

საავტომობილო ტექნიკის საამორტიზაციო ანარიცხების შესახებ

ვალერიან ხარიტონაშვილი, სტუ-ს პროფესორი

რეზიუმე

დასაბუთებულია საკანონმდებლო ნორმის დაზუსტების აუცილებლობა და საავტომობილო ტექნიკის საამორტიზაციო ანარიცხების განსაზღვრის დიფერენცირებული ნორმების გამოყენება, ამ ანარიცხების დარიცხვის არანრფივ-მწარმოებლური მეთოდით, აგრეთვე ავტოსატრანსპორტო საშუალების საექსპლუატაციო პირობებისა და საექსპლუატაციოდ ვარგისობის ვადის ნორმატივების მიხედვით, ტექნიკური მდგომარეობის თავისებურებებისა და ეკონომიკური მდგომარეობის გათვალისწინებით საწარმომ დამოუკიდებლად განსაზღვროს ობიექტის საამორტიზაციო ნორმა.

საკვანძო სიტყვები: ავტოსატრანსპორტო საშუალება, საამორტიზაციო ანარიცხები.

SUMMARY

DEPRECIATION CHARGES ON MOTOR VEHICLES

The neobkhodymost of specification of legislative norm and use of the differentiated norms of definition depreciation assignment for automobile equipment on a nelineynno-productive method, and also expediency of independent definition depreciation assignment by the enterprise taking into account its economic state and operational conditions, standards of service life and technical features of the vehicle are proved.

* * * * *

სახელმწიფოს ეკონომიკური პოლიტიკის შემადგენელი ნაწილია საამორტიზაციო პოლიტიკა. იგი წარმოადგენს ქვეყანაში ეკონომიკურ პროცესებზე ზემოქმედების სახელმწიფოს ძირითად ბერკეტს. საამორტიზაციო პოლიტიკა ზემოქმედებს საწარმოს ძირითადი ფონდების განახლების პროცესებზე, სამეცნიერო-ტექნიკური პროგრესის დაჩქარებაზე, საინვესტიციო პოლიტიკაზე, ხოლო მათი საშუალებით საზოგადოებრივი წარმოების ეფექტურობაზე. სახელმწიფოს საამორტიზაციო პოლიტიკა ყოველ კონკრეტულ მომენტში გულისხმობს განსაზღვრულ კორექტირებას არსებული სიტუაციებისა და ეკონომიკური სტრატეგიის პერსპექტივების მიხედვით. სამეცნიერო-ტექნიკური წყაროების ანალიზი გვიჩვენებს რომ საამორტიზაციო პოლიტიკის არსის გაგებაში ეკონომისტებსა და ტექნიკური დარგის სპეციალისტებს შორის არ არსებობს ერთიანი

მიდგომა. პრობლემის არსი მდგომარეობს ტერმინის “ამორტიზაცია” ახსნის ურთიერსაპირისპირო პოზიციებში.

როგორც ცნობილია, ამორტიზაცია არის ლათინური სიტყვა და ნიშნავს შესუსტებას, საავტომობილო ტრანსპორტში კი გულისხმობს ავტოსატრანსპორტო (ას) საშუალების თანდათან გაცვეთას, მისი ღირებულების ნაწილ-ნაწილ გადატანას მომსახურებაზე და წარმოადგენს ობიექტურ ეკონომიკურ პროცესს. განვითარებულ ქვეყნებში ას საშუალებებზე ამორტიზაციის ზღვრული ნორმა დადგენილია 20...30%, სადაც ამჟამად შეიმჩნევა ამორტიზაციის ვადების შემცირების ტენდენცია. მაგალითად, აშშ-ში, ძირითად კაპიტალში ინვესტიციის დაჩქარების მიზნით 1981 წლიდან შემოღებულია ამორტიზაციის ხანმოკლე ვადები, კერძოდ, სატრანსპორტო საშუალებებზე 3 წელი. მოგებიდან გადასახადის შემცირების მიზნით ას საშუალების მფლობელი ისწრაფვის დაჩქარებული ამორტიზაციისკენ. მართალია საამორტიზაციო ანარიცხების დარიცხვით მცირდება მოგებიდან გადასახადი, მაგრამ საამორტიზაციო ანარიცხების სიდიდე უნდა ეფუძნებოდეს დასაბუთებულ ნორმებს.

საქართველო არ წარმოადგენს მანქანათა მწარმოებელ ქვეყანას, მოქალაქეთა მცირე შემოსავლების გამო მწარმეს შემოაქვს სხვა ქვეყნებიდან უკვე ექსპლუატაციაში ნამყოფი ას საშუალებები, რომელთა შენახვაზე ტექნიკური მომსახურებისა და მიმდინარე რემონტის ხარჯები მნიშვნელოვანია მთლიან საექსპლუატაციო დანახარჯებში.

ნორმალური ექსპლუატაციის პერიოდში ას საშუალების კვანძებისა და აგრეგატების მტყუნებები წარმოიქმნება სხვადასხვა სახის ფიზიკური ცვეთის შედეგად. მიუხედავად იმისა, რომ მიღწეულია ას საშუალების საექსპლუატაციოდ ვარგისობის ვადის გაზრდის პროგრესი, ეს უკანასკნელი რჩება არასაკმარისი. უმრავლესი ას საშუალების (85...90%) საექსპლუატაციოდ ვარგისობის ვადა განპირობებულია დეტალების ცვეთით. ას საშუალების ტექნიკურ მომსახურებაზე და რემონტზე დანახარჯები დაახლოებით 5...6-ჯერ აჭარბებს მის საწყის ღირებულებას.

საქართველოში არსებული ნორმების მიხედვით საავტომობილო ტექნიკის საამორტიზაციო ანარიცხების რაოდენობა იანგარიშება საგადასახადო წლის ბოლოს ღირებულებით ბალანსთან მითითებული ამორტიზაციის 20%-იანი ნორმის მიხედვით. ას საშუალების რემონტის ხარჯების გამოქვითვა დასაშვებია 5%-მდე, ხოლო თანხა, რომელიც აღემატება 5%-ს, ზრდის ღირებულებით ბალანსს, ამავე დროს არ არის დადგენილი საავტომობილო ტექნიკის ტექნიკურ მომსახურებაზე დანახარჯების ნორმები.

მცდარად არის განმარტებული ტერმინი “ძირითადი საშუალების რემონტის ხარჯები - “ხარჯები, რომლებიც ამალაგებს ძირითადი საშუალების ამოსავალ (თავდაპირველ, ნორმატიულ) მწარმოებლობას, მათი სასარგებლო სამსახურის ვადის გახანგრძლივების მიზნით და მათი მწარმოებლურობის ამალაგების უზრუნველსაყოფად; მანქანა დანადგარის ნაწილების გაუმჯობესება მათი მწარმოებლურობის ამალაგების უზრუნველსაყოფად და ახალი საწარმოო პროცესების დანერგვა, გარდა მიმდინარე საექსპლუატაციო ხარჯებისა, რომლებიც გაიწევა ძირითადი საშუალების ამოსავალი მწარმოებლურობის აღდგენის ან შენარჩუნების მიზნით” [1].

საავტომობილო ტექნიკის საექსპლუატაციო პირობები რადიკალურად განსხვავდება სხვა სახის ძირითადი საშუალებების მუშაობის (საექსპლუატაციო) პირობებისგან. ას საშუალებების ექსპლუატაციისას, ერთი და იგივე საექსპლუატაციო პირობებშიც კი, მათი სადატვირთო რეჟიმები და შესაბამისად, ცვეთა მნიშვნელოვნად განსხვავდება. აქედან გამომდინარე, ისეთი განსხვავებული სპეციფიკური ძირითადი საშუალებების, როგორიცაა ას საშუალებები, საამორტიზაციო ანარჩების ნორმების დანესება წლიურად, ანუ ექსპლუატაციის დროის ყველა პერიოდში ერთნაირი ცვეთის დაშვებით, არ შეესაბამება ჭეშმარიტებას, რადგან არც დროის პერიოდი და არც განარბენი (თუმცა ამ მაჩვენებელს გააჩნია უპირატესობა) არ ასახავს ას საშუალებებზე საექსპლუატაციო პირობების (საგზაო, სატრანსპორტო, ბუნებრივ-კლიმატური) გავლენას და შესაბამისად, მათი ექსპლუატაციის შედეგად ფაქტიური ცვეთის ინტენსიურობას. შესაბამისად, დაუსაბუთებელია რემონტის ხარჯების 5%-იანი ნორმა. ეს უკანასკნელი დამოკიდებულია აგრეთვე ას საშუალების საიმედოობის მაჩვენებლებზე და იცვლება დიდ ზღვრებში.

ტერმინი “რემონტი” ცალსახად არის განმარტებული სამეცნიერო-ტექნიკურ ლიტერატურაში და სტანდარტებით, როგორც “ნაკეთობის გამართულობის ან მუშაუნარიანობის აღდგენისა და ნაკეთობის რესურსის ან ზღვრულ მდგომარეობას მიღწეული მისი შემადგენელი ნაწილების აღდგენის და უსაფრთხო ექსპლუატაციისათვის ოპერაციითა კომპლექსი”. არსებობს რემონტის სხვადასხვა სახეები. საქართველოში მოქმედი ტექნიკური რეგლამენტის მიხედვით ავტოსატრანსპორტო საშუალების რემონტი არის ავტოსატრანსპორტო საშუალების გამართული მდგომარეობის უზრუნველყოფა მისი ცალკეული, მწყობრიდან გამოსული ან დასაშვებ ზღვრულ მდგომარეობას მიღწეული კვანძისა თუ აგრეგატის აღდგენით ან მისი ახლით შეცვლით [2].

იმის გამო, რომ არსებული კანონმდებლობით რემონტზე დანახარჯები შეზღუდულია, ხოლო ტექნიკურ მომსახურებაზე დანახარჯების ნორმები არ არის შეზღუდული, მენარმე იძულებულია რემონტზე დანახარჯები გადაიტანოს ტექნიკური მომსახურების დანახარჯებში.

საყოველთაოდ ცნობილია კანონზომიერება, რომლის მიხედვითაც საავტომობილო ტექნიკის განარბენისა და წლების შესაბამისად მცირდება ავტომობილის საექსპლუატაციოდ ვარგისობის ვადა და შესაბამისად იზრდება რემონტზე დანახარჯები. მიმდინარე რემონტზე დანახარჯები მოიცავს ნაწილების შეცვლაზე შრომატევადობას და სათადარიგო ნაწილების ღირებულებას. მიმდინარე რემონტზე დანახარჯები განისაზღვრება მარტივი ფორმულით:

$$C_R = 0^{-3} L(C_r \tau_r + C_f) \quad (1)$$

სადაც L არის ავტომობილის განარბენი, C_r - შემსრულებლის (რემონტიორის) საათური განაკვეთი, τ_r - ყოველ 1000 კმ განარბენზე მიმდინარე რემონტზე ხვედრითი შრომატევადობა, კაც.სთ, C_f - სათადარიგო ნაწილების ხვედრითი ნორმატიული ღირებულება.

ძირითადი საშუალების (ავტომობილის) რემონტზე ხარჯები არ ამალაგებს ძირითადი საშუალების (ავტომობილის) თავდაპირველ, ნორმატიულ მწარმოებლობას, მათი სამსახურის ვადის გახანგრძლივების მიზნით, რემონტის ხარჯებით არ ხორციელდება ნაწილების გაუმჯობესება ძირითადი საშუალების (ავტომობილის) მწარმოებლურობის ამალაგების უზრუნველსაყოფად.

ავტომობილის თავდაპირველი, ნორმატიული მწარმოებლურობა განისაზღვრება ავტომობილის დამამზადებლის მიერ დადგენილი ტექნიკური პარამეტრებით და მას გააჩნია ექსტრემუმი, მაქსიმალურ ნორმატიულ (თავდაპირველ) მწარმოებლობას უზრუნველყოფენ ისეთი პარამეტრები, როგორიცაა ავტომობილის საიმედოობა, ტრირთამნეობა, ნევიითი და სიჩქარითი მახასიათებლები და ა.შ. რომელთა მნიშვნელობებმა ექსპლუატაციაში შეუძლებელია გადააჭარბოს დამამზადებლის მიერ დადგენილ პარამეტრებს და შესაბამისად, შეუძლებელია თავდაპირველი (ნორმატიული) მწარმოებლურობის ამალაგება რემონტზე დანახარჯებით.

მაგალითად, სატვირთო ავტომობილის მწარმოებლურობა განისაზღვრება ფორმულით [3]:

$$Q_m = \frac{T_H q \gamma_s}{l_q / \beta v_t + t_p} \quad (2)$$

სადაც T_H არის განწესში ყოფნის ხანგრძლივობა; q - ტვირთამწეობა; γ_s - ტვირთამწეობის გამოყენების კოეფიციენტი; l_q - გადაზიდვის მანძილი; β - გარბენის გამოყენების კოეფიციენტი, v_t - ტექნიკური სიჩქარე; t_p - დატვირთვა-განტვირთვის დრო. ამრიგად შეიძლება დავასკვნათ, რომ ავტომობილის მწარმოებლურობის გაზრდა შესაძლებელია T_H განანწესში ყოფნის ხანგრძლივობის გაზრდით, რაც

თავის მხრივ შესაძლებელია ავტომობილის რემონტში ყოფნის ხანგრძლივობის შემცირებით, ანუ რემონტზე რაციონალური დანახარჯებით. ამავე დროს, თეორია და პრაქტიკა ადასტურებს, რომ ავტომობილის განარბენისა და საექსპლუატაციო ვარგისობის ვადის გაზრდით მცირდება მისი მწარმოებლურობა, რადგან მცირდება განწესში ყოფნის ხანგრძლივობა მისი რემონტში მოცდენების გამო, ხოლო ავტომობილის ნაწილების გაუმჯობესება არ წარმოადგენს რემონტს, რადგან ნაწილების კონსტრუქციული გაუმჯობესება ავტომობილის ექსპლუატაციის პროცესში არ წარმოადგენს მფლობელის კომპეტენციას.

რემონტის დროს გამოიყენება სხვადასხვა დამამზადებლის ნაწილები, როგორც “ორიგინალი”, ისე მრავალი ფირმის მიერ დამზადებული, რომელთა რესურსი “ორიგინალთან” შედარებით მცირეა. ნებისმიერ შემთხვევაში ნაწილების შეცვლის მიზნით აგრეგატის დამლა-ანყობით მცირდება აგრეგატის რესურსი, რემონტის შრომატევადობის გაზრდით კი მცირდება ას საშუალების მწარმოებლურობა, შესაბამისად, ას საშუალების საბალანსო ღირებულება კი არ იზრდება, არამედ ფაქტობრივად მცირდება.

საქართველოში რეგლამენტებული განმარტების მიხედვით კი ცვეთის შედეგად ამორტიზაცია კი არ ასუსტებს, ანუ კი არ ამცირებს ას საშუალების ღირებულებას და ნაწილ-ნაწილ კი არ გადადის გამოშვებულ პროდუქციაზე (მომსახურებაზე), არამედ ზრდის მის საბალანსო ღირებულებას, უსასრულოდ ახანგრძლივებს სამორტიზაციო დარიცხვის პროცესს, საბოლოო ჯამში ზღუდავს მენარმეს რემონტზე დანახარჯებში ასახოს ფაქტობრივად განეული ხარჯები, რაც აშკარად ეწინააღმდეგება ობიექტურ ეკონომიკურ პროცესს.

აგრეგატის რემონტზე დანახარჯები შედგება ახალი დეტალის (ნაწილის) ღირებულებისა და რემონტის შესრულების (შრომატევადობის) ღირებულებისაგან. საგადასახადო კოდექსის მიხედვით კი რემონტის შრომატევადობის ღირებულებით უნდა გაიზარდოს ავტომობილის საბალანსო ღირებულება. გამოდის რომ, რაც მეტია რემონტის შრომატევადობა, მით უფრო მეტი იქნება ავტომობილის საბალანსო ღირებულება და შესაბამისად მისი საიმედოობის მაჩვენებელი, მწარმოებლურობა, მოძრაობისა და ეკოლოგიური უსაფრთხოების მაჩვენებელი, რაც აშკარად არ შეესაბამება ჭეშმარიტებას.

გარდა ამისა თანამედროვე საავტომობილო ტექნიკის გამართულ მუშაობაზე ექსპლუატაციის დაწყებიდან 3 წლიან გარანტიას იძლევა დამამზადებელი. პირველ 3 წელს საგარანტიო პერიოდშიც და 12 წლის შემდეგაც 5%-დე საამორტიზაციო ანარიცხები არამართებულია. 3 წლამდე რემონტზე დანახარჯები იქნება მცირე, რადგან რემონტს თავის თავზე იღებს ას საშუალების დამამზადებელი, ხოლო 3 წლის შემდეგ დანახარჯები გაიზრდება კანონზომიერებით, რომელიც განპირობებული იქნება განარბენით მოცემულ საექსპლუატაციო პირობებში.

საყოველთაოდ ცნობილ დებულებას წარმოად-

გენს ის ფაქტი, რომ ზღვრული ცვეთის პერიოდის დასაწყისის შემდეგ შეიმჩნევა პროგრესული ან კატასტროფული ცვეთა. რაც ხდება ას საშუალების კონსტრუქციული ელემენტების ზღვრული მდგომარეობის მიღწევის შემდეგ. ამ პერიოდში ნაკეთობის ექსპლუატაცია არასასურველია არა მხოლოდ დეტალების ზედაპირების ცვეთის მკვეთრი გაზრდის გამო, არამედ ეფექტურობის, მოძრაობისა და ეკოლოგიური უსაფრთხოების შემცირების თვალსაზრისით.

საგადასახადო კოდექსის მიხედვით კი ნარჩენის ღირებულების შემცირებასთან ერთად მცირდება რემონტის ხარჯების ლიმიტი, ხოლო ას საშუალების საბალანსო ღირებულება იზრდება

$$C_b = C_b - 0,2 C_b + C_r = C_b(1 - 0,2) + C_r = 0,8C_b + C_r \quad (3)$$

სადაც C_r არის საბალანსო ღირებულების 5%-ზე მეტი თანხა, ლარი.

საანგარიშო წინა საგადასახადო წლის ბოლოსათვის საბალანსო ღირებულების 5%-ზე მეტი მიმდინარე რემონტზე დანახარჯების დამატება საბალანსო ღირებულებაზე, ანუ საბალანსო ღირებულების გაზრდა რემონტზე დანახარჯებით წინააღმდეგობაში მოდის მანქანის საიმედოობის თეორიის დებულებასთან.

დაჩქარებული წესით ამორტიზაციის დარიცხვა პირველ 3 წელიწადში, წარმოადგენს ნონსენსს, რადგან შეუძლებელია ას საშუალებას არ გააჩნდეს ღირებულება (ნარჩენი ღირებულება 1000 ლარი, ანუ ფაქტობრივი ღირებულების დაახლოებით 1...3 %) და ამავე დროს მისი ტექნიკური მდგომარეობა შეესაბამებოდეს ტექნიკური რეგლამენტებით დადგენილ საიმედოობის, მოძრაობისა და ეკოლოგიური უსაფრთხოების ნორმებს.

თანამედროვე პირობებში საწარმოს უნდა ჰქონდეს თავისი ძირითადი საშუალებების რაციონალური მართვისა და განკარგვის უფლება, აგრეთვე დამოუკიდებლად განსაზღვროს ობიექტის საამორტიზაციო ნორმა მისი საექსპლუატაციო პირობებისა და საექსპლუატაციოდ ვარგისობის ვადის ნორმატივების მიხედვით და ამორტიზაციის დარიცხვის მეთოდის (წრფივი, არაწრფივი, მწარმოებლური) შერჩევისა და ფონდების უკუგების გაზრდისა და მორალური ცვეთის გათვალისწინების შესაძლებლობა, რადგან მხოლოდ თვით საწარმოს დონეზეა შესაძლებელი ძირითადი საშუალებების ტექნიკური მდგომარეობის თავისებურებებისა და ეკონომიკური მდგომარეობის გათვალისწინება.

ამორტიზაციის დარიცხვის წრფივი მეთოდი წარმოადგენს წლების მიხედვით თანაბრად განაწილებულ ნორმატიული საამორტიზაციო ღირებულებას საექსპლუატაციოდ ვარგისობის ვადის პერიოდში. ამორტიზაციის დარიცხვის არაწრფივი მეთოდი მდგომარეობს ამორტიზაციის ღირებულების არათანაბარ (წლების მიხედვით) განაწილებას ნორმატი-

ული საექსპლუატაციოდ ვარგისობის ვადის პერიოდში. ამორტიზაციის დარიცხვის ამ მეთოდის გამოყენების შემთხვევაში ძირითადი საშუალების ღირებულების უდიდესი ნაწილი შექმნილ პროდუქციაზე (მომსახურებაზე) შეიძლება გადანაწილდეს მისი ექსპლუატაციის სანჯის წლებში, ხოლო ექსპლუატაციის შემდგომ პერიოდში ობიექტის ნარჩენი ღირებულება შემცირდება, ვიდრე ამორტიზაციის ხაზოვანი დარიცხვის მეთოდის გამოყენების შემთხვევაში. ნრფივი და არანრფივი მეთოდებისაგან განსხვავებით, ამორტიზაციის დარიცხვის მწარმოებლური მეთოდი წარმოადგენს ობიექტის საამორტიზაციო ღირებულების განაწილებას მისი რესურსის მიხედვით.

საამორტიზაციო ანარიცხების განსაზღვრისას გათვალისწინებულ უნდა იქნეს ის ფაქტი, რომ 1 კმ განარბენზე ამორტიზაცია არ არის მუდმივი სიდიდე მთელი წლის განმავლობაში შემდგომ გადაფასებამდე, რადგან წლის განმავლობაში ას საშუალების ფუნქციონირების პირობები იცვლება. შემდგომ წელსაც (გადაფასების შემდეგ) ას საშუალების საექსპლუატაციო პირობების შეცვლის შესაბამისად საამორტიზაციო ღირებულება შეიძლება შეცვალოს (გაიზარდოს ან შემცირდეს).

ამორტიზაციის დარიცხვის მწარმოებლური მეთოდით ას საშუალების ამორტიზაციის ვადის წინაწარ დადგენა შეუძლებელია. ას საშუალება ამორტიზებული იქნება მხოლოდ მაშინ, როცა მისი რესურსი (განარბენი) მიაღწევს ნორმატიულ ზღვარს. ას საშუალება სხვადასხვა საწარმოში გამოიყენება სხვადასხვა ეფექტურობით. მუშაობის პროცესში ას საშუალება მეტად ცდება ერთ საწარმოში, მეორეში კი მუშაობს გაზრდილი სადატვირთო რეჟიმებით. როცა საწარმოსათვის აუცილებელია გათვალისწინებულ იქნეს ას საშუალების ეფექტური გამოყენების ფაქტორი, მაშინ მას უნდა შეეძლოს აირჩიოს ამორტიზაციის დარიცხვის მწარმოებლური მეთოდი.

დასკვნა

დასაბუთებულია საკანონმდებლო ნორმის დაზუსტების აუცილებლობა და საავტომობილო ტექნიკის საამორტიზაციო ანარიცხების განსაზღვრის დიფერენცირებული ნორმების გამოყენება, ამ ანარიცხების დარიცხვის არანრფივ-მწარმოებლური მეთოდით, აგრეთვე ავტოსატრანსპორტო საშუალების საექსპლუატაციო პირობებისა და საექსპლუატაციოდ ვარგისობის ვადის ნორმატივების მიხედვით, ტექნიკური მდგომარეობის თავისებურებებისა და ეკონომიკური მდგომარეობის გათვალისწინებით საწარმოს მიერ ავტოსატრანსპორტო საშუალების საამორტიზაციო ნორმის დამოუკიდებლად განსაზღვრის მიზანშეწონილობა.

გამოყენებული ლიტერატურა

1. საქართველოს საგადასახადო კოდექსი. თბილისი, 2010 წლის 17 სექტემბერი N3591-III.
2. ტექნიკური რეგლამენტი “ავტოსატრანსპორტო საშუალებების სერვისის წესი”. საქართველოს მთავრობის დადგენილება №12, 03.01.2014.
3. ვ.ხარიტონაშვილი. საავტომობილო გადაზიდვები. თბილისი. 2003, 338 გვ.