერიოდი, დედაქალაქის და სხვა ქალაქების მოსახლეობა ტაქსების მომსახურების გარეშე დარჩა.

1993 წლიდან საავტომობილო ტრანსპორტის სანარმოებში და ორგანიზაციაში დაინერგა პრივატიზების მეორე ეტაპი — სააქციო საზოგადოებების ჩამოყალიბება.

ამჟამად რესპუბლიკის საავტომობილო ტრანსპორტში შექმნილია 100-ზე მეტი სააქციო საზოგადოება.

ლოება, მ.შ. საავტომობილო ტრანსპორტის დეპარტამენტში - 84, საქართველოს მშენებლობისა და ურბანიზაციის სამინისტროში - 11, სოფლის მეურნეობისა და სურსათის სამინისტროში - 5 და ა.შ.

საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტში შექმნილი სააქციო საზოგადოებები ჯერ-ჯერობით ვერ ფუნქციონირებენ სრულყოფილად. ძირითადი მიზეზი ის არის რომ გაჩერებულია სახალხო მეურნეობის ისეთი დარგები, როგორცაა მრეწველობა, მშენებლობა, სოფლის მეურნეობა და სხვ. ე.ი. ის დარგები, რომლებსაც უნდა ემსახურებოდეს საავტომობილო ტრანსპორტი.

საგრძობლად შემცირდა ტვირთების გადაზიდვა. 1990 წელს გადაზიდული იყო 176 მლნ ტონა ტვირთი, ხოლო 1995 წელს 8,7 მლნ ტონა, ანუ

საავტომობილო ტრანსპორტით 1995 წელს გადაზიდული იყო 95%-ით ნაკლები 1990 წელთან შედარებით.

ტვირთბრუნვა შესაბამისად შემცირდა 3017,5 მლნ ტ/კმ-დან 130 მლნ ტ/კმ-მდე; მისი ხვედრითი წილი საერთო ტვირთბრუნვაში შემცირდა 3,4%-დან 0,2%-მდე. ტვირთბრუნვა დაბალია იმიტომ რომ მისი გადანაწილება ხდება გადაზიდული ტვირთის ოდენობისა და გადაადგილების მანძილის ნამრავლით. გადაზიდვების მანძილი დაბალია, რადგან საავტო-

მობილო ტრანსპორტი ძირითადად ადგილობრივ მოთხოვნილებას ემსახურება. ტვირთბრუნვის შემცირება ტვირთბრუნვის მოცულობის ზრდისას ნიშნავს გადაზიდვის მანძილის შემცირებას, რაც გამოწვეულია იმით, რომ ავტოსანტრანსპორტო საწარმოები ერიდებიან შორ მანძილზე ტვირთის გადაზიდვას, მაგრამ ზოგადად ეს შეიძლება ჩაითვალოს დადებით ტენდენციად, ვინაიდან მცირდება საბრუნავი საშუალებების ხარჯი.

გარდა ამისა მოძრავი შემადგენლობის გამოყენება მოკლე მანძილებზე უფრო ეფექტურია ვიდრე სხვა სახის ტრანსპორტით. ერთი ტონა ტვირთის გადაზიდვის საშუალო მანძილი 1985 წელს შეადგენდა 17,5 კმ-ს, 1990 წელს 15,4 კმ-ს, 1995 წელს 14,9 კმ-ს.

საავტომობილო ტრანსპორტის მატერიალურ-ტექნიკური ბაზა, კერძოდ მისი მოძრავი შემადგენლობა 1995 წელს 1990 წელთან შედარებით 17,7 %-ით შემცირდა. თუ ვიმსჯელებთ მისი ცალკეული სახეობების მიხედვით, სატვირთო ავტომობილების რიცხვი შემცირდა 50,4 %-ით, ავტობუსებისა — 39,8 %-ით და მსუბუქი საავტომობილო ავტომობილებისა — 7,4 %-ით. გარდა ამისა, ამ პერიოდში არ ხდებოდა ავტო პარკის ახალით შევსება. ამასთან სამხრეთ ოსეთში და აფხაზეთში ომის პერიოდში მრავალი ავტოსანტრანსპორტო საშუალება დაინგა და განადგურდა, ადგილი ჰქონდა ავტომობილების დატაცებას, რომელთაც რეალიზაცია რეს-

საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტის ბანკითარების ძირითადი მაჩვენებლები ცხრილი N2

მაჩვენებლების დასახელება	ზომის ერთეული	1985წ.	1990წ.	1993წ.	1995წ.
ტვირთების ვადაზ. ავტოტრანსპორტით	მლნ ტ.	175.92	167.07	10.42	8.7
ხვედრითი წილი ყველა სახის ტრანსპ. გადაზიდ.	%	78.0	81.6	51.1	63.8
ტვირთბრუნვა	მლნ ტ./კმ	30175.5	2517.6	121.1	130.0
ხვედრითი წილი საერთო ტვირთბრუნვაში	%	4.3	3.4	0.4	0.2
მგზავრთა გადაყვანა	მლნ კაცი	804.2	735.2	57.3	53.0
ხვედრითი წილი მგზავრთა ყველა სახის ტრანსპ. საერთო გადაყვანაში	%	94.4	97.6	86.8	93.0
მგზავრთბრუნვა	მლნ მგზავ./კმ	8169	8335	954	1300
ხვედრითი წილი საერთო მგზავრთბრუნვაში	%	49.1	51.8	37.8	53.3
საავტომობილო პარკის გამოყენების კოეფიციენტი	%	69	60	6.5	4.2

პუბლიკის გარეთ უკეთოდობდაო.

გარდა იმისა, რომ საავტომობილო ტრანსპორტი სამუშაოს უქონლობის გამო ვერ ფუნქციონირებს, არის სხვა ფაქტორებიც, რომლებიც განაპირობებენ საავტომობილო ტრანსპორტის ნორმალურ მუშაობას. ავტოსატრანსპორტო საწარმოებს არ გააჩნიათ ფულადი სახსრები სათადარიგო ნაწილების, საწვავ საცხები და სხვა დამხმარე მასალების შესაძენად. სახსრების უქონლობის გამო ვერ ხერხდება საავტომობილო ტრანსპორტის მოძრავი შემადგენლობის პარკის განახლება, შეესება ახალი მარკისა და ტიპის ავტომობილებით, არსებული პარკი მოძველებული და ავტომობილების დიდი ნაწილი ტექნიკურად გაუმართავია.

სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული მსუბუქი ავტომობილების 36.5 %, სამგზავრო ავტომობილების 29.5 % და სატვირთო ავტორანსპორტის 33.9 % გაუმართავ მდგომარეობაშია.

ხოლო ვერძო საკუთრებაში, შესაბამისად ზემოაღნიშნული მაჩვენებელი შეადგენს 42; 38 და 44.5 %-ს. ავტომობილების გაუმართავ მდგომარეობაში ყოფნა ძირითადად გამოწვეულია მოძრავი შემადგენლობის პარკის მოძველებით, სათადარიგო ნაწილების უქონლობით.

საქართველოს ტრანსპორტის სამინისტროს საავტომობილო ტრანსპორტის დეპარტამენტის ხელმძღვანელობის აზრით საავტომობილო პარკი იმდენად მოძველებულია, რომ თუკი მოძრავი შემადგენლობის სერტიფიცირებას ჩაატარებენ ევროპული სტანდარტით, ალბათ მოთხოვნებს მხოლოდ ერთეული ავტოსატრანსპორტო საშუალებები თუ დააკმაყოფილებს. მოძველებული და გაუმართავი სატრანსპორტო საშუალებებით ტვირთების გადაზიდვა და მგზავრთა გადაყვანა, რომ აღარაფერი ვთქვათ ტრანსპორტირების პროცესის უსაფრთხოების მიზანშეწონილობაზე, მნიშვნელოვნად ზრდის ტრანსპორტირების დანახარჯებს, რაც ადგილობრივ გადამზიდვეებს არაკონკურენტულს ხდის უცხოელ გადამზიდველებთან შედარებით. სწორედ ამით შეიძლება აიხსნას ის მდგომარეობა, რაც საქართველოში საერთაშორისო ავტოგადაზიდვებში არის.

საქართველოს ბაზრის, საერთაშორისო ავტოგადაზიდვისა და მგზავრთა გადაყვანის საქმური ანექსირებადია თურქი და ბერძენი გადაზიდვის ბიზნისი,

რომლებიც მომსახურების უფრო მაღალ დონეს (ტრანსპორტირების ფასი, დრო, უსაფრთხოება) სთავაზობენ მომხმარებელს. გარდა ამისა არის შემთხვევები, როცა ისინი მონაწილეობენ შიდა გადაზიდვებშიც და ისედაც მცირე დატვირთვით მომუშავე საშაშულო ავტოსატრანსპორტო საწარმოებს დამატებით სირთულეებს უქმნიან. მათი მხრიდან ამგვარი საქმიანობა რა თქმა უნდა არალეგალურ ხასიათს ატარებს, რაც გამოიხატება იმაში რომ არ ხდება მათი საქმიანობის აღრიცხვა, ისინი არ იხდიან გადასახადს განუვლი მომსახურებით მიღებულ შემო-

სავლიდან, არ ხდება მათ მიერ შიდა გადაზიდვებისათვის საჭირო ლიცენზიის შეძენა და სხვ. ყოველივე ეს არათანაბარ პირობებში აყენებს ადგილობრივ და უცხოელ გადაზიდველებს. საჭიროა ამგვარი ფაქტების დაფიქსირება და შესაბამისი ზომების გატარება საშაშულო გადამზიდველების ინტერესების დაცვის მიზნით. ეს არ გულისხმობს უცხოური სატრანსპორტო კომპანიებისათვის უფრო მაღალი დაბეგვრის განაკვეთების და სერტიფიცირების უფრო მკაცრი მოთხოვნების დადგენას, რაც გამოიწვევდა ადგილობრივი გადამზიდველებისთვის ე.წ. "სასათბურე პირობების" შექმნას და შესაბამისად კონკურენციის შეზღუდვას. აქ ლაპარაკია მხოლოდ საწყისი თანაბარი პირობების მიღწევაზე, რაც ჯანსაღი კონკურენციის პირობებში, აუცილებლად გამოიწვევს საშაშულო სატრანსპორტო კომპანიების მომსახურების დონის თანამედროვე სტანდარტებთან მიახლოებას.

ბოლო წლებში მიღწეული საერთო სტაბილურობისა და ეკონომიკური აღმავლობის ფონზე ტრანსპორტის სფეროშიც შეიმჩნევა გარკვეული პროგრესი. ამაზე მეტყველებს თუნდაც ის ფაქტი, რომ სავაჭრობლად გაიზარდა ავტომობილების მოძრაობის ინტენსივობა და ქალაქში ზოგჯერ ადგილი აქვს "საცობებსაც" ტრანსპორტის დარგში მიღწეული წინსვლა მოსალოდნელიც იყო, რადგან როგორც ცნობილია, ეკონომიკის ისეთი დარგების, როგორცაა სოფლის მეურნეობა, მშენებლობა, მრეწველობა და სხვა, მცირეოდენი გამოცოცხლებაც კი, მნიშვნელოვნად ზრდის ტრანსპორტის დატვირთვის დონეს. ტრანსპორტის მოძრაობის ინტენსივობის ზრდა დაფიქსირდა არა მარტო ქალაქის შიდა გზებზე, არამედ შიდა სახელმწიფოებრივ და საერთაშორისო მნიშვნელობის გზებზეც. მაგალითად, 1997 წელს 1988 წელთან შედარებით(ამ პერიოდში დაფიქსირდა საქართველოს გზებზე მოძრაობის ინტენსივობის პიკი) თბილისი-გორის მონაკვეთზე მოძრაობის ინტენსივობამ დაახლოებით 50% შეადგინა, კახეთის მიმართულებით 40% და მარნეულის მიმართულებით ასევე 40%.

განსაკუთრებით შთამბეჭდავია 1997 წელს ტრანსპორტის სამინისტროს საბიუჯეტო შემოსავლების ოდენობა, მან 44 მლნ ლარი შეადგინა, რაც 2,3-ჯერ მეტია 1996 წლის ანალოგიურ მაჩვენებელზე და 14 მლნ ლარით მეტი საპროგნოზო მაჩვენებელზე. ამ საერთო ზრდაში რა თქმა უნდა თავისი წვლილი საავტომობილო ტრანსპორტმაც შეიტანა. როგორც სტატისტიკური ინფორმაცია ცხადყოფს საავტომობილო ტრანსპორტის დარგი თანდათან გამოცოცხლდა და დაიტვირთა.

1997 წელს საერთო სარგებლობის საავტომობილო ტრანსპორტით გადაზიდული იყო 12,2 მლნ ტონა ტვირთი, ტვირთბრუნვამ კი 303,5 მლნ ტონა/კილომეტრი შეადგინა. წინა წელთან შედარებით ტვირთზიდვის მოცულობა 38,6%-ით გაიზარდა, ხოლო ტვირთბრუნვა კი 2,3-ჯერ. საერთო სარგებლობის ავტობრუნვებით გადაყვანილია 176 მლნ მგზავრი, ნაცვლად 1996 წელს გადაყვანილი 141 მლნ მგზავრისა, ანუ 24,8%-ით მეტი. შესაბამისად 2,1-ჯერ გა-

იზარდა მკზაერთბრუნვის მოცულობაც. ნლიურმა საბიუჯეტო შემოსავალმა კი 10,5 მლნ ლარი შეადგინა, რაც ოთხჯერ აღემატება 1996 წლის დონეს.

ბოლო დროს განსაკუთრებით შეინიშნება სატრანსპორტო საშუალებების მომრავლება თბილისში. გამოჩნდნენ უცხოური მსუბუქი ტაქსები და მომრავლდნენ მიკროავტობუსები. აღდგა ზოგიერთი ავტობუსისა და ტროლეიბუსის მარშრუტები. 1997 წელს თბილისში მოქმედებდა 257 სატრანსპორტო საწარმო, ხოლო მოძრავი სატრანსპორტო შემადგენლობის რაოდენობა კერძო სექტორის ჩათვლით 2921 ერთეულს შეადგენს. მათ შორის 2796 ავტობუსია, აქედან 2257 მიკროავტობუსია, რომელთაგანაც 1769 მუშაობს ხაზზე.

პერსპექტივაში აუცილებელია საქართველოს სავტომობილო პარკების აღჭურვა სერთაშორისო სტანდარტების შესაბამისი მოძრავი შემადგენლობით და ასევე აუცილებელია ტექნიკური მომსახურების ბაზის გადართობა, რაც სატრანსპორტო გადაზიდვების ინფრასტრუქტურის აუცილებელ ელემენტს წარმოადგენს. აგრეთვე თუ გავითვალისწინებთ ჩვენი ვზებით უცხო ქვეყნების მზარდ დაინტერესებას, თანამედროვე საგზაო ინფრასტრუქტურა პერსპექტივაში ქვეყნისათვის უცხოური ვალუტის შემოსავლის მნიშვნელოვანი წყაროც გახდება.

გიორგი თაგუაშვილი
ეკონომისტი