

# გიულეტენი

№ 5  
1998  
პარტი

საქართველოს  
სტრატეგიული კვლევებისა  
და განვითარების ცენტრი



საინვესტიციო და  
საგადასახლო გარემო

მოქალაქის უპოსაქვები

საქართველოს  
საგარეოაღმოსავლეთო სისხვევა

FRIEDRICH  
EBERT  
STIFTUNG

თბილისი

C 99 - 02463

საქართველოს სტრატეგიული კვლევებისა  
და განვითარების ცენტრი

**შინაარსი**

დავით აბაღლოძე  
საინვესტიციო და საგადასახადო გარემო ..... 3

გრიგოლ ფანცულაია  
ოჯახების შემოსავლები ..... 18

გიორგი თაბუაშვილი  
საქართველოს სატრანსპორტო სისტემა  
(საავტომობილო გზები და ავტოტრანსპორტი) ..... 22

„Investitions- und Steuerraum Georgiens“, Seminarmaterialien vom 31. März  
1998  
(„Sainwestitio da sagadasachado garemo. odjachebis schemosawlebi.  
saqartweლოს satransporto sistema“)

პროექტის დაფინანსებისათვის  
განსაკუთრებულ მაღლობას ვუხდით  
ფრიდრიხ ებერტის ფონდს



# საქართველოს სანიწესტიციო და საგადასახადო გაკვეთი

გარდამავალი ეკონომიკის მქონე და განვითარებადი ქვეყნები დღესდღეობით მწვავედ განიცდიან პრობლემას, რომელიც დაკავშირებულია საყოფარესო 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 დანაზღაურებას, რაც ინვესტიციების სიმწირეს ნიშნავს. ეკონომიკაში არასაკმარისი კაპიტალდაბანდებათა 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 გაუკეთდეს საქართველოში არსებულ საგადასახადო და სანიწესტიციო გარემოს, გამოვლინდეს ნაკლოვანებები და დადებითი მხარეები, მოხდეს მიმდინარე სიტუაციის შედარება შეზობილ ქვეყნებში არსებულ მდგომარეობასთან.

ქვეყნის სანიწესტიციო გარემოს ჩამოყალიბებაში შემდეგი ფაქტორები იღებენ მონაწილეობას: 1. მაკროეკონომიკური მდგომარეობა (მშპ-ს მოცულობა, მშპ ერთ სულ მოსახლეზე განაგარიშებით, მშპ-ს ზრდის ტემპი, ინფლაცია, ვალუტის ვაცვლითი კურსი); 2. ექსპორტზე ორიენტაციის დონე (ექსპორტი გადაშუშავებით დარგების პროდუქტის წილი); 3. სოციალ-პოლიტიკური ფაქტორები (შათ შორის კორუფცია გაშუქდება ცალკე შემდგომ მოხსენებაში); 4. ბიზნესის ფუნქციონირების პირობები.

იმისათვის, რომ ქვეყანაში ბიზნესმა პოვოს 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 უხერხულობას უქმნიდა როგორც გადასახადის გადახდელს, ისე მის ამკრეფებსაც. საქართველოს საგადასახადო სისტემა დღევანდელი მდგომარეობით შემდეგნაირად გამოიყურება (აქცენტი გაკეთებულია ძირითად გადასახადებზე): — დამატებული ღირებულების გადასახადი (შემდგომში — დღე), რომელსაც ზშირად ევროპულ გადასახად-

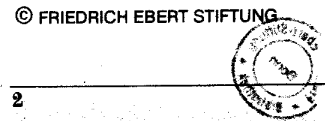
საც უწოდებენ ფართოდ გამოიყენება დასავლეთ ევროპის ქვეყნებში. აღსანიშნავია, რომ საქართველოში საერთო საგადასახადო შემოსავლებიდან ყველაზე მეტი წილი დღე-ზე მოდის, თუმცა აღინიშნოს, რომ რეალური შემოსავლები პოტენციურად ვაცვლითი ჩამორჩება. ეს შემდგომი გაანგარიშებიდან გამომდინარეობს: 1997 წლის მონაცემებით მშპ-ს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

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

თურქეთში დღე-ს განაკვეთები კლასიფიცირებულია საქონლის კატეგორიების მიხედვით. საქართველოში განვითარებულ ქვეყნებთან შედარებით დღე-ს განაკვეთი უმნიშვნელოდ, მაგრამ მაინც მაღალია (სადაც დღე-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 შეზობილი ქვეყნებისაგან. საქართველოში დღე-ს შედარებით მაღალი განაკვეთის შემოღება გამართლებულია ქვეყნის განვითარების საფეხურთან გამომდინარე და აგრეთვე იმ მოსაზრების გამო, რომ განსხვავებით სხვა გადასახადებისაგან დღე-ს ადმინისტრირება უფრო იოლია (იხ. ცხრილი №1!).

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

საქართველოში დღე-ს შედარებით მაღალი განაკვეთის შემოღება გამართლებულია ქვეყნის განვითარების საფეხურთან გამომდინარე და აგრეთვე იმ მოსაზრების გამო, რომ განსხვავებით სხვა გადასახადებისაგან დღე-ს ადმინისტრირება უფრო იოლია (იხ. ცხრილი №1!).



საგადასახადო კოდექსის თანახმად (მუხლი 273. გარდამავალი 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 მომხარებისათვის ნაყიდ ავტომობილებზე. ამგვარი მიდგომა არამართებულია, ვინაიდან იგი ხელს უშლის საავტომობილო ბიზნესის განვითარებას საქართველოში და დამოკიდებულს ხდის ქართველ მომხმარებლებს მეზობელი ქვეყნების ბაზარზე.

**მსუბუქი ავტომობილების იმპორტზე დანახაული 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><b>შეღავათებული იბეგრება:</b> სასოფლო-სამეურნეო პროდუქციის პირველადი მინორდები მის სამრეწველო გადაამუშავებამდე; ძირითადი საშუალებების იმპორტი; საქსპორტო პროდუქციის დასამზადებლად განკუთვნილი ნედლეულისა და ნახევარფაბრიკატების იმპორტი. სამედიცინო მომსახურება. ფარმაცევტული პრ.-ის მიწოდება. შურნალ-გაზეთების, რეკულმების მიწოდება. ფინ. მომსახურება.</p>	<p>20%. საქონლის და მომსახურების ექსპორტი-0%. <b>შეღავათები:</b> ძირითადი სასოფლო-სამეურნეო პროდუქციის მინორდება; ნედლეულის სახით ძვირფასი ლითონების მინორდება. 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 კაცამდე დასაქმებული და რომელთა წლიური ბრუნვა ნაკლებია 2500 მინ. ხელფასის განთავისუფლებული არიან გადასახადისგან. რუსეთის საბაჟო ტერიტორიაზე საქონლის შემოსვლისას, იგი იბეგრება განაკვეთით, რომელიც ტოლია სხვაობისა რუსულ დღგ-ს ტარიფსა და ექსპორტორი ქვეყნის ეროვნ. ტარიფს შორის (თუკი ექსპორტი იბეგრება დღგ-ით). თუკი ეროვნ. ტარიფი აღემატება რუსულს, საქონელი იბეგრება ეროვნ. განაკვეთით.</p> <p><b>შეღავათები:</b> 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 საქონელი ან უნაკლებია იგი არ იბეგრება. ელ-ენერჯის მიწოდება - 0%.</p> <p><b>შეღავათები:</b> განსაკუთრებული ყურადღებას იქცევენ რუსეთის მიწოდება; სადაზღვევო პროდუქტების მიწოდება; კერძო და საბანკო მომსახურება; სამედიცინო პრ.-ის მიწოდება; სამედიცინო მომსახურება; უცხოური ინვესტიციები მიმეჭმნილი სანარმოები, რომლებიც რეგისტრაციისას იბეგრებიან 1993 წ.-ის 20 მაისამდე ხუთი წლით განთავისუფლებული არიან.</p> <p><b>შეღავათები:</b> საბანკო და სადაზღვევო მომსახურება; საზღვაო, საჰაერო და სარკინიგზო ტრანსპორტით მიწოდება, ასევე მათზე საზღვაო და აერო-პორტებში განთავსებული მომსახურება; საერთ. სატრანსპორტო მომსახურება; უცხოური ნავთობპროდუქტების ადგილობრივი ნავთობსადენებით ტრანსპორტირება.</p>	<p>15% საქონლის და მომსახურების ექსპორტი - 0%. 1%-გარკვეული სასოფლო-სამეურნეო საქონლის მიწოდება; წიგნების გაზეთებისა და ყურნალების მიწოდება; ნახშირი ა/მანქანების მიწოდება. 8%-კვეთის ძირითადი პროდუქტების მიწოდება; კერძო და საბანკო მომსახურების მისთვის. 23%- ფუფუნების საგნების მიწოდება; 40%- 2000 კუბურ სმ.-ზე მეტი სიძლიერის ა/მანქანების მიწოდება.</p> <p><b>შეღავათები:</b> საბანკო და სადაზღვევო მომსახურება; საზღვაო, საჰაერო და სარკინიგზო ტრანსპორტით მიწოდება, ასევე მათზე საზღვაო და აერო-პორტებში განთავსებული მომსახურება; საერთ. სატრანსპორტო მომსახურება; უცხოური ნავთობპროდუქტების ადგილობრივი ნავთობსადენებით ტრანსპორტირება.</p>	<p>25%. გადასახადისგან განთავისუფლებული არიან: - 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>

მომავლის გადასახადი საქართველოსა და მეზობელ ქვეყნებში (ცხრილი N2)

საქართველო	სომხეთი	აზერბაიჯანი	რუსეთი	უკრაინა	თურქეთი
<p>20% საქართველოს სანარმოების მიერ გადახდილი დივიდენდებზე გადახდის წყაროსთან - 10%. გადახდილი პროცენტებზე გადახდის წყაროსთან - 10%; არარეზიდენტთა შემოსავლების დაბეგვრა გადახდის წყაროსთან: საქართველოს სანარმოების მიერ გადახდილი შენატანებზე - 4%. საქართველოს სანარმოს გადასახდელი საერთ. გადახდებზე - 10%. გარკვეული სასოფლო-სამეურნეო საქონლის მიწოდება; წიგნების გაზეთებისა და ყურნალების მიწოდება; ნახშირი ა/მანქანების მიწოდება. 8%-კვეთის ძირითადი პროდუქტების მიწოდება; კერძო და საბანკო მომსახურების მისთვის. 23%- ფუფუნების საგნების მიწოდება; 40%- 2000 კუბურ სმ.-ზე მეტი სიძლიერის ა/მანქანების მიწოდება.</p> <p><b>გადასახადისგან თავისუფლებული არიან:</b> საბიუჯეტო და საქველმოქმედო ორგანიზაციების მიერ მიღებული მოგება; ორგანიზაციის მიერ მიღებული გრანტი; შემოწინებულობები და სანეფრო შენატანები; საქუთარი წარმოების სასოფლო-სამეურნეო პრ.-ის სამრეწველო გადაამუშავებამდე მიწოდებით მიღებული მოგება; საქართველოში მიღებული მოგება. 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%; კაზინოები - 70%.</p> <p><b>გადასახადისგან თავისუფლებული არიან:</b> სასოფლო-სამეურნეო სანარმოები, აგრეთვე ახლად შექმნილი სანარმოები მათი რეგისტრაციიდან ორი წლის განმავლობაში. უცხოური კაპიტალის მონაწილეობით შექმნილი სანარმოები სარგებლობენ შედევით და საქველმოქმედო ორგანიზაციების მიერ მიღებული მოგება; ორგანიზაციის მიერ მიღებული გრანტი; შემოწინებულობები და სანეფრო შენატანები; საქუთარი წარმოების სასოფლო-სამეურნეო პრ.-ის სამრეწველო გადაამუშავებამდე მიწოდებით მიღებული მოგება; საქართველოში მიღებული მოგება.</p>	<p>ერთობლივი სანარმოები 30%-ზე მეტი უცხოური კაპიტალით: \$200 ათასამდე - 25%; \$200 - დან 400 ათასამდე - 30%; 400-დან 500 ათასამდე - 35%. სააქციო კომპანიული ბანკები-45%; ერთობლივი სანარმოები 30%-ზე ნაკლები უცხოური კაპიტალით - 25%; 10%-შიათან რაიონებში.</p> <p><b>გადასახადისგან თავისუფლებული არიან:</b> საბიუჯეტო და საქველმოქმედო ორგანიზაციების მიერ მიღებული მოგება; ორგანიზაციის მიერ მიღებული გრანტი; შემოწინებულობები და სანეფრო შენატანები; საქუთარი წარმოების სასოფლო-სამეურნეო პრ.-ის სამრეწველო გადაამუშავებამდე მიწოდებით მიღებული მოგება; საქართველოში მიღებული მოგება.</p>	<p>35%. სათამაშო ბიზნესიდან მოგება-90%; შოუ ბიზნესიდან მიღებული მოგება-70%; მცირე სანარმოებისათვის მოქმედებენ შემდეგი შეღავათები: 1) 100მლნ. რუბლამდე -23%; 2) 100მლნ.-ს ზევით -35%.</p>	<p>30%. საშუამავლო გარიგებებიდან, აუქციონებიდან და სხვაგვარი მიწოდების გათვალისწინებით; <b>გადასახადისგან თავისუფლებული არიან:</b> სამშენებლო, კულტურული და ჯანდაცვის ორგანიზაციები, ავტორულ და ჯანდაცვის რეგულირების სააგენტოები, რომლებიც გადასახდებიან არარეზიდენტების მიერ მიღებული მოგება; ორგანიზაციის მიერ მიღებული მოგება; ორგანიზაციის მიერ მიღებული გრანტი; შემოწინებულობები და სანეფრო შენატანები; საქუთარი წარმოების სასოფლო-სამეურნეო პრ.-ის სამრეწველო გადაამუშავებამდე მიწოდებით მიღებული მოგება; საქართველოში მიღებული მოგება.</p>	<p>25%. გადასახადისგან განთავისუფლებული არიან: - 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 სანარმოათვის, რომლის გადამხდელიც 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 უფლებები იქნება თუკი შეღავათიანი განაკვეთები დაუწესდებათ პროორიტეტული დარგების სანარმოებს. მაგალითისთვის, თურქეთში შეღავათიანი განაკვეთი მოქმედებს ტურისტული 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.

**შეღავათებული საამორტიზაციო ნორმების გამო რეალური მოგების გადასახადი საქართველოში უფრო მაღალია.**

**ფიზიკურ პირთა შემოსავლო 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 ლეგალიზებისა და აღრიცხვისათვის მოსაწესრიგებლად აუცილებელია საშემოსავლო გადასახადის ცენტრტურისა და საპროცენტო განაკვეთების სერიოზული რეორგანიზაცია.

**მოსახლეობის შემოსავლების ლეგალიზაცია და ალრიცხვითობის მოსაწესრიგებლად აუცილებელია საშემოსავლო გადასახადის სტრუქტურისა და საპროცენტო განაკვეთების სერიოზული რეორგანიზაცია.**

როგორც წესი ქვეყანაში საშემოსავლო გადასახადის უდრებლესი საპროცენტო განაკვეთისთვის

დაწესებულ თანხას საფუძვლად უდევს საარსებო მინიმუმი. სხდ-ს შეფასებით საარსებო მინიმუმი ერთი ადამიანის თვეში შეადგენს 108 ლარს ე.ი. ერთ კაცს წელიწადში ესაჭიროება 1284 ლარი. სოციალური სამართლიანობის პრინციპებიდან გამომდინარე ეს თანხა საერთოდ არ უნდა დაიბეგროს. მაგრამ აქვე ვსაბათვლიანინებელია საქართველოში არსებული რეალური სოციალურ-პოლიტიკური მდგომარეობა და უპირველეს ყოვლისა ის მომენტი, რომ ქვეყანაში მოუწესრიგებელია აღრიცხვითობა. გამომდინარე ყოველივე აქედან საჭიროა გავითვალისწინოთ სხდ-ს მონაცემი 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 მეტ-მეტ, 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 აღებულ 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 შემდეგ შემთხვევაში გათვალისწინებულია დასაბეგრი შემოსავლიდან 96 ათასი ლირის (დაახლოებით \$60-ის გამოქვითვა).

(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 ლუღზე, საავტომობილო ბენზინზე. აღსანიშნავია, რომ სომხეთსა და უკრაინას გააჩნია განსხვავებული განაკვეთები შიდა წარმოებულ და იმპორტირებულ სააქციზო საქონელზე, რაც არ შეიძლება ჩაითვალოს მათი საგადასახადო სისტემის დადებით მხარედ. პირველ რიგში უნდა აღინიშნოს, რომ საქციზო ტარიფების ამგვარი დიფერენციატია ენაწარმდებებზე მსოფლიო სავაჭრო ორგანიზაციის მოთხოვნებს. მეორე მხრივ, აქციზი არ წარმოადგენს იმ ისტრუმენტს, რომლითაც უნდა მოხდეს ეროვნული წარმოების მხარდაჭერა იმპორტულთან შედარებით. ამისთვის არსებობს საბაჟო ტარიფი.

**პირადი საშემოსავლო გადასახადი საქართველოსა და მიზნობრივ ქვეყნებში (ცხრ. N3)**

საპარტიო-საინფორმაციო	სომხეთი	აზერბაიჯანი	რუსეთი	უკრაინა	თურქეთი
9 ლარამდე - 0% 200 ლარამდე - 12% 201-დან 350 ლარამდე - 15% 351-დან 600 ლარამდე - 17% 601 და მეტი - 20% <b>არ იბეგრება ფიზიკურ პირთა შემოსავლების შედეგი სახეობა:</b> გრანტი, სახ. პენსია, სახ. სტიპენდია და სახ. დასმარება; ალიმენტი; შემოსავალი, რომელიც მიიღება საკუთარი წარმოების სასოფლო-სამეურნეო პროდუქტის რეალიზაციით	10 მინ. ხელფასი - 12%; 208 მ.-18%; 408 მ.-25%; 408 მ.-ზე მეტი - 30% <b>არ იბეგრება ფიზიკურ პირთა შემოსავლების შედეგი სახეობა:</b> გრანტი, სახ. პენსია, სახ. სტიპენდია და სახ. დასმარება; ალიმენტი; შემოსავალი, რომელიც მიიღება საკუთარი წარმოების სასოფლო-სამეურნეო პროდუქტის რეალიზაციით	0,5 მ.ბ.-მდე - 2%; 0,5 მ.ბ.-დან 1 მ.ბ.-მდე - 6%; 1 მ.ბ.-დან 3 მ.ბ.-მდე - 10%; 3 მ.ბ.-დან 6 მ.ბ.-მდე - 12%; 6 მ.ბ.-დან 12 მ.ბ.-მდე - 15%; 12-დან 20-მდე - 20%; 20-დან 35-მდე - 30%; 35-მდე - 30%; 35-დან 50-მდე - 40%; 50 მ.ბ.-ზევით - 55%.	60 მლნ. რუბლამდე - 12%; 60 მლნ.-ს ზევით - 30%. საგადასახადო ბაზიდან გამოსაქვითი თანხები: ერთი მინ. ხელფასი ყოველთვიურად ერთი მინ. ხელფასი ყოველ ერთ ბავშვზე. საქველ-მოქმედო მიზნებზე დახარჯული თანხანი (სანორმის ფარგლებში) <b>არ იბეგრება:</b> სახ. დასმარებები, პენსიები; სტიპენდიები; ალიმენტები; ფერმერულ მეურნეობათა ნევრების შემოსავლები რეგისტრაციიდან ხუთი წლის განმავლობაში.	18 მ.ბ.-დან 5 მ.ბ.-მდე - 10%; 5-დან 10 -მდე - 20%; 10-დან 15-მდე - 30%; 15-დან 25-მდე - 40%; 25 მ.ბ.-ზე მეტი - 50%. უცხოური ვალუტით მიღებული შემოსავლი იბეგრება არსებული განაკვეთების განახლებით. მალაროელთა ხელფასი - 10%-ით. <b>არ იბეგრება:</b> პენსიები; ალიმენტები; ქონების გაყიდვიდან მიღებული მოგება.	პროგრესული განაკვეთები — 25%-დან 55%-მდე. <b>არ იბეგრება:</b> მცირე ფერმერთა შემოსავალი; წვრილი ვაჭრების და ხელოსნების შემოსავალი; სახ. ობლიგაციებიდან მიღებული მოგება.

**საპარტიო-საინფორმაციო ობიექტული სააქციზო გადასახადი საქართველოსა და მიზნობრივ ქვეყნებში (ცხრ. N5)**

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

**საპარტიო-საინფორმაციო დროულად უნდა იქნეს შემოღებული სააქციზო მარკების პრაქტიკა.**

**სოციალური გადასახადი** წარმოადგენს სოციალური უზრუნველყოფისა და დასაქმების ერთიანი სახელმწიფო ფონდების ფორმირებისათვის აუცილებელ მენატანს, რომელსაც გადასახადის გადამხდელი საგადასახადო კოდექსის თანახმად გათვალისწინებული განაკვეთებით იხდიან. სოციალური გადასახადის განაკვეთის სიდიდის მიხედვით შეგ-

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

**საერთაშორისო სტანდარტებში სოციალური გადასახადი საქართველოში, ისევე როგორც მიზნობრივ ქვეყნებში საკმაოდ მაღალია.**

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

**საგარეო ვაჭრობის დაბეგვრა.** 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 გააბტაროს პროტექციონისტული ღონისძიებები. მეზობელ ქვეყნებთან შედარებით, საქართველოში საიმპორტო ტარიფი დაბალია, გამოიკლასა სომხეთი და უკრაინა, სადაც 0 და 10%-იანი განაკვეთები მოქმედებენ. თუმცა უნდა გავიხსენოთ, რომ ორივე ქვეყანას განსხვავებული სააქციზო განაკვეთები აქვს შემოღებული ეროვნული წარმოების და იმპორტულ პროდუქტაზე, რაც პროტექციონისტული პოლიტიკის გატარების ფარულ საშუალებად აღქმება.

**საპარტევლო საინვესტიციო ტარიფი დაბალია, გაიმრავალისა სომხეთი და უკრაინა, სადაც 0 და 10%-იანი განაკვეთები მოქმედებენ. თუმცა უნდა გავიხსენოთ, რომ ორივე ქვეყანას განსხვავებული სააქციზო განაკვეთები აქვს შემოღებული ეროვნული წარმოების და იმპორტულ პროდუქტაზე, რაც პროტექციონისტული პოლიტიკის გატარების ფარულ საშუალებად აღქმება.**

აუცილებელი ღონისძიების სახით საჭიროა საქართველოში გატარდეს საბაჟო ტარიფების მკაცრი დიფერენცია. მაღალი განაკვეთები უნდა დანესდეს იმ პროდუქტებზე, რომელთა წარმოება საქართველოში პროორიტეტულ მიმართულებად ითვლება, ასევე საჭიროა მოხდეს სისტემატური გამოვლენა საქონლის იმ სახეობებისა, რომლებიც საქართველოში დემპინგური ფასებით შემოიტანება და მოხდეს აღმკვეთი ღონისძიებების გატარება. (იხილეთ ცხრ. №6).

**აქციზები საპარტევლოსა და მიჯობელ ქვეყნებში (ცხრილი N4)**

საპარტევლო	სომხეთი	აზერბაიჯანი	რუსეთი	უკრაინა	თურქეთი
1) ყურძენი ღვინოები და ღვინომასალები, შამპანურის და ცქრალა ღვინოების გარდა - 15%; 2) შემავრებული ღვინოები - 50%; 3) ყურძენის ცქრალა და შუშუნა ღვინოები - 20%; 4) შამპანური ღვინოები - 100%; 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) ხიზილა - 20%.	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.); ხალორები - 50%; ბენზინი - 25%. აქციზისაგან განთავისუფლებულია - ნედლეული, რომელიც გამოიყენება სააქციზო საქონლის წარმოების ნაწარმის ექსპორტის დროს ფარგლებს გარეთ. საბურავები - 25% (შიდა) და 15% (იმპ.).	ღვინოები - 40-90%; ლუდი - 75% სპირტი - 90%; თევზული - 50%; ბენვეული - 50%; საბურავები - 20%; ხალორები - 40%; თამბაქო - 50% (შიდა) და 30% (დსთ-ში ექსპ.); ბენზინი - 52,6%; მათუთი - 26,2%; შოკოლადი - 40%.	ღვინოები, შამპანური - 100% - და 300% - მდე; განაკვეთები - 6000 რ. 1ლ-ზე. ლუდი - 7000 რ. 1ლ-ზე. ეთილის სპირტი - 15000 რ. 1ლ-ზე. სიგარეტებზე - 6000-დან 23000-მდე 1000 ლერზე. იუველირი ნაწარმი - 45%; ა/მანქანები - 10%. ბენზინი - 70%. ბუნ. აირი - 30%. დიზელის საწვავი - 30%.	განაკვეთები მერყობენ 10% - და 300% - მდე; განაკვეთები შიდა საქონელსა და იმპორტულ საქონელზე.	აქციზს აქ უწოდებენ შემავრებულ დღგ-ს. თამბაქო - 100%; ყველა სახის სპირტი - 100%; ღვინო და ლუდი - 15%; არაალკოლოური სასმელები - 10%; მეთილის სპირტი - 50%; სათამაშო კარტი - 60%; გადასახადისაგან განთავისუფლებულია ყველა სახის ღვინოები, გარდა შუშუნა ღვინოებისა, აგრეთვე ხილის ნენები.

**საჭიროა საპარტევლო საბაჟო ტარიფების ფართო დიფერენცია.**

**სომხეთში გადასახადი საპარტევლოსა და მიჯობელ ქვეყნებში (ცხრილი N5)**

საპარტევლო	სომხეთი	აზერბაიჯანი	რუსეთი	უკრაინა	თურქეთი
1) სოციალური უზრუნველყოფის ერთიანი საფონდო ფონდში - 27%. 2) დასაქმების ერთიანი სახელმწიფო ფონდში - 1%. 3) ვიზიტორი პირების ხელფასიდან სოც. უზრუნველყოფის ერთიანი სახელმწიფო ფონდში - 1%.	8 მინ. ხელფასამდე - 32%; 8-დან 16 მ.ხ.-მდე - 27%; 16მ.ხ.-ზე შემთ 22%.	1) დასაქმების ერთიანი სახ. ფონდში - 2%; 2) საპენსიო ფონდში: ხელფასის ფონდის - 35%; დაქირავებულის ხელფასის - 1%; 3) ინვალიდების ფონდში - 1%.	1) როცა საგადასახადო ბაზა 60მლნ. რუბლ ია: ა) 3,5% - სოც. დაზღვევის ფონდში; ბ) 1% - სახ. დასაქმების ფონდში; გ) 3,9% - აუცილებელი ფედერალური სამედიცინო დაზღვევის ფონდში. სულ - 8,4%. 2) 60მლნ. რუბლზე მეტი: ა) 1,5% - სოც. დაზღვევის ერთიანი სახ. ფონდში; ბ) 2,5% - აუცილებელი ფედერალური სამედიცინო დაზღვევის ფონდში. სულ - 4%.	1) ჩერნობილის ფონდი - დაბეჭდვის ობიექტი ხელფასის ფონდში - 2%; 2) დასაქმების ფონდში - 2%. 3) სოც. დაზღვევის ფონდში - 37% საწარმოთა ხელფასის ფონდში - 5%; სახ. ორგანიზაციების ხელფასიდან - 5%; საკუთარი ბიზნესის მქონე პირთა შემოსავალი - 9%.	

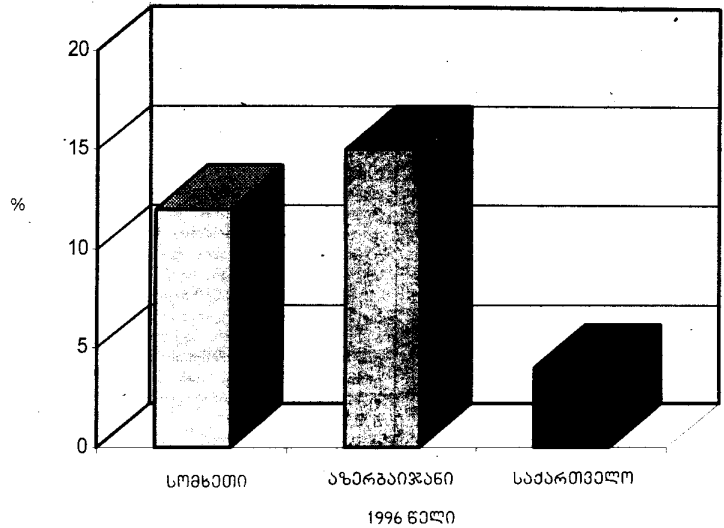
**საბაჟო ტარიფები საპარტევლოსა და მიჯობელ ქვეყნებში (ცხრ. N6)**

საპარტევლო	სომხეთი	აზერბაიჯანი	რუსეთი	უკრაინა	თურქეთი
საბაჟო მოსაკრებელი - 0,2%; საბაჟო ტარიფი იმპორტზე - 5/12%.	ექსპორტი - 0%. იმპორტზე 0-დან 10%-მდე. ექსპორტი - 0%.	იმპორტზე 0-დან 70%-მდე. ექსპორტზე - 70%.	იმპორტზე 2-დან 30%-მდე. ექსპორტზე - 1-დან 500%-მდე.	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.	განსხვავებული განაკვეთები (5-100%) მოქმედებენ საქონლის იმპორტზე. იმპორტული ფასების შეფასებებზე და სიფის ფასებით.

როგორც ზემოთ მოყვანილი მონაცემებიდან ჩანს, საქართველოს საგადასახადო რეჟიმი ერთ-ერთი ყველაზე ლიბერალური მაგნიტი ქვეყნების სისტემების შორის, თუმცა სომხეთს გააჩნია შეღავათები უცხოელ ინვესტორებისათვის. მაგრამ როგორც გამოვლილება 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 მოეცილა პირველი ქართული კანონი „უცხოური ინვესტიციების შესახებ“. თუმცა ამ კანონმა ვერ შეასრულა მნიშვნელოვანი როლი უცხოური ინვესტიციების მოზიდვის პირველი ქართული კანონი „უცხოური ინვესტიციები 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 კარიკაცან და 33 მუხლისაგან. მასში განსაზღვრულია უცხოელი ინვესტორთა უფლება-მოვალეობანი, უცხოური ინვესტიციების დაცვის სახელმწიფო გარანტიები. განსაკუთრებულ ყურადღებას იმსახურებს მე-5 კარის მუხლი N21, რომელიც ჩამოთვლილია ის შეღავათები, რომლითაც სარგებლობენ უცხოელი ინვესტორები გადასახადების გადახდისას. მაგალითად: პირველი მოგების გამოცხადებიდან ორი წლის განმავლობაში უცხოელი ინვესტორი თავისუფლდება მოგების გადასახადისგან, 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 შემოღინებას. 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 ძალშია. თავისი არსით 1996 წლის 12 ნოემბერის კანონი უფრო პროგრესულია, ვიდრე მისი წინამორბედი. ახალი კანონი მთლიანად შეესაბამება საერთაშორისო სტანდარტებს. ის გარემოება, რომ უცხოელი და ადგილობრივი ინვესტორები ერთნაირ მდგომარეობაში არიან ჩაყენებული, კანონის დადებით მხარედ უნდა ჩაითვალოს. დღევანდელი მსოფლიოს ქვეყნების უმრავლესობაში მოქმედებ საინვესტიციო კანონმდებლობა არ ითვალისწინებს შეღავათებს უცხოელი ინვესტორების მიმართ. მათი დანტერგების უფრო ეფექტურ გზებს წარმოადგენს არა შეღავათების დანესება, არა-

მედ მიზნადეული საგადასახადო რეჟიმის შექმნა. ახალი კანონის მიღების შემდეგ შეღავათების გაუქმებამ კიდევ ერთი დადებითი ეფექტი მოიტანა. კანონის თანახმად საინვესტიციო საქმიანობის სუბიექტი შეიძლება იყოს საქართველოს მოქალაქე, რომელიც უმდივად 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 მანიაუალაციის ნეალობით 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 იმიტომ, 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 ცდები ჰავანის ქარტის ფარგლებში, მაგრამ როგორც მალე გაირკვა მსოფლიოს ქვეყნები არ არიან მზად მიადნობ კონსენსუსს აღნიშნულ საკითხზე და მათ 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 კანონმდებლობის შესახებ. საქართველოს გაფორმებული აქვს ექვსი ორმხრივი საინვესტიციო შეთანხმება, კერძოდ ა.შ.შ.-თან (1994 წლის 7 მარტი), სამხრეთეთიან (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. საჭიროა ძირითად პარტნიორ ქვეყნებთან ასეთი ხელშეკრულებების გაფორმება, რაც გახდება მნიშვნელოვანი გარანტი რესუბლიკაში უცხოური ინვესტიციების

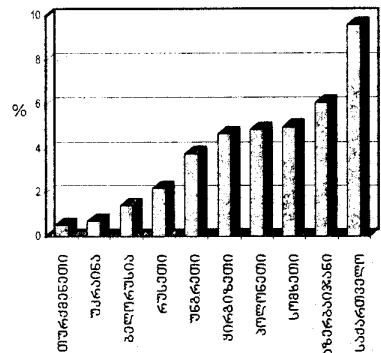
მოსაზიდად. ცნობისათვის ჩვენს მუხობელ ქვეყანას უკრაინას 23 მსგავსი ტიპის ხელშეკრულება აქვს გაფორმებული. ქვეყნების შიძლება დავყოთ ორ ჯგუფად: 1) ქვეყნები, რომლებიც განხორციელებული აქვთ ინვესტიციები საქართველოში, მაგრამ მათთან ორმხრივი საინვესტიციო ხელშეკრულებები არა გვაქვს გაფორმებული, ესენია: კორეა, გერმანია, ნიდერლანდები, რუსეთი, თურქეთი, ავსტრალია, შვეიცარია, იტალია, ავსტრია, კანადა, უნგრეთი, საფრანგეთი, ბელგია. 2) ქვეყნები, რომლებიც მსოფლიოში მსხვილი ინვესტორები არიან (ყოველწლიური ინვესტიციების მოცულობა მილიარდობით დოლარს ითვისებს) და საქართველოში არა აქვს განხორციელებული ინვესტიცია. ასეთ ქვეყნებთან განსაკუთრებით აუცილებელია საინვესტიციო ხელშეკრულებების გაფორმება. ესენია: შვედეთი, იაპონია, ჰონგ-კონგი, ლუქსემბურგი, დანია, ფინეთი, ესპანეთი, ჩინეთი, სინგაპური, ტაივანი. უცხოური ინვესტიციებზე მოქმედ ფაქტორებს შორის ერთ-ერთი ყველაზე მნიშვნელოვანია ქვეყანაში არსებული სოციალ-პოლიტიკური მდგომარეობა. ეს განსაკუთრებით ეხება განვითარებად ქვეყნებს. სოციალ-პოლიტიკურ ფაქტორებს მიეკუთვნება: პოლიტიკური სტაბილურობა, მრავალფეროვნება, ლენგვისტური, ეთნიკური და რელიგიური სიჭრელე, ქვეყნის მთლიანობა და სხვა. დასხვა მანიფესტაციებისა და დემონსტრაციების ჩატარების სიხშირე. საქართველოში ამ მხრივ არცთუ სახარბიულო მდგომარეობაა. ქვეყანაში იმატა რადიკალიზაციის ოპორტიუნის ძალების რაოდენობამ, ქვეყნის ტერიტორიული მთლიანობა დარღვეულია, რაც კიდევ უფრო ათავსებს მდგომარეობას, საპროტესტო აქციების ჩატარების შესაძლებლობები კიდევ არსებობს, კრიმინალური მდგომარეობა შორსაა იდგალოვებისაგან და რაც ყველაზე მთავარია ქვეყანაში კვლავ შეინარჩუნდა კორუფცია. უცხოური ინვესტიციების მოზიდვის თვალსაზრისით დიდი მნიშვნელობა ენიჭება სტაბილურ მაკროეკონომიკურ გარემოს, რადგან იგი წარმოადგენს ერთ-ერთ ძირითად განმსაზღვრელ ფაქტორს წარმატებული სანარბოო საქმიანობის განხორციელებულად. მაკროეკონომიკური გარემოს დამახასიათებელ ერთ-ერთ უმნიშვნელოვანეს ფაქტორს წარმოადგენს ბაზრის მოცულობა, რომელიც შემდეგი მაჩვენებლებით ხასიათდება: 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 მაჩვენებელზე დაეცა. მთლიანი შიდა პროდუქტის ზრდის უარყოფითმა ტემპებმა განაპირობეს ის, რომ რესპუბლიკაში არათუ არ შემოიღოდა ინვესტიციები, არამედ პირიქით, ამ პერიოდში საქართველოდან საკმაოდ რაოდენობით კაპიტალი გავიდა. მან კი მდგომარეობის კიდევ უფრო გაუარესების შეუწყო ხელი. 1994 წლის ბოლოს 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 მატეაა და გარდამავალი ეკონომიკის მქონე 25 ქვეყანას შორის საქართველო ამ მაჩვენებლით პირველ ადგილზე იმყოფება. 1997 წლის იანვარ-ივნისის პერიოდში დაფიქსირებული იქნა ეკონომიკის 11%-იანი ზრდა, ნაცულად დაგეგმილი 8-10 %-სა. თუკი მთლიანი შიდა პროდუქტის ზრდის ამგვარი მაღალი დონე შენარჩუნებული იქნება უახლოეს რამოდენიმე წლის განმავლობაში, ეს განდებდა მნიშვნელოვანი ფაქტორი უცხოურ ინვესტიციათა მოზიდვის საქმეში, რაც თავის მხრივ განაპირობებს მომავალში ეკონომიკის ზრდის ტემპების კიდევ უფრო დაჩქარებას.

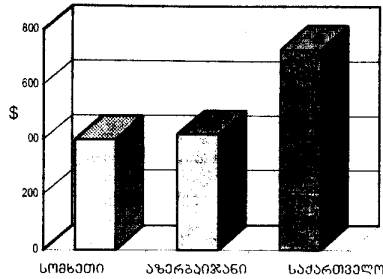
საბჭოთა კავშირის რღვევის შედეგად კავკასიის სამივე რესპუბლიკაში წარმოების რეცესიას ჰქონდა ადგილი. მოყოლებული 1990 წლიდან კავკასიის რესპუბლიკებში წარმოების ზრდა უარყოფითი მაჩვენებლებით ხასიათდებოდა. პირველად კრიზისიდან გამოსვლა შესძლო სომხეთმა (1994 წელს), შემდეგ საქართველომ (1995 წელს) და ბოლოს კი აზერბაიჯანმა (1996). იმ გარემოებამ, რომ სომხეთში ეკონომიკის ზრდა 1994 წლიდან დაწყებული სტაბილური ტემპებით მიმდინარეობს, განაპირობა სწორედ ამ ქვეყნის ავტორიტეტის ამაღლება საერთაშორისო ასპარეზზე. ისევე როგორც საქართველოში, სომხეთშიც ეკონომიკის ზრდა ძირითადად სოფლის მეურნეობის ხარჯზე ხდებდა, 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 ბაზარზე (აშშ დოლარებში)



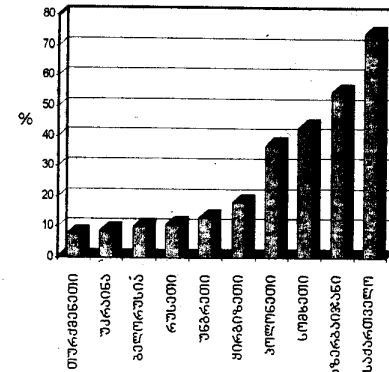
1994 წელს, როდესაც მთლიანად ეკონომიკა უმძიმეს კრიზისულ სიტუაციაში იმყოფებოდა, გამაფრებელი ჰიპერინფლაცია უმძიმესი შედეგებით იმუქრებოდა. 1994 წლისთვის ინფლაციის მაჩვენებელი საქართველოში 18000%-ს გაუტოლდა, რაც რეკორდული მაჩვენებელი იყო ყოფილი სოციალისტური ბანაკის ქვეყნებს შორის.

ამიტომაც მთავრობის უმთავრეს საზრუნავად ჰიპერინფლაციასთან ბრძოლა გადაიტყა და პირველი სასიკეთო ძვრები უკვე 1995 წელს გახდა შესაძლებელი, 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 მკურავი 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 შერწყმულ ქვეყნებს შორის. მიუხედავად 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 უცხოელთან ნდობის ამაღლებას ჩვენი ქვეყანაში და დადებით ზეგავლენას მოახდენს უცხოური ინვესტიციების მოზიდვაზე.

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

ნახ. №4

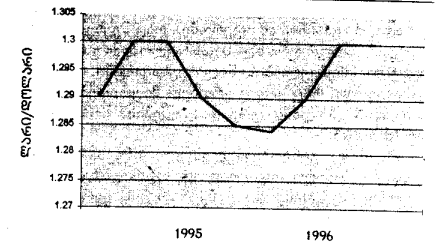
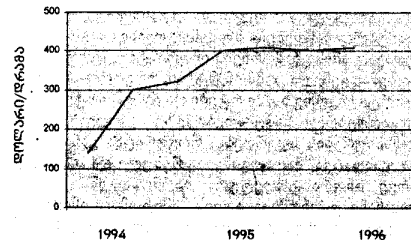
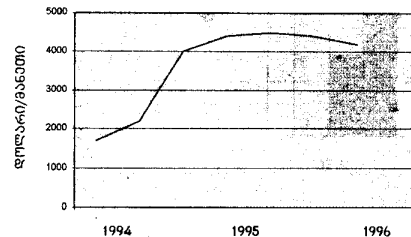
ინფლაციის ზრდის ტემპები 1997 წელს



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

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

სავალუტო კურსები სომხეთში, აზერბაიჯანსა და საქართველოში ნახ. №5



არსებობს ფართოდ აღიარებული შეხედულება, რომ ლია ეკონომიკის მქონე ქვეყნები უფრო წარმატებით ახერხებენ უცხოურ ინვესტიციათა მოზიდვას. აქედან გამომდინარე ქვეყნის სავაჭრო პოლიტიკა ერთ-ერთი ძირითადი მომენტია, რომელიც უცხოელ ინვესტორთა თვალთახედვის არეში ექცევა. ისეთი ქვეყნისათვის კი როგორც საქართველო, სავაჭრო პოლიტიკის შეჩვენას დიდი სიფრთხილე და წინადახედულება ესაჭიროება. საქართველომ, თავისი ბაზრის მცირეტევადობის გამო უნდა შეიმუშაოს ისეთი სავაჭრო პოლიტიკა, რომელიც მაქსიმალურად შეუწყობს ხელს უცხოელ ინვესტორს განაღობს თავისი საწარმოო ფილიალები საქართველოს ტერიტორიაზე და შემდეგ მოახდინოს მისი ექსპორტირება.

გამომდინარე ზემოთქმულიდან სწორი სავაჭრო პოლიტიკა უზრუნველყოფს ჩვენს ქვეყანაში უცხოური ინვესტიციების ზრდას, რაც თავის მხრივ განაპირობებს ექსპორტის მოცულობის გადიდებას. რა ფაქტორებმა შეიძლება აძლეს უცხოელი მწარმოებელი განაღობს თავისი წარმოება საქართველოს ტერიტორიაზე? პირველი რიგში, საქართველოში წარმოების გადმოტანით უცხოელ მწარმებს შესაძლებლობა ექნება შეეცვაოს თავისი სატრანსპორტო და საწარმოო ხარჯები. მეორე, თუკი უცხოელი ინვესტორი დაინტერესებულია საკუთარი პროდუქციის რეალიზაციით კავკასიის, შუა აზიის, რუსეთის და თურქეთის ბაზრებზე, მას შეუძლია კვლავდაკავდეს განათავსოს წარმოება საქართველოს ტერიტორიაზე, რათა მაქსიმალურად მოუახლოვდეს დასახლებული 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 გადამუშავებითი მრეწველობის წილის შემცირების ტენდენცია, ხოლო რაც შეეხება სომხეთს, აქ ტენდენცია აღმავალია და ნინანსარი მონაცემებით 1996 წლის ექსპორტის შემადგენლობაში გადამუშავებული პროდუქციის წილმა 87% შეადგინა ( მაშინ როდესაც აზერბაიჯანში-30%, ხოლო საქართველოში-65%). საინტერესოა აღინიშნოს, რომ სომხეთის ექსპორტის დაახლოებით 35% საოველორი ნაკეთობებზე მოდის და ეს მაშინ, როდესაც საქართველოს ექსპორტის სტრუქტურაში ასეთი პუნქტი საერთოდ არ ფიგურირებს (საშუაზა-

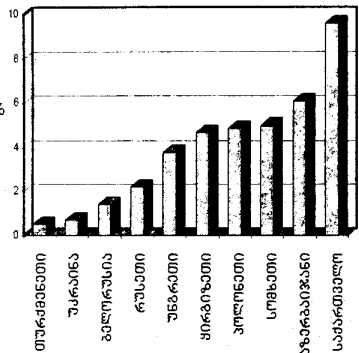


პროგრამამ პირველივე წელს დადებითი შედეგები გამოიღო და 1995 წელს მიღწეული იქნა 2,4%-იანი ზრდა. 1996 წელს მთლიანი შიდა პროდუქტის ზრდის ტემპმა 11% შეადგინა, ხოლო 1997 წელს - 9,5%. ეს საკმაოდ მნიშვნელოვანი მატებაა და გარდამავალი ეკონომიკის მქონე 25 ქვეყანას შორის საქართველო ამ მაჩვენებლით პირველ ადგილზე 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 დაწყებული 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 ხიდიდის მიხედვით ლიდერობს საქართველო. (ნახაზი №2, №3).

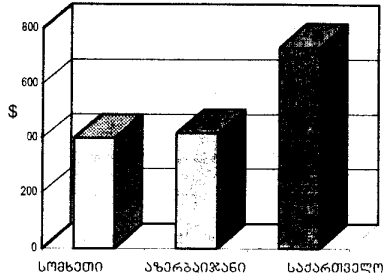
ნახ. №2

მშპ-ს ზრდის ტემპები 1997 წელს



ნახ. №3

მშპ ერთ სულ მოსახლეზე განაბარტოველით (აშშ დოლარებში)

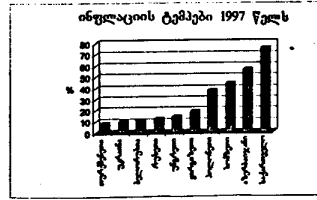


1994 წელს, როდესაც მთლიანად ეკონომიკა უმძიმეს კრიზისულ სიტუაციაში იმყოფებოდა, გამაფრებელი ჰიპერინფლაცია უმძიმესი შედეგებით იმუქრებოდა. 1994 წლისათვის ინფლაციის მაჩვენებელი საქართველოში 18000%-ს გაუტოვდა, რაც რეკორდული მაჩვენებელი იყო ყოფილი სოციალისტური ბანაკის ქვეყნებს შორის.

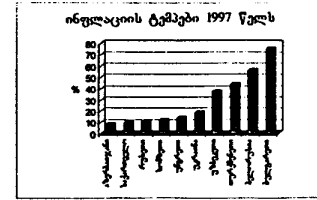
ამიტომაც მთავრობის უმთავრეს საზრუნავად ჰიპერინფლაციასთან ბრძოლა გადაიქცა და პირველი სასიკეთო ძვრები უკვე 1995 წელს გახდა შესამჩნევი, როდესაც წლიურმა ინფლაციის დონემ 80% შეადგინა. ამ ფაქტმა საშუალება მისცა მთავრობას შემოეღო ეროვნული ვალუტა ლარი. 1995 წლის ოქტომბერში საქართველოს ეროვნულმა ბანკმა საერთაშორისო 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. მიუხედავად 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 თამამად 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

არის



უნდა იყოს



როა, რადგან ჩვენს ქვეყანას არაერთსაუწყუნოვანი ტრადიცია გააჩნია ამ სფეროში. რაც შეეხება აზერბაიჯანს, ბოლო ორი წლის განმავლობაში გადაამუშავებული მრეწველობის წილი ექსპორტში თითქმის განახევრდა, რაც კიდევ ერთხელ მოუთხოვს აზერბაიჯანში „ჰოლანდიური დაავადების“ სიმპტომებს. (ნახ. №6)

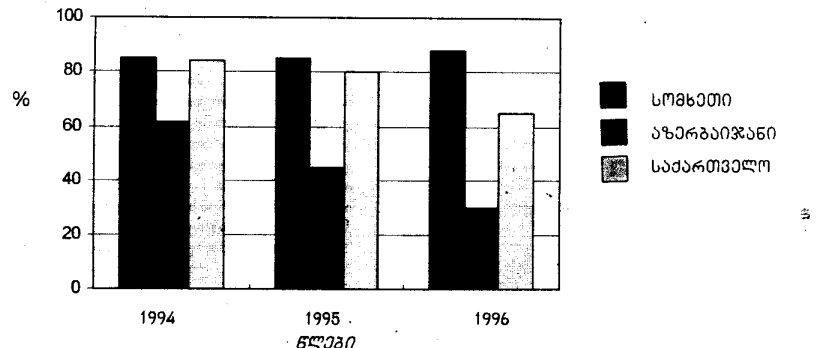
ამჟამად, განხორციელებული ინვესტიციების უმეტესი ნაწილი ოფიციალურ წყაროებზე მოდის. რეკონსტრუქციისა და განვითარების ევროპულმა ბანკმა სხვა პროექტებთან ერთად 11,2 მლნ. დოლარი დააბანდა თბილისის აეროპორტის რეკონსტრუქციის, რომელიც უკვე ამოქმედდა. გამოიყო 18,3 მილიონი დოლარის ოდენობის სესხი ენერჯეტიკის სექტორის 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%), „აიუტი ტვ“ (49%), „ოვიჯინგ-1“ (45%), ბანკი „აბსოლუტი“ (57%), „უმბა“ (50%).

სულ ორივე ინვესტიცია აქვს განხორციელებული კორეას (მეოთხე 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 პროექტი ჩაღებულა 3,7 მილიონი აშშ დოლარი. თუკი სექტორების მიხედვით მოვახდენთ ინვესტიციათა დაჯგუფებას, აღსანიშნავია, რომ ამ მხრივ ლიდერობს მრეწველობა. საინტერესოა, რომ კავშირგაბმულობა მეორე ადგილზეა, მესამეზე კვების მრეწველობა, სადაც ყველაზე მეტი პროექტია განხორციელებული (სულ 41). (იხ. ნახ. №7).

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

ქვეყნის სტრუქტურული დინამიკა (ქვეყნის ბადასახალოში დარგების წილი) ნახ. №6



დღეისათვის უდიდესი ინვესტიცია ირლანდიაში რეგისტრირებული თურქული ფირმა „სოვტურის“ მიერაა განხორციელებული რუსთავის მეტალურგიულ კომბინატში 12 მილიონი აშშ დოლარის ოდენობით, რის გამოც ირლანდია უცხოურ ინვესტორთა სიაში მე-2 ადგილი დაიკავა. პირველ ადგილზე იტყობება ისრაელი, რომლის ინვესტიციათა საერთო მოცულობა 16 მილიონ აშშ დოლარს აღემატება. (იხ. ცხრ. №7)

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

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

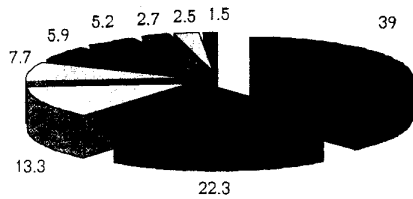
რეგისტრირებული უცხოური ინვესტიციები საზღვარგარეთის სახელმწიფოების მიხედვით (1997 წლის 30 ივნისისათვის) ნახ. №7

№	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	15.204.630	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	1	1.643.429	1,6
15.	საბერძნეთი	3	848.257	0,8
16.	ავსტრია	3	535.164	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.	მონაკოს 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.	სიეშელის 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 დღესდღეობით მსოფლიოში ინფრასტრუქტურაში განხორციელებული ინვესტიციების ტენდენცია სწრაფი ზრდით ხასიათდება, რაც უფრო მეტად განპირობებულია იმ გარემოებით, რომელშიც უფრო და უფრო მეტი ქვეყნის მთავრობა ხელს უწყობს ე.წ. ბუნებრივი მონოპოლიების დაშლას, რომლებიც ინფრასტრუქტურაში ფუნქციონირებენ და ისინი გადაიქცევიან კონკურენტუნარიან დარგებად. ინფრასტრუქტურაში ორზომი 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 სანარმოს, იგი გადაეცემა მას საკუთრებაში, რის შემდეგაც ინვესტორი უზრუნველყოფს მის ფუნქციონირებას. დანარჩენი პროექტების მიხედვით 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
- კაპიტალგაშენება
- კვების მრეწველობა
- საზღვაო სფერო
- სოფლის მეურნეობა
- ვაჭრობა
- მშენებლობა
- ტრანსპორტი
- მომსახურება

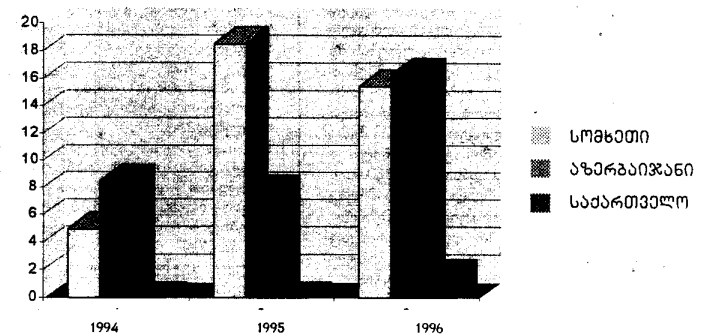
ლებლობებს. 1996 წლის მონაცემებით უცხოური ინვესტიციების საერთო მოცულობა შეადგენს 800მლნ. დოლარს. ინვესტიციათა ძირითადი მასა განხორციელებულ იქნა ნავთობის სექტორში, კერძოდ 1996 წლის მონაცემებით მთელი ინვესტიციების 75% ნავთობის წარმოებისათვის ხელშეწყობას მოხმარდა. მანათის მზარდი კურსი და მაღალი ხელფასები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

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

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

ამჟამად წარმოადგენს ყველაზე მსხვილ ინვესტორს მსოფლიოში, ევროპას განიხილავს როგორც ერთ-ერთ უმნიშვნელოვანეს პლაცდარმს საკუთარი ინვესტიციების განლაგების თვალსაზრისით. ამჟამად 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 კაპიტალდაბანდები აზიის სხვა ქვეყნებში. აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ მოვლენების ამდაგვარი განვითარება ნაფარუდებია უახლოესი ხუთი წლის განმავლობაში. როგორც დაეინახეთ, თანამედროვე მსოფლიოს განვითარებული ნაწილი აზიის რეგიონს განიხილავს როგორც ყველაზე პერსპექტიულს კაპიტალდაბანდებათა თვალსაზრისით. ახლა უკვე თამამად შეიძლება ითქვას, რომ ახლოდება „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 გამოიყენოს საქართველოს როლი, როგორც სატრანზიტო ქვეყნისა და მოხდეს

უცხოური ინვესტიციების წილი მშპ-ში



ლით. ამ პროექტისათვის გათვალისწინებულია 250 მლნ. დოლარის დაბანდება საქართველოში. ასევე უნდა აღინიშნოს, რომ თუკი საქართველო წარმატებით გაართმევს თავს „აღრეული ნავთობის“ ტრანსპორტირებას მაშინ მას კარგი შანსები აქვს, რომ „იდმა ნავთობმაც“ საქართველოზე გაიაროს. სახელმწიფოს მიერ აღებული კურსი, რომელიც მიმართულია საერთო მაკროეკონომიკური მდგომარეობის გაუმჯობესებისაკენ, ქვეყნის სტაბილური პოლიტიკური და ეკონომიკური განვითარება,

ბიზნესის ფუნქციონირებისათვის წინამდებარე 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 სანიწესტიციო მდგომარეობის გაუმჯობესებას.

**დავით ავალიაძე**  
ეკონომისტი

### ჰოლანდიური დაავადება

როგორც ბევრი რესურსებით მდიდარი ქვეყნის გამოცდილება ადასტურებს, ახალი საბადასახადო ალმონების 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 ჰოლანდია განიცადა მნიშვნელოვანი ცვლილებები საშინაო წარმოებაში მას შემდეგ, რაც 60-იან წლებში ქვეყანაში აღმოჩენილი იქნა გაზის მნიშვნელოვანი მარაგები.

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

„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.

ასევე დიდ შემოსავლებსა და ინვესტიციებს გვეპირდება კასპის ზღვის რეგიონიდან „პირველადი ნავთობის“ ტრანსპორტირება საქართველოს გა-

# ოჯახების შემოსავლების მიმოხილვა

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

1997 წელს მთლიანმა შიდა პროდუქტმა ერთ კაცზე დაახლოებით 1280 ლარი შეადგინა, რაც გასული 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 საჭიროზე ფასები ზევით უნდა იწეოდეს და არა პირიქით. ამ ტენდენციის ასხნა ერთის მხრივ სრულიად მოულოდნელი მიზეზით შეიძლება. საქართველოში მერამდენედ იჩენს თავს ტენდენცია საარსებო მინიმუმის შემოსავლებთან მექანიკური ვატოლებისა. (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.

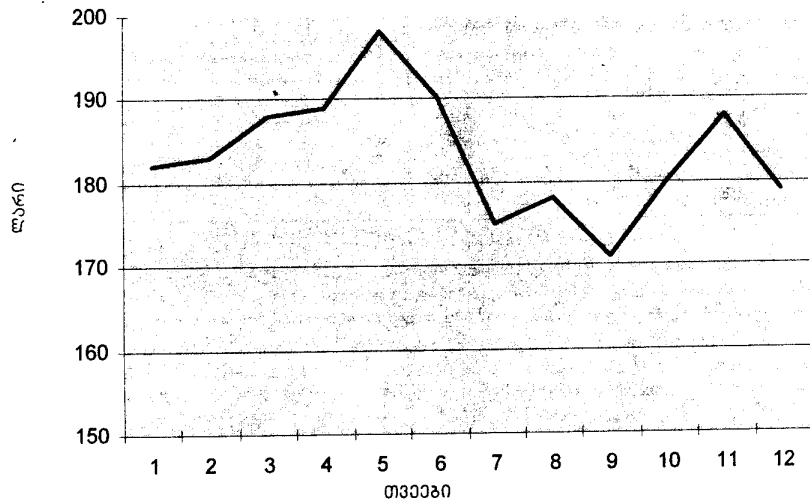
სტატისტიკურ მონაცემებზე დაყრდნობით მოსახლეობა შემოსავლების მიხედვით შემდეგნაირად განაწილდა. (ნახ N2).

## მოსახლეობის 52% სიღარიბის ზღვარს მიღმა ცხოვრობს.

სს.ს. მონაცემები

საარსებო მინიმუმი ოთხკაციან ოჯახებში

ნახ. N1

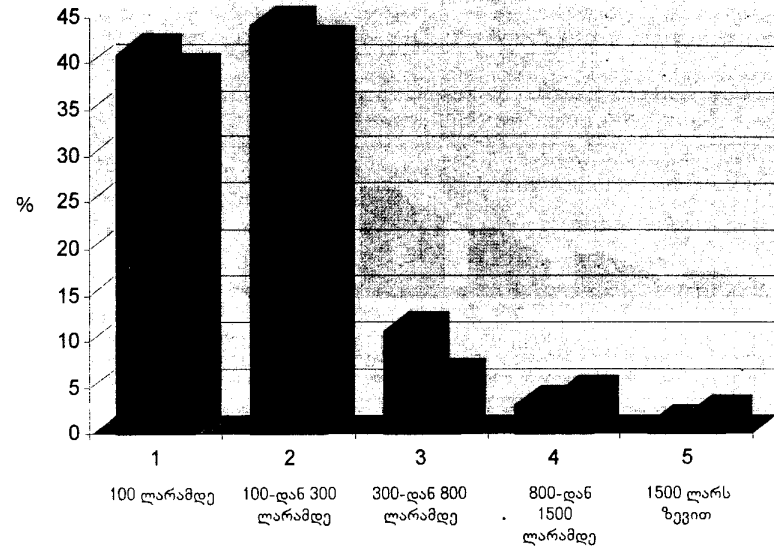


**ოთხკაციანი ოჯახის შემოსავალი გაიზარდა და შეადგინა 163 ლარი, მაგრამ მაინც ჩამორჩება საარსებო მინიმუმს — 179 ლარს**

სს.ს. მონაცემები

# 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 რიცხვმა, რომელმაც ვიზიუარად ვერ უნდა იარსებოს, 40% შეადგინა.

ნამდვილად აღნიშვნის ღირსია ის ფაქტი, რომ საშუალო ფენამ ქვეყანაში 10%-ს გადაჭარბა და 11,1% შეადგინა ნაცვლად 7,35%-სა. მაგრამ ადრეც აღინიშნა და ახლაც 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 გამოყენებას.

## „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 შემსაფოთებელი რჩება. (იხ. ნახ. N3).

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

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

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

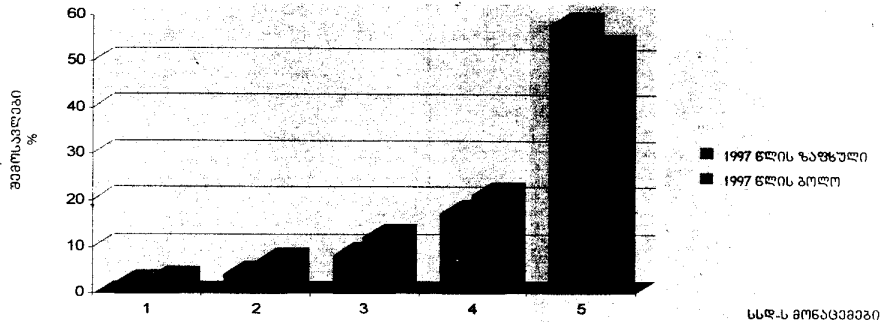
სს.ს. მონაცემები

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



შემოსავლების განაწილება 20%-იან ჯგუფებში

ნახ. N3



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

ბის სტრუქტურა. იგივე პერიოდში ერთი ოჯახის ყოველთვის ხარჯმა საშუალოდ 210 ლარი შეადგინა.

ოჯახების საშუალო შემოსავლები 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. 83%-ზე მეტი ჯერი კიდევ დაფარული და სტრატეგიული კვლევებისა და განვითარების ცენტრის N1(2) ბიულეტენი) გარკვეული უნდობლობა გამოიწვია, თუმცა ამის გაანგარიშება სრულიად მარტივად შეიძლება.

1997 წლის ნაერთი ბიუჯეტის გვერდის მიხედვით საშემოსავლო გადასახადის ხაზით ბიუჯეტს უნდა მიეღო 89,4 მლნ ლარი. თუკი გაითვალისწინებთ, 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 გადააჭარბა.

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 გადააჭარბებს.

ქვეყანაში არსებული შემოსავლების ალრიცხავი.

თუ გავითვალისწინებთ იმ ფაქტსაც, რომ მოსახლეობა სტატისტიკის სახელმწიფო დეპარტამენტსაც კი უშლავს 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

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

არ შეიმჩნევა არავითარი ტენდენცია დაფარული შემოსავლების შემცირებისაკენ, არ იგრძნობა არც სახელმწიფოს მცდელობა რამენიარად გამოასწოროს სიტუაცია. ამ განაცხადის გაკეთების 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.

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

სს-ს მონაცემები

მართალია დღევანდელ საქართველოში 1068 ლარის (89 ლარი თვეში) დაუბეგრავ მინიმუმად დანესება აბსურდულად გვეჩვენება, მაგრამ არც დღეისათვის არსებული სიტუაცია 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) განთავსდეს უფლებული 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

რიუმების მეთოდიკა. ჩვენ არ შევცდებით იმის ანალიზს, თუ რამდენად შეესაბამება ცხრილი აღნიშნული სტანდარტები ქვეყანაში არსებულ რეალობას, ამის განსჯა მკითხველისათვის მივრჩენია.

მასხადამე, როგორც ვხედავთ, ძალიან ნელი ტემპებით, მაგრამ მაინც იზრდება შემოსავლები საქართველოში. თუმცა როგორც უკვე აღვნიშნეთ ჯერ კიდევ ბევრი პრობლემა გადასალახავი: ძალიან დიდია დღევანდელი შემოსავლების შორის, დაფარული შემოსავლების წილი კატასტროფულ დონეს აღწევს, გადასახადია შემოსავლების დაბეგრვის მექანიზმი, რეალურად ასამოქმედებელია საშემოსავლო დეკლარაცია.

გრიგოლ შანცულაია  
ეკონომისტი

# საქართველოს სატრანსპორტო სისტემა (საავტომობილო გზები და ავტოტრანსპორტი)

საქართველო მისმა გეოგრაფიულმა მდებარეობამ მოაქცია მსოფლიო ეკონომიკურ ინტერესთა ცენტრში. ის ვარგისი, რომ საქართველო მთელ ამიერკავკასიასთან ერთად წარმოადგენს სასაზღვრო ზოლს ევროპასა და აზიას შორის, უძველესი დროიდანვე უწყობდა ხელს აქ სავაჭრო-სამომხსელო გზების არსებობას. საქართველოს შეუძლია 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

გამორჩევა მანევრების მაღალი დონით, რაც მას შეიძლება ითქვას, შეუცვლელი ხდის შიდა გადაზიდვების 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 15 569 კმ სიგრძის გზებად.

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

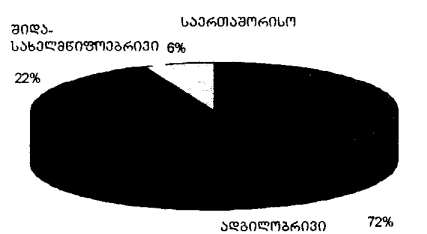
წლები	რკინიგზა	ავტოტრანსპორტი	საზღვაო ტრანსპორტი	საჰაერო ტრანსპორტი ათ. ტ.	სულ
1990	28.3	167.1	9.1	20	204,5
1991	20.1	115	10.3	10	145,4
1992	7.7	30	5.9	70	43,6
1993	5.3	10.4	4.3	10	20
1994	2.8	8.2	3.4	20	14,4
1995	3.3	8.7	1.7	20	13,7
1996	4.7	8.8	0.6	2.2	14,1

მონერბეული გეოგრაფიული მდებარეობით. დამოუკიდებლობის მოპოვების შემდგომ პერიოდში, ქვეყანაში განვითარებულმა პროცესებმა და ღრმა სოციალ-ეკონომიკურმა კრიზისმა, ისევე როგორც სახალხო მუდუნეობის დანარჩენ დარგებზე, ტრანსპორტის დარგზეც მეტად უარყოფითად იმოქმედა. 1990 წლიდან დანაწილებული კატასტროფულად მცირდება 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 ნამყვანი ადგილი უკავია. მასზე მოდის ტვირთების გადაზიდვისა და მგზავრთა გადაყვანის ყველაზე დიდი მოცულობები. საავტომობილო ტრანსპორტით განსაკუთრებით მოსახერხებელია მოკლე მანძილებზე ტვირთგადაზიდვა, იგი ტრანსპორტის სხვა სახეებისაგან განსხვავებით

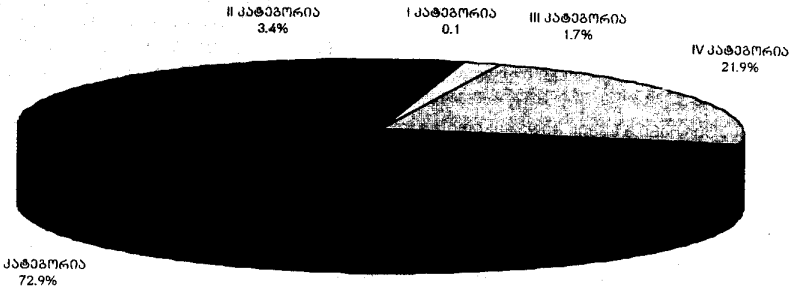
საავტომობილო გზების კლასიფიკაცია მნიშვნელობის მიხედვით



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

**საპარტეზოლოში პირველი კატეგორია არის გზა, რომელსაც აქვს ოთხი და მეტი სპავალი ზოლი და საპარტეზოლოში ის მხოლოდ 15 კმ სიგრძისაა.**

საავტომობილო გზების კლასიფიკაცია კატეგორიების მიხედვით



II კატეგორიის გზა ვაქვს 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 4 800 კმ სიგრძის გზას.

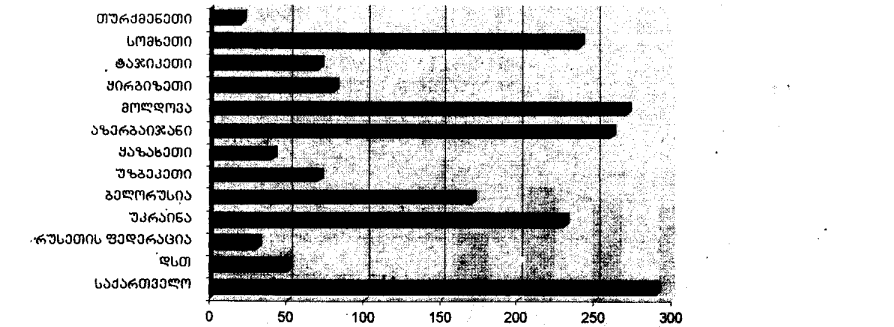
საავტომობილო გზების საერთო სიგრძიდან სახელმწიფოებრივი დანიშნულებისაა 24.4 %, ხოლო ადგილობრივი 75,6 %. საავტომობილო გზების ქსელი ქვეყნის უზრუნველყოფის ხარისხს განსაზღვრავს მაჩვენებელი, რომელიც გვიჩვენებს გზების საშუალო სიგრძეს განავარაშრულს ყოველ 1000 კვადრატულ კილომეტრზე და ასევე ყოველ 1000 მცხოვრებზე.

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

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

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

მაბარსაფარიანი გზების შიდა რაიონით ბრაუნიკი დსთ-ს წევრ სახელმწიფოებთან კმ/1000 კმ.მ



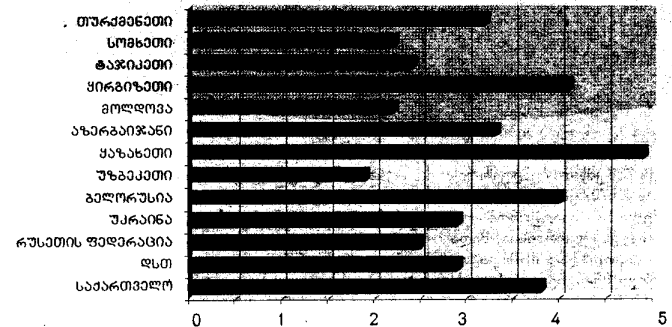
**1987 წლის მონაცემებით, ყოველ 1000 კვ.კმ ტერიტორიაზე საქართველოში საშუალოდ მოდის 285.9 კმ საავტომობილო გზა და ამ მაჩვენებელით საქართველო პირველ ადგილზეა დსთ-ს ქვეყნებს შორის.**

სახურება 5 000 კმ სიგრძის საერთაშორისო და შიდა სახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის გზებს. ადგილობრივი დეკემბერების გზების შეკეთება და შენახვა ეკისრება საწარმოო საექსპლუატაციო უბნებს, რომლებიც ადმინისტრაციულ რაიონებში, როგორც შესაბამისი გამგებების 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-სარეაბილიტაციო ვადების

**1990 წლიდან დაიწყო საავტომობილო გზების რეაბილიტაციის სამუშაოების განხორციელება, რომელიც 1993 წლისათვის საჭიროების 5 %-ის დონეზე დავიდა, იმავე მდგომარეობა იყო 1994 და 1995 წლებშიც.**

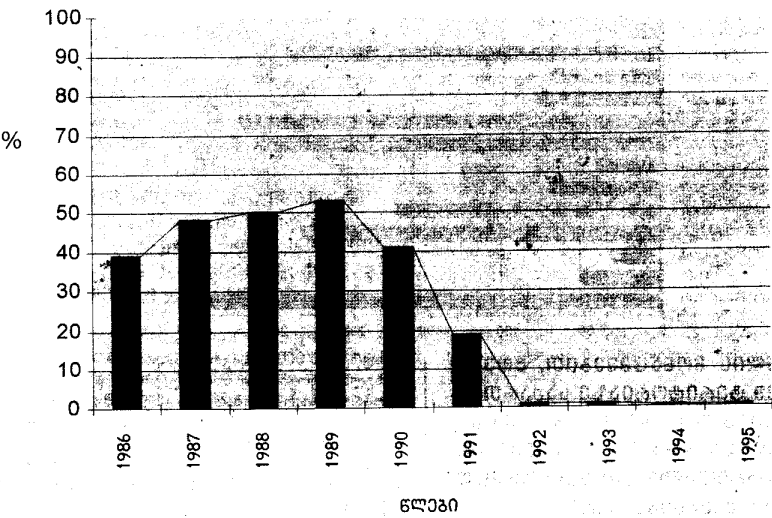
მაგარასაზღვრინი გზების შედარებით გრაფიკი დსთ-ს წევრ სახელმწიფოებთან 3მ/1000 მცხ.



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

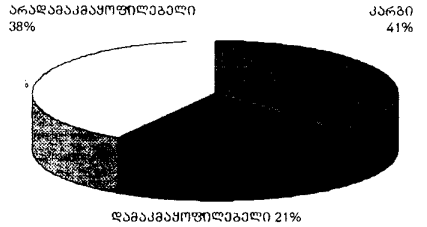
ასეთი მცირე დაფინანსების გამო შეუძლებელი გახდა იმ აუცილებელი სამუშაოების ჩატარებაც კი, რაც გულისხმობს ყოველწლიურ მოვლა-შენახვას,

საავტომობილო გზების შეკეთება და მოვლა-შენახვის დაფინანსების დინამიკა



რომ აღარაფერი ვთქვათ რემონტთაშორისო ვადების დაცვაზე, რეაბილიტაციაზე და მოდერნიზაციაზე. ბუნებრივია ამან გამოიწვია მთელი საგზაო ქსელის საავალი ნაწილის წვრილი, რაც თავის მხრივ საგრძობლად ზრდის ისედაც მოძველებული სამამულო სატრანსპორტო პარკის ცვეთას, ასევე ტრანსპორტირების ხარჯებსა და დროს. ამასთან თუ გაითვალისწინებთ იმ ფაქტს, რომ საქართველოში საერთო სატვირთო გადაზიდვებში საავტომობილო გადაზიდვების ხვედრითი წილი საქმაოდ დიდია (81,6%-1990 წლის მონაცემებით) ადვილი მისახვედრია თუ რა ეკონომიკურ დანაკარგებთან ვეკუვს საქმე. მაგალითად, ავილი საავტომობილო მარშრუტი ფოთი-თბილისი-ნითელი ხიდი, რომლის სიგრძე 400 კმ-ია. ამ მარშრუტზე საერთაშორისო სტანდარტებით გზის საავალი ნაწილის მდგომარეობა 148 კმ-ზე არადაშეკამათოფლებელია, 80 კმ-ზე დამაკამათოფლებელი და მხოლოდ 162 კმ-ზე შეიძლება ჩაითვალოს კარგად.

„ფოთი-თბილისი-ნითელი ხიდი“ საავტომობილო მარშრუტზე გზის მდგომარეობა



სავალი ნაწილის ასეთი მდგომარეობა იწვევს ტრანსპორტის საექსპლუატაციო ხარჯების ზრდას. საერთაშორისო ნორმების თანახმად,

**„ფოთი-თბილისი- ნითელი ხიდის“ მარშრუტზე, სავალი ნაწილის აღდგენა კარგ მდგომარეობაში და მიიწვ, 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 „სავალი ფონდის შესახებ“, რაც უდაოდ ნინ 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 გადასახადები:

- 1. გადასახადი საერთო სარგებლობის საავტომობილო გზებით სარგებლობისათვის;
- 2. გადასახადი სანავა-საპოხი მასალების რეალიზაციისათვის;

3. გადასახადი სატრანსპორტო საშუალებათა ფლობისათვის;

4. გადასახადი საქართველოს ტერიტორიაზე ავტომანქანებით შემოსვლისათვის, სატრანზიტო მოძრაობისათვის;

5. გადასახადი საერთო სარგებლობის საავტომობილო გზების მომდებარე ზოლში მინისქვეშა კომუნიკაციების ექსპლუატაციისათვის და სარეკლამო სტენდების და ფირნიშების განთავსებისათვის;

6. საგზაო ორგანიზაციების ამონაგები სესხებიდან, გამართული ლაზარეობიდან, აქციების გაყიდვიდან და სავაჭრო სანქციებიდან საქართველოს ბიუჯეტიდან ასიგნების ჩათვლით.

სავალი ფონდის ზემოთ ჩამოთვლილი გადასახადების განაკვეთები მსოფლიო სტანდარტებთან შედარებით დაბალია, ამასთან უმეტესად გადასახადის ბაზა საქმოდ მცირეა, ჯერ კიდევ მინიმალური დატვირთვით მომუშავე 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 გადასახადების აკრეფის მაჩვენებელი საქმოდ მაღალია და მან დაახლოებით 99% შეადგინა, ანუ ფონდის შემოსავლების სიმცირე არ არის მიზეზი არგადახებისა). 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 ნინა წლის დავლიანებას შეადგენდა. ე.ი. ფაქტიური დაფინანსება იყო 30 მლნ ლარი, რაც მოთხოვნილების მხოლოდ 12%-ს შეადგენს.

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

უცხოელ ექსპერტთა გაანგარიშებით,

**საერთო ჯამში საგზაო ფონდის გადასახადები ძალიან დაბალია და პროცენტულად შეესაბამება დასავლეთ ევროპის ქვეყნების საგზაო გადასახადების დაახლოებით 20%-ს.**



მათივე აზრით საგზაო ფონდის გადასახადებიდან აქცენტი უნდა გაკეთდეს სანავა-საცხები მასალების დაბეგრაზე, ვინაიდან მისი გაზოგადება უშუალოდ დაკავშირებული გზების ექსპლუატაციასთან. გადასახადის განაკვეთი დღეს მოქმედი კანონით დაგნაზღვრულია 5%-ის ოდენობით, რომლის დაბეგვრის ობიექტია ამ მასალის მწარმოებელი სანარჩენი-სათვის რეალიზებული პროდუქციის ღირებულება, ხოლო სავაჭრო და საშუალო სანარჩენისათვის რეალიზაციით მიღებულ თანხებსა და მათ შესაძენად გაღებულ თანხებს შორის სხვაობა, რაც ფაქტიურად 1 ლიტრ სანავაგე 1 თონისავე არ შეადგენს.

საავტომობილო გზების სახელმწიფო დეპარტამენტის გათვლებით საგზაო ფონდმა რომ უზრუნველყოს საავტომობილო გზების მოვლა-შენახვისათვის საჭირო დაფინანსება საჭიროა 1 ლიტრ ბენზინის სანავაგე დაწესდეს 0.12 აშშ დოლარის ოდენობის გადასახადი, ხოლო 1 ლიტრ დიზელის სანავაგე 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 მონიტორინგი გამაყენებლის შესახებ დებულებების დამტკიცების თაობაზე" ერთ-ერთი პუნქტით საქართველოს ეკონომიკის სამინისტროს და ფინანსთა სამინისტროს საავტომობილო გზების სახელმწიფო დეპარტამენტთან ერთად დაევალით მოამზადონ წინადადებები სანავაგე-საბოლოო მასალების რეალიზაციის საგზაო ფონდის გადასახადით დაბეგვრაში ცვლილებების შეტანის შესახებ ამ გადასახადის განაკვეთის მსოფლიო სტანდარტის დონეზე აყვანის მიზნით.

გარდა სანავაგე გადასახადის ცვლილებისა, არის მოსაზრება რომ საქართველოს ტერიტორიაზე ავტომობილის შემოსვლისათვის დაწესებული საგზაო მანქანის ფოქსირებული გადასახადი შეიცვალოს გადასახადით, რომელიც გაიანგარიშება ავტომობილის მონისა და ქვეყნის ტერიტორიაზე გაწეული კილომეტრების მიხედვით, რაც უფრო მართებული იქნება, თუმცა კი გართულდება კონტროლის მექანიზმი.

მძიმე მდგომარეობაა შექმნილი ადგილობრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზებზეც. აღნიშნული გზების დაფინანსება წარმოებს საქართველოს სანარჩენისა და ორგანიზაციების ანარჩენების ხარჯზე, რომელთა უმრავლესობაც არ უფრო ეფუძვლება, ან დატვირთულია მცირე სიმძლავრით, ამიტომ

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

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

ნებს, სადაც გადასახადის აკრეფის ბაზა მცირეა, საავტომობილო გზების სახელმწიფო დეპარტამენტიდან ცალკეადა დოტაცია ვეღარ აუცილებელი საშუალებების ჩასატანებლად. დოტაციები თითქმის ყველა რაიონს ეძლევა, ამასთან მაღალმთიანი რეგიონებისათვის, მათი უსუსტი სამრეწველო-ეკონომიკური პოტენციალის გამო, ვითარებისწინებული დოტაციის ყველაზე დიდი ოდენობები.

მაგალითად, 1997 წელს დახმარებული გაენითა შემდეგ რაიონებს: ჩხატაგური 75 ათ. ლარი; მარტვილი 49 ათ. ლარი; დუშეთი 45 ათ. ლარი; ცაგერი 35 ათ. ლარი; მესტია 35 ათ. ლარი; ყაზბეგ 32 ათ. ლარი; ღანაღორი 25 ათ. ლარი; ლენტეხი 25 ათ. ლარი; ახმეტა 28 ათ. ლარი; თიანეთი 20 ათ. ლარი; და სხვა.

**15 494 კმ სიგრძის ადგილობრივი გზიდან სავალტო-გაქონის საფარი გააჩნია მხოლოდ 4 800 კმ სიგრძის გზას, ანუ 30%-ს**

და როგორც უკვე აღვნიშნეთ ძირითადად V კატეგორიის განეკუთვნება. ამ კატეგორიის გზის შეკეთება და მშენებლობა, თავისი ტექნიკური მაჩვენებლებიდან გამომდინარე, სხვა კატეგორიის გზებთან შედარებით უფრო აიფარა, რაც ერთი შეხედვით უნდა განაპირობებდეს ამ გზებზე შედარებით უკეთეს მდგომარეობას. მაგრამ თუ გაითვალისწინებთ ადგილობრივი გზების დიდი ნიშნის 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 მდგომარეობა ადგილობრივ გზებზე საგზაო პირობების მხრივ. უცხოელი ექსპერტების აზრით, ადგილობრივი გზების დაფინანსების პრობლემის გადასაწყვეტად უშეჯობის იქნება, თუ კი კანონი საგზაო ფონდის შესახებ გაიფიქროს კანონმა — ცალკე სახელმწიფო გზებისათვის და ცალკე ადგილობრივი გზებისათვის, ხოლო ეს უკანასკნელი დაფინანსდებოდეს სპეციალური მუნიციპალური საგზაო გადასახადებით. აგრეთვე აუცილებელია გაიზარდოს რეგიონალური ორგანიზების პასუხისმგებლობა ადგილობრივი გზების მოვლა-შენახვისათვის, რისთვისაც საჭიროა საავტომობილო გზების სახელმწიფო დეპარტამენტსა და ადგილობრივი მმართველობის ხელშეწყობებს შორის მოხდეს უფლება-მოვალეობების ზუსტი გამოიჯენა გზების მოვლა-შენახვის საკითხებში.

საქართველოს საავტომობილო გზების სახელმწიფო დეპარტამენტის დაკვეთით სასაზირო სანარჩენი "საქსატგზპროექტის" მიერ დამუშავდა საქართველოს ძირითადი საავტომობილო გზების რეაბილიტაციისა და მოდერნიზაციის ღონისძიებების განხორციელების ტექნიკური დოკუმენტაცია. უნდა აღინიშნოს, რომ ხსენებული დოკუმენტაცია საკმაო მოცულობისა და შესრულებულია მაღალ დონეზე, როგორც ვიზუალური ისე შინაარსობრივი თვალსაზრისით. მისი ამოცანაა, განსაზღვროს ყველა იმ გადაუდებელ საგზაო საშუალოთა ნუსხა და ღირებულება, რომელიც საჭიროა მთლიანად საქართველოს საავტომობილო გზებისა და პირველ რიგში პრიორიტეტული მარშრუტების ქსელის აღდგენა-რეაბილიტაციის მიზნით, რათა მოცემული დოკუმენტაციის მიხედვით დაფინანსდეს მოდერნიზაციის და რეაბილიტაციის სამუშაოების განხორციელება. ამიტომ უნდა აღინიშნოს, რომელიც საჭიროა დაფინანსდეს მოდერნიზაციის და რეაბილიტაციის სამუშაოების განხორციელება. ამიტომ უნდა აღინიშნოს, რომელიც საჭიროა დაფინანსდეს მოდერნიზაციის და რეაბილიტაციის სამუშაოების განხორციელება.

ტული მარშრუტების ქსელის აღდგენა-რეაბილიტაციისათვის, რათა წარმოადგინა ვიწრორთ ამისათვის საჭირო დაფინანსების მასშტაბებზე.

ტექნიკურ დოკუმენტაციაში საავტომობილო გზები განხილულია ცალკეულ მონაკვეთებში, ამ მონაკვეთებზე გზის გატარუნარიანობის, მოსაზღვრული(2005 და 2010 წლებისათვის)მობილობის ინტენსივობის, გზის საფარის მდგომარეობის, ჩასატარებელი სამუშაოების და საჭირო დაფინანსების კონკრეტული გათვლებით, 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 განახორციელებული სამუშაოთა და საჭირო დაფინანსების შესახებ. ასევე თვალსაზრისად არის წარმოდგენილი ცალკეული მონაკვეთების გამტარუნარიანობა, ამ მხრივ არსებული რეზერვები და რეზერვის ამონაწერის პერიოდები, რომლის პროგნოზირებაც ხდება საერთაშორისო პრაქტიკაში მიღებული მეთოდებით. მაგალითად ფოთი-თბილისი-წითელი ხედის მარშრუტზე ნატახტარო-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 ტემპის, რათა მოცემული დროისათვის თავიდან იქნეს აიცილებული გზებზე მოძრაობის შეფერხება.

საქართველოს საავტომობილო გზებზე არსებული მდგომარეობის გამოსასწორებლად და ზემოთ აღნიშნული ჩამორჩენის დასაძლავებლად, ტექნიკურ დოკუმენტაციაზე დაყრდნობით შემუშავებული იქნა საქართველოს საავტომობილო გზების რეაბილიტაციისა და მოდერნიზაციის საერთაშორისო პროგრამა. პროგრამით განისაზღვრა საავტომობილო გზების სი პრიორიტეტული რეაბილიტაციის, რომელთაც უდიდესი მნიშვნელობა ენიჭებათ, საქართველოს, როგორც სატრანზიტო ქვეყანად ჩამოყალიბების საქმეში. ასევე განისაზღვრა მათი რეაბილიტაციისა და მოდერნიზაციის უსაზღვრო და იმ საშუალოთა ნუსხა და, რაც საჭიროა საგზაო კომუნიკაციების მინიმალურ დონეზე უზენესიონებისათვის მანქანა-პროგრამის მიმართულებებზე მიჩნეულია შემდეგი გზები:

1. ფოთი-თბილისი-წითელი ხედი, სიგრძე 400 კმ.
  2. მცხეთა-ყაზბეგი-ღარსი, სიგრძე 139 კმ.
  3. საფო-ბათუმი-ურეკი-სამტრედია, სიგრძე 127 კმ.
  4. ხაშური-ახალციხე-თურქეთის საზღვარი, სიგრძე 96 კმ.
  5. თბილისი-მარნეული-გუგუთი, სიგრძე 97 კმ.
- საპროექტული პროგრამა გათვლილია 1997-2010 წლებზე. პროგრამით პრიორიტეტულ მიმართულებების რეაბილიტაცია უნდა მოხდეს პირველ ხუთ წელშიაში, რომლისათვისაც საჭირო სახსრები შეადგენს 214 მლნ ლარს, ხოლო არც შეეხება პრო-

რიტეტული გზების მოდერნიზაციის, ის უნდა განხორციელდეს 2010 წლამდე და ამისათვის საჭირო იქნება 1100 მლნ ლარი. ზემოთ აღნიშნული სამუშაოების გარდა, საპროექტული პროგრამით გათვალისწინებულია დანარჩენი მაგისტრალური და რესპუბლიკური მნიშვნელობის გზების რეაბილიტაციის, რეაბილიტაცია, ყოველწლიური მოვლა-შენახვა, საპროექტო საკვლევები სამუშაოები, ძირითად საშუალებების შექნა და სხვ.

**1997-2010 წწ საპროექტული პროგრამის დაფინანსება 2 440,7 მლნ ლარის ღირებულებით.**

რაც დღევანდელი საქართველოს ფინანსური შესაძლებლობების გათვალისწინებით, უდევოდ დიდ ციფრს წარმოადგენს. მართალია ეს თანხა წლების მიხედვით განაწილებულია, მაგრამ საპროექტული პროგრამის 1997 წლის მსგავსების ანალიზიც კი უკვე ცხადყოფს, რომ დაფინანსებაში სერიოზული სირთულეებია.

**საპარტიველო საავტომობილო გზების რეაბილიტაცია-მოდერნიზაციის საპროექტული პროგრამა 1997 წლისათვის ითვალისწინებდა 55,7 მლნ ლარის ღირებულებას, რომელიც მხოლოდ 40 %-ით შესრულდა, ანუ შეადგინა მხოლოდ 23 მლნ ლარი.**

დაფინანსების უკმარისობის გამო შესაბამისად შეიკვეცა ხარჯებიც. მაგალითად, გზების რეაბილიტაციაზე, რაც წინაშეა გზების მდგომარეობის საპროექტო დონეზე მიყვანას, 1997 წლისათვის გათვალისწინებული იყო 19.6 მლნ ლარი, რეალურად კი დაფინანსდა 5.2 მლნ ლარი. რაც შეეხება გზების მოდერნიზაციის (გზის გამტარუნარიანობის გაზრდა, ქალაქის შემოგლითა-გზების მშენებლობა და სხვ.), გათვალისწინებული 8.5 მლნ ლარის ნაცვლად დაიხარჯა 600 ათასი ლარი. ხარჯების, თუ შეიძლება ითქვას, ყველაზე დაცულ მუხლს წარმოადგენს საავტომობილო გზების მოვლა-შენახვა, რადგან ამ საშუალოების შემოსულობის შემთხვევაში შემუშავებული გახდება გზებზე მოძრაობა. გზების მოვლა-შენახვისათვის დაგეგმილი 11 მლნ ლარის ნაცვლად დაიხარჯა 10 მლნ ლარი. ძირითად საშუალებებზე რომელიც 10 წელია არ განახლებულია, განკუთვნილი იყო 2.3 მლნ ლარი, რეალურად კი დაფინანსდა მხოლოდ 200 ათასი ლარი. გარკვეული პასიურობა შეინიშნება გზების რეაბილიტაცია-მოდერნიზაციისათვის უცხოური კრედიტებისა და ინვესტიციების გამოყენების თვალსაზრისით. ერთ-ერთი მოსაზრებით ეს აიხსნება იმით, რომ საერთაშორისო ფინანსური ორგანიზაციები და მსხვილი ინვესტიციები თავს იკავებენ დაფინანსებისაგან, რადგან ჯერჯერობით კარგად არა აქვთ შესწავლილი ჩვენი საავტომობილო გზების მდგომარეობა. ჩვენდა საშუალო-რეგიონალური ნაცვლად იზიარებენ ადგილობრივი უცხოელებისათვის გათვლებსა და შეფასებებს გზების მდგომარეობის, ჩასატარებელი სამუშაოების მოცულობებისა და დაფინანსების თაობაზე. ისეთი მსხვილი პროექტის ფარგლებშიც კი როგორ-

2 „საავტომობილო ტრანსპორტში პრიორიტეტების მიმდინარეობის შედეგები“ — გრიგოლ ბოკუჩავა, ავთანდილ ჩაჩიბაია



ცაა TACIS-TRACECA, ჯერ არ განხორციელებულა რაიმე სერიოზული დაფინანსება საავტომობილო გზების რეაბილიტაციისათვის, თუმცა შეინიშნება გარკვეული ძვრები ამ მიმართულებით. კერძოდ, TRACECA-ს პროექტის ფარგლებში, გერმანული კომპანია "KOCKS"-ის მიერ მოხდა საავტომობილო გზის ფოთი-სამტრედია და ხაშური-ბაქის მონაკვეთების მდგომარეობის შესწავლა, კლასიფიკაცია და გზის რეაბილიტაციისათვის საჭირო დაფინანსების განსაზღვრა, რომლის საბოლოო დასკვნაც უკვე წარმოადგენილია. "KOCKS"-ის მიერ წარმოადგენილ დასკვნაში აღნიშნული მარშრუტის დაყოფილია მონაკვეთებად და თვითუფრო 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.

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

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

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

**და ძირითადი ვარაუდობანი საქართველოს ტვირთბრუნვის 1985-1987 წლების დონის მიღწევას 2005-2010 წლებში.**

3 „ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფანი — მითი და რეალობა“ გიორგი ცაგარელი.

როგორც დასაწყისში აღვნიშნეთ, საავტომობილო ტრანსპორტის მნიშვნელოვანი ადგილი უკავია ქვეყნის ეკონომიკაში. ისევე, როგორც მთლიანად სატრანსპორტო სისტემაში, საავტომობილო ტრანსპორტში უმდიდრესი რაოდენობის პროცენტით. საბაზრო ურთიერთობების ფორმირების ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი მომენტი სახელმწიფო ქონების პრივატიზაცია და მესაკუთრთა ფენის ჩამოყალიბება.

**პრივატიზაციის პროცესი ტრანსპორტში უსისტემოდ ჩატარდა, რამაც საკუთრების არააფექტური გადახანილება გამოიწვია.**

90-იანი წლების შემდეგ უაღრესად დაეცა სატრანსპორტო სამუშაოებთან და მისი ინფრასტრუქტურის შენახვის, შეკეთებისა და მომსახურების დერეფანი, რამაც ზოგ შემთხვევაში განადგურების ზღვრამდე მიიყვანა ძირითადი სამუშაოები.

განსახილწიფოებრიობის პროცესი ყველაზე მეტად შეეხო საავტომობილო ტრანსპორტს, სადაც პრივატიზებულია 12500 ეკონომიკურად მიზანშეუწონელი ავტოსატრანსპორტო სამუშაოება და პირდაპირი გამოსყიდვის წესით მიყვია და მხოლოდ თანამშრომლებს. საავტომობილო ტრანსპორტში ჩატარებული პრივატიზაციის დადებით შედეგად შეიძლება ჩაითვალოს ის, რომ პრივატიზირებულ ავტოსატრანსპორტო სამუშაოებებს გამოუჩნდათ დამწველი მესაკუთრე კერძო მფლობელების სახით. აგრეთვე, 12500 ავტოსატრანსპორტო სამუშაოების რეალიზაციისას სახელმწიფომ მიიღო 7,523 მლნ. აშშ დოლარი. ამის გარდა კერძო მესაკუთრე ავტოსატრანსპორტის შექმნის შემდეგ სახელმწიფოს გადაუხადა: ა) მფლობელობაში გადაცემის უფლებისათვის - 1 მლნ. აშშ დოლარი; ბ) დივენუის მოპოვება ექსპლუატაციისათვის - 0.1 მლნ. აშშ დოლარი; გ) ტრანსპორტის ექსპლუატაციისთვის ფიქსირებული გადასახადი წელიწადში - 1.57 მლნ. აშშ დოლარი; სულ - 10,193 მლნ. აშშ დოლარი.

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

დადებითი შედეგების გარდა, პრივატიზების პროცესში დაშვებული სარევეების გამო, მივიღეთ ასევე უარყოფითი შედეგებიც. სახელმწიფო ქონების არასრული შეფასებამ გამოიწვია ქონების არაეფექტური გადახანილება და აღმოჩნდა ისეთი ფაქტის ნიშანი, როდესაც პრივატიზირებული ავტომობილების დიდი რაოდენობა გაიყვანა რესპუბლიკის ფარგლებს გარეთ და ასევე მსუბუქი ტიპების პრივატიზების არასწორი მიდგომის გამო, ერთი პერიოდი, დედაქალაქის და სხვა ქალაქების მოსახლეობა ტაქსების მომსახურების გარეშე დარჩა.

1993 წლიდან საავტომობილო ტრანსპორტის სანარმოებში და ორგანიზაციებში დაიწყო პროცესების მყოფე ეტაპი — სააქციო საზოგადოებების ჩამოყალიბება.

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

დღეებ, 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 მერ 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 დაბალა იმიტომ რომ მისი გადაანგარიშება ხდება გადაზიდული ტვირთის ოდენობისა და გადაადგილების მანძილის წარმართობისა და გადაზიდვების მანძილი დაბალია, რადგან საავტომობილო ტრანსპორტის მანძილი უფრო მეტია 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, საავტომობილო ტრანსპორტის რიცხვი შემცირდა 50.4 %-ით, ავტობუსებისა — 39.8 %-ით და მსუბუქი სამგზავრო ავტომობილებისა — 7.4 %-ით. გარდა ამისა, ამ პერიოდში არ ხდებოდა ავტო პარკის ახალი შეკვება. ამასთან სამხრეთ ოსეთში და აფხაზეთში ომის პერიოდში მრავალი ავტოსატრანსპორტო სამუშაოები დაინგა და განადგურდა, ადგილი ჰქონდა ავტომობილების დაცეცებს, რომელთაც რეალიზაცია რეს-

საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტის განვითარების ძირითადი მაჩვენებლები ცხრილი N2

მაჩვენებლების დასახელება	ზომის ერთეული	1985წ.	1990წ.	1993წ.	1995წ.
ტვირთების გადაზ. ავტოსატრანსპორტით	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 უკეთდებოდა.

ვარდა 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, სანავაჯცხები და სხვა დაზმარე მასალების შესაძენად. სახსრების უქონლობის გამო ვერ ხერხდება საავტომობილო ტრანსპორტის მოძრავი შემადგენლობის პარკის განახლება, შევსება ახალი მარკისა და ტიპის ავტომობილებით. არსებული პარკი მოძველებული და ავტომობილების დიდი ნაწილი ტექნიკურად გაუმართავია.

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

ხოლო კერძო 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 გადაზიდვებს არაკონკურენტულ ხდის უცხოელ გადაზიდვებთან შედარებით. სწორედ ამით შეიძლება აიხსნას ის მდგომარეობა, რაც საქართველოში საერთაშორისო ავტოგადაზიდვებში არის.

**საქართველოს გზების, სავაჭროპორტის ავტოგადაზიდვებისა და გზაპროექტომობილების ავტორანსპორტის ანექსირებულია თურქი და ბერძენი გადაზიდვების მიერ,**

რომლებიც მომსახურების უფრო მაღალ დონეს (ტრანსპორტირების ფასი, დრო, უსაფრთხოება) სთავაზობენ მომხმარებელს. ვარდა ამისა არის შემთხვევები, როცა ისინი მონაწილეობენ შიდა გადაზიდვებშიც და ისედაც მცირე დატვირთვით მომუშავე სამაშულო 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 განეული მომსახურებით მოღებულ შემო-

სავლიდან, არ ხდება მათ მიერ შიდა გადაზიდვებისათვის საჭირო ლიცენზიის შექმნა და სხვ. ყოველივე ეს არათანაბარ პირობებში აყენებს ადგილობრივ და უცხოელ გადაზიდვებს. საჭიროა ამგვარი ფაქტორების დაფიქსირება და შესაბამისი ზომების გატარება სამაშულო გადაზიდვების ინტერესების დაცვის მიზნით. ეს არ გულისმობს უცხოური სატრანსპორტო კომპანიებისათვის უფრო მაღალი დაბეგრის განაკვეთების და სერტიფიცირების უფრო მკაცრი მოთხოვნების დადგენას, რაც გამოიწვევდა ადგილობრივი გადაზიდვებისთვის ე.წ. "სასათურე პირობების" შექმნას და შესაბამისად კონკურენციის შეზღუდვას. აქ ლაპარაკია მხოლოდ სანქსიონ თანაბარი პირობების მიღწევაზე, რაც ჯანსაღი კონკურენციის პირობებში, აუცილებლად გამოიწვევს სამაშულო სატრანსპორტო კომპანიების მომსახურების დონის თანამედროვე სტანდარტებთან მიახლოებას.

ბოლო წლებში მიღწეული საერთო სტატისტიკისა და ეკონომიკური აღმავლობის ფონზე ტრანსპორტის სფეროშიც შეიმჩნევა გარკვეული პროგრესი. ამაზე მეტყველებს თუნდაც ის ფაქტი, რომ საგრძნობლად 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, მცირედენი 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 შთაბეჭდილია 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 დაიტივრთა.

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 ავტობუსებით გადაყვანილია 176 მლნ მგზავრი, ნაცვლად 1996 წელს გადაყვანილი 141 მლნ მგზავრისა, ანუ 24,8%-ით მეტი. შესაბამისად 2,1-ჯერ გა-

იზარდა მგზავრთბრუნვის მოცულობაც. წლიურმა 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 ტიპები და მომრავლდნენ მიკროავტობუსები. აღდგა ზოგიერთი ავტობუსისა და ტროლეიბუსის მარშრუტები. 1997 წელს თბილისში მოქმედებდა 257 სატრანსპორტო ხაზარმო, ხოლო კერძო სატრანსპორტო შემადგენლობის რაოდენობა აქტივობის ჩათვლით 2921 ერთეულს შეადგენს. მათ შორის 2796 ავტობუსია, აქედან 2257 მიკროავტობუსია, რომელთაგანაც 1769 მუშაობს ხაზზე.

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

**გიორგი თაგაშვილი**  
ეკონომისტი

ფრიდრიხ ებერტის ფონდი არის დამოუკიდებელი საზოგადოებრივ-კულტურული ორგანიზაცია, რომელიც მჭიდრო კავშირშია გერმანიის სოციალ-დემოკრატიულ პარტიასთან. იგი დაფუძნებულ იქნა 1925 წლის 2 მარტს ვაიმარის პირველი პრეზიდენტის, სოციალ-დემოკრატების ლიდერის ფრიდრიხ ებერტის საპატივცემულოდ.

დღესდღეობით ფრიდრიხ ებერტის ფონდის თანამშრომელთა რიცხვი 540 კაცს შეადგენს. ფონდს ბიუროები გააჩნია მსოფლიოს 89 ქვეყანაში.

**ფონდის მოღვაწეობის სფეროში უდის:**

- \* დემოკრატიული სულისკვეთების საზოგადოების ყველა ფენის წარმომადგენელთა განათლება;
- \* ერთპირობის თანხმობის ხელშეწყობა და განვითარებად ქვეყნებთან თანამშრომლობა;
- \* როგორც გერმანიაში, ასევე მის საზღვრებს გარეთ მცხოვრები ნიჭიერი სტუდენტებისა და ახალგაზრდა მეცნიერ-მუშაკებისათვის სტიპენდიების გამოყოფა;
- \* სამეცნიერო გამოკვლევების, კვლევითი სამუშაოების წახალისება;
- \* კულტურისა და ხელოვნების განვითარების ხელშეწყობა.

საქართველოში ფონდის წარმომადგენლობა 1994 წელს დაარსდა. ფონდი აქტიურად თანამშრომლობს როგორც სამთავრობო, ასევე არასამთავრობო ორგანიზაციებთან, განსაკუთრებით კი — ახალგაზრდულ ორგანიზაციებთან. კონფერენციების და სემინარების მოწყობით, სატელევიზიო პროგრამებითა თუ სპეციალისტების მომზადებით იგი ცდილობს თავისი წვლილი შეიტანოს აღმოსავლეთსა და დასავლეთს შორის გამოცდილების, ცოდნის გაცვლაში. საქართველოში ფონდის საქმიანობის სფერო შემდეგ საკითხებს მოიცავს:

- \* დემოკრატიის მხარდაჭერა, ეთნიკური უმცირესობების და ქალთა მოძრაობის დაცვა;
- \* ეკონომიური რეფორმა, სოციალური პოლიტიკა და გარემოს დაცვა;
- \* საგარეო და უსაფრთხოების პოლიტიკა.

ფრიდრიხ ებერტის ფონდი საქართველოში დიდ მნიშვნელობას ანიჭებს სემინარულ მუშაობას სხვადასხვა ასაკობრივ და პროფესიულ ჯგუფებთან, როგორცაა, მაგალითად: კონფლიქტების გადაწყვეტის ალტერნატიული გზების შემუშავების მიზნით ტრენინგ-სემინარების ჩატარება ლტოლვილებთან, ჟურნალისტიკებთან, პოლიციელებთან, მართვის, ეკონომიკის, სამართლის საკითხების ირგვლივ — ცალკეული რეგიონების გამგებლებთან. ფონდის ხელშეწყობით ქვეყნდება მთელი რიგი პუბლიკაციები სხვადასხვა თემებზე, უმაღლეს სასწავლებლებში ეწყობა ვიდეო-ლექციები, რომელთაც უძღვებიან გერმანიიდან მოწვეული მაღალკვალიფიციური სპეციალისტები. ფონდთან მჭიდრო თანამშრომლობით საქართველოს სტრატეგიული კვლევებისა და განვითარების ცენტრის მიერ შემუშავებულ იქნა ისეთი მნიშვნელოვანი კანონპროექტები, როგორცაა, გარემოსდაცვითი ნებართვისა და პოლიტიკური ორგანიზაციების შესახებ კანონპროექტი.

ფრიდრიხ ებერტის ფონდს მომავლისათვის განზრახული აქვს სამოქმედო ასპარეზის გაზრდა და მუშაობის უფრო აქტიურად წარმართვა საქართველოს სხვადასხვა რეგიონებში.

**საქართველოს სტრატეგიული კვლევებისა და განვითარების ცენტრი დაფუძნებულ იქნა 1995 წლის ივლისში. იგი წარმოადგენს დამოუკიდებელ, არასამთავრობო, არაპოლიტიკურ, არაკომერციულ ორგანიზაციას. მისი წევრები არიან სხვადასხვა სამეცნიერო წრეების წარმომადგენლები, მდიდარი გამოცდილებით მქონე სპეციალისტები, ასევე სტუდენტები და ახალგაზრდები, რომლებიც გამოცდილ თანამშრომლებთან ერთად მუშაობენ ცენტრისათვის პრობლემურ პრობლემებისა და თანამშრომლობის ადგილობრივ და საერთაშორისო ორგანიზაციებთან.**

ცენტრი სხვა ტრადიციული ტიპის არასამთავრობო ორგანიზაციებისაგან განსხვავებით, არ შემოიფარგლება მხოლოდ დამოუკიდებელი მკვლევარისა და დამკვირვებლის როლით და ცდილობს, გაეღწა იქონიის ქვეყანაში მიმდინარე პროცესებზე. ამ მიზნით ცენტრი აქტიურად თანამშრომლობს არა მარტო სამეცნიერო და არასამთავრობო, არამედ სამთავრობო ორგანიზაციებთანაც, რათა საერთო ძალისხმევით შემუშავდეს ჩვენს ქვეყანაში არსებული რთული ეკონომიკური, სოციალური და პოლიტიკური პრობლემების გადაჭრის ოპტიმალური გზები. ცენტრში დამუშავებული სტრატეგიული გეგმები საბოლოო სახეს მხოლოდ მრეწველურ-საჯარო განხილვების შემდეგ ლეგალობს, რაც უზრუნველყოფს ამ პროცესში ყველა დაინტერესებული პირისა თუ ორგანიზაციის მონაწილეობას.

**ცენტრის პრიორიტეტული მიმართულებები:**

- \* საზოგადოება და დემოკრატია
- \* გარემოს დაცვა და მდგრადი განვითარება
- \* საგარეო პოლიტიკა და ეროვნული უსაფრთხოება
- \* ეკონომიკა, ფინანსები და სოციალური პოლიტიკა

**განსორციელებული პროექტები**

1. კანონპროექტი საქართველოს გარემოსდაცვითი ნებართვების შესახებ; (კანონი მიღებულია პარლამენტის მიერ.)
2. კანონპროექტი საქართველოს პოლიტიკური ორგანიზაციების შესახებ; (კანონი მიღებულია პარლამენტის მიერ.)
3. საქართველოს ტერიტორიული მოწყობის შესახებ კონცეფციის შემუშავება.

**სემინარები**

- \* 1996 წლის 16 ივნისი — სემინარი კანონპროექტზე საქართველოს პოლიტიკური ორგანიზაციების შესახებ.
- \* 1997 წლის 20 სექტემბერი — სემინარი საქართველოს წყლის რესურსების შესახებ.
- \* 1997 წლის 12 დეკემბერი — სემინარი საქართველოში მიმდინარე ჯანდაცვის რეფორმისა და პრივატიზაციის პროცესის შესახებ.

**ცენტრის საონსორები**

1. ფრიდრიხ ებერტის ფონდი, გერმანია.
2. ნიდერლანდების ორგანიზაცია საერთაშორისო თანამშრომლობისა და განვითარებისათვის, ჰოლანდია.
3. ბერკოფის კონფლიქტოლოგიის ინსტიტუტი, გერმანია.

**ცენტრის საქმიანობით დაინტერესებულ პირებს დამატებითი ინფორმაციის მისაღებად შუაქლიათ, დაგვიკავშირდნენ.**  
 ქ.თბილისი 380008, ზუბალაშვილების ქ. N30/7, საფოსტო ყუთი N45;  
 ტელ./ფაქსი: (995 32) 984653;  
 ელექტრონული ფოსტა: [csrdg@iberiapac.ge](mailto:csrdg@iberiapac.ge)

# დაინტერესებულ პირთა საყურადღებოდ!

ნებისმიერ დაინტერესებულ პირს წესდებით გათვალისწინებული საწევროს გადახდის შემთხვევაში შეუძლია, გახდეს ჩვენი ორგანიზაციის წევრი და მონაწილეობა მიიღოს ორგანიზაციის საქმიანობასთან დაკავშირებული საკითხების განხილვასა თუ ცენტრის მიერ ჩატარებულ ყველა სახის ღონისძიებაში, აგრეთვე რეგულარულად მიიღოს ცენტრის მიერ გამოცემული ბიულეტენები. წლიური საწევრო გადასახადი შეადგენს 20 ლარს.

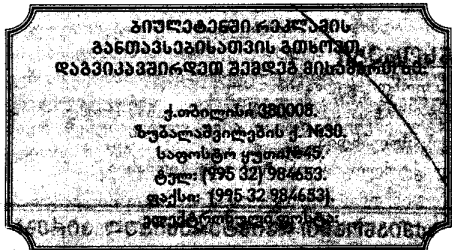
ღონისძიებები იყოს ნებისმიერი ეროვნების ცალკეული პიროვნება თუ ადგილობრივი და საერთაშორისო ორგანიზაცია, რომლის სახელი სურვილისამებრ მითითებული იქნება ცენტრის ბიულეტენში. წლიური შენატანი მათთვის შეადგენს 250 ლარს.

სპონსორობის გაწევა შესაძლებელია როგორც ცალკეული ღონისძიების დაფინანსების გზით, ასევე ცენტრის საქმიანობისათვის წლიური შეწირულობის სახით. ორივე შემთხვევაში სპონსორის ვინაობა და მისი საქმიანობის შესახებ ვრცელი საინფორმაციო რეკლამა განთავსდება ბიულეტენის თითოეულ ნომერში.

ბიულეტენის ცალკეული ნომრის გამოცემის დაფინანსებისათვის საქართველოს მინიმალური თანხა შეადგენს 80 ლარს, ხოლო თორმეტი ნომრისათვის - 800 ლარს. ორივე შემთხვევაში იგულისხმება ვრცელი საინფორმაციო რეკლამის განთავსება შესაბამის ნომრებში, ცალკე რეკლამის განთავსების ფასი კი 80 ლარია.

ცენტრი რეგულარულად გამოსცემს ბიულეტენებს, რომლებიც მიეწოდება საქართველოს პრეზიდენტს, პარლამენტის წევრებს, ყველა სამინისტროსა და მინისტრს, სახელმწიფო კანცელარიის თანამშრომლებს, სახელმწიფო კომიტეტების, კონცერნების, დეპარტამენტებისა და კორპორაციების თავმჯდომარეებს, ადგილობრივი თვითმმართველობის ორგანოებისა და რეგიონალური ადმინისტრაციების, უმაღლესი სასწავლებლებისა და წამყვანი კვლევითი ინსტიტუტების ხელმძღვანელებს, ძირითად პოლიტიკურ პარტიებს, ცნობილ ბიზნესმენებს, საქართველოში არსებულ საერთაშორისო და არასამთავრობო ორგანიზაციებს, დაახლოებით 1000-მდე პირს. ბიულეტენის გავრცელება ხდება უფასოდ.

## ჩვენს ბიულეტენში რეკლამა თქვენი საქმიანობის განცხადების საშუალებას!



# სააქციო კოორდინირებული ბანკი ბაზისბანკი

სთავაზობს  
 შიზიპურ პირებსა და ნებისმიერი პროფილის ორგანიზაციებს  
 სრულ საბანკო მომსახურებას

სააქციო კომერციული ბანკი „ბაზისბანკი“ რეგისტრირებულია 1993 წლის 4 ნოემბერს.  
 1994 წლის 20 აპრილს ბანკმა მიიღო შიდა სავალუტო ლიცენზია № 2-104.  
 1995 წლის 13 ოქტომბერს კი — გენერალური ლიცენზია № 1-42.  
 1996 წლის 17 ივნისს ბანკმა გაიარა სერთიფიკაცია.

## „ბაზისბანკს“ ბაზენია საკორესპონდენტო ანგარიშები შექმნა ბანკებში:

- \* საქართველოს ეროვნული ბანკი, ქ. თბილისი
- \* „TBC - ბანკი“, ქ. თბილისი.
- \* „ინტელექტბანკი“ ქ. თბილისი.
- \* „ინკომბანკი“, ქ. მოსკოვი.
- \* „დოიჩბანკი“.

1995 წლის 17 ივნისიდან „ბაზისბანკი“ არის თბილისის ბანკთაშორისი სავალუტო ბირჟის წევრი.  
 1997 წლის 29 აგვისტოს ბანკმა საქართველოს ფინანსთა სამინისტროსაგან მიიღო საქართველოს ფასიანი ქაღალდების ორგანიზებული ბაზრის მონაწილის (ინსტიტუციონალური) ლიცენზია № 22-023271..

ბანკი მზადაა გაგიწიოს სადავოპროცესო მომსახურება როგორც ეროვნულ, ასევე უცხოურ ვალუტაში წლიურად 14.21 სპროცენტო განაკვეთით.  
 ჩვენი საქმიანობისთვის მუდამ განათმავსებელი და დახმავით თანამშრომლობს სახსრებს ფინანსი ქაღალდების ბაზარზე.  
 ბანკის მიერ გაიცემა სხვადასხვა დანიშნულების სესხები დაბალი საპროცენტო განაკვეთით.  
 ჩვენი კლიენტები არიან საპარტოვო ეკონომიკის ყველა დარგის წარმომადგენლები, რომლებიც იღებენ უმაღლესი ხარისხის საბანკო მომსახურებას.

ქ.თბილისი 380008.  
 რ. თაბუკაშვილის ქ. №37.  
 ტელ: (995 32) 989597.  
 (995 32) 984736.  
 ფაქსი: (995 32) 922157.  
 ტელექსი: 212136 BASIS SU  
 ელექტრონული ფოსტა: bank@bbasis.ge.

---

აიწყო სბამომცემლო სტუდია PETITE-ში.  
ღანიბეჭდო სბამცემო სბოგადოებო „კეხელო“.

---