

საზღვაო ინფრასტრუქტურის განვითარების მაკროეკონომიკური პროგნოზები

ბესიკი ფუტყარაძე, სტუ დოქტორანტი

ჯემალ შარაძე, სტუ დოქტორანტი

ტარიელ ქოქოლაძე, სტუ დოქტორანტი

საქართველოს საზღვაო ინფრასტრუქტურის განვითარებისათვის აუცილებელია თავისუფალი საბაზრო ურთიერთობების ხელშეწყობა, რომლის შემდეგაც თავისუფალი ბაზარი თვითონ, საჭიროების მიხედვით, შეძლებს საზღვაო ინფრასტრუქტურის ისეთ აუცილებელი შემადგენლის შექმნას, როგორცაა საზღვაო ფლოტი. ამენდება სარემონტო ქარხნებიც, რომელიც მოემსახურება არა მარტო პორტების მცურავ საშუალებებს, არამედ საზღვაო ფლოტის გემებსაც.

დღეისათვის საქართველო წარმოადგენს საზღვაო ქვეყანას, რაც მისი დიდი უპირატესობაა მეზობელ ა/კავკასიის და შუა აზიის სახელმწიფოებთან შედარებით. ნაწილობრივ, ქვეყანა იყენებს კიდევაც აღნიშნულ უპირატესობას და ემსახურება ზემოაღნიშნული სახელმწიფოებისათვის განკუთვნილი ტვირთების სატრანზიტო გადაზიდვებს, თუმცა ჩვენი საზღვაო პორტები საჭიროებენ ტექნიკურ განვითარებას და, რაც ყველაზე მნიშვნელოვანია, საქართველოს არ გააჩნია საკუთარი საზღვაო ფლოტი. აქედან გამომდინარე მსოფლიო ზღვებში საქართველოს დროშით არ დაცურავს არცერთი გემი. საქართველოსთვის საზღვაო ფლოტის შექმნა საშური საქმეა, რაშიც მნიშვნელოვანია მაკროეკონომიკური საკითხები.

საქართველოს საზღვაო ფლოტი საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ 85 გემს ითვლიდა. მათი უმეტესობა მშრალი ტვირთების ტრანსპორტირებისათვის იყო განკუთვნილი, თუმცა მასში შედიოდა სამგზავრო ლაინერებიც და ტანკერებიც. 90-იან წლებში ფულის არასტაბილურობამ და მიუღებელმა საინვესტიციო გარემომ, სუბიექტურ ფაქტორებთან ერთად, გამოიწვია საქართველოს საზღვაო ფლოტის თანდათანობითი გასხვისება უცხოეთში და ბოლოს მისი სრულად გაქრობა. დღეისათვის ქვეყანას და მის იურისდიქციაში მყოფ არცერთ სტრუქტურას საზღვაო ხომალდი არ გააჩნია.

საბაზრო ურთიერთობების განვითარება გულისხმობს დამოუკიდებელი

ეკონომიკური თეორიის თანამედროვე პრობლემები

ეკონომიკური ერთეულების თავისუფალ ურთიერთობებს. ამ შემთხვევაში საფინანსო, შრომითი და სასაქონლო ნიშნით განსაზღვრული კავშირები ყალიბდებიან და ქრებიან ბაზარზე. ამის შესაბამისად დღის წესრიგში დგება საბაზრო ინფრასტრუქტურის განვითარება, ისე, რომ იგი მოხერხებული იყოს კომერციული ოპერაციების განხორციელებისათვის.

დღეისათვის საბაზრო ინფრასტრუქტურა მოიცავს ძირითადად 4 სახის ბაზარს. სავალუტო, საფინანსო, სასაქონლო და შრომითს. სპეკულაციური ნიშნის გავლენის მინიმუმადე შემცირების მოთხოვნის გამო, ბაზრები საჭიროა იყვნენ ორგანიზებულნი, წარმოდგენილნი შესაბამისი ბირჟების სახით და რეგულირებადი, როგორც მსოფლიოში აღიარებული წესებით, ასევე ქვეყანაში მოქმედი კანონებითა და ნორმატიული აქტებებით.

საქართველოს საბაზრო ინფრასტრუქტურიდან დღეისათვის ჩვენთან ყველაზე მოწესრიგებულად მიიჩნევა სავალუტო ბაზარი, იგი გულისხმობს სავალუტო ურთიერთობებს ეროვნულ და კომერციულ ბანკებს, კომერციულ და საკრედიტო დაწესებულებებს, კომერციულ-საკრედიტო ინსტიტუტებსა და კლიენტებს შორის. ეროვნული ბანკსა და სხვა კომერციულ საკრედიტო ინსტიტუტებში ურთიერთვაჭრობა, რაც განსაზღვრავს ეროვნული ვალუტების კურსის შესაბამისობას სხვა ქვეყნების ვალუტებთან მიმართებაში, ზორციელდება უპირატესად საქართველოს ეროვნული ბანკთან არსებულ „ბანკთაშორის სავალუტო ბირჟაზე“. ქვეყნის ეკონომიკის სტაბილურად ფუნქციონირებისათვის ძალიან მნიშვნელოვანია ეროვნული ვალუტის სტაბილური გაცვლის კურსების შენარჩუნება სხვა წამყვან სახელმწიფოთა ეროვნული ვალუტებთან მიმართებაში, ასევე ვალუტის ინფლაციის ტემპების ისე შენარჩუნება, რომ იგი არ გამოვიდეს საყოველთაოდ აღიარებული ინფლაციის ტემპების გარეთ.

საბაზრო ინფრასტრუქტურის შემდეგი სეგმენტი – საფინანსო ბაზარი, ანუ როგორც მას უწოდებენ, ფასიანი ქაღალდების ბირჟა საქართველოში ეხლა იკიდებს ფეხს და მისი სრულად ამოქმედებისათვის მრავალი ობიექტური თუ სუბიექტური ფაქტორებია ხელისშემშლელი. უპირველესი მიზეზი ფასიანი ქაღალდების ბაზრის განვითარებლობისა ჩვენთან შექმნილი სააქციო საზოგადოებების აქციათა ღირებულების არარეალბაში ძევს. მიუხედავად იმისა, რომ საქართველოში ჩამოყალიბებულია საკამო რაოდენობის სააქციო საზოგადოებები, აქციებიდან რეალურ შემოსავალს

იღებენ მხოლოდ ის მესაკუთრეები, რომლებიც აქციათა საკონტროლო პაკეტის მფლობელები არიან. სხვა „წვრილი“, აქციონერების მიერ მიღებული დივიდენდები ან ძალიან მცირეა აქციათა ღირებულებასთან მიმართებაში, ან სრულებითაც ვერ იღებენ დივიდენდებს, რამდენადაც ოფიციალური დოკუმენტაციით, მცირე გამოწვევის გარდა, ეკონომიკური სუბიექტები საფინანსო წელს ზარალით ან მინიმალური მოგებით ამთავრებენ.

ფასიანი ქაღალდების ბაზრის განვითარებაში მნიშვნელოვანი ბერკეტები გააჩნდა და დღესაც გააჩნია სახელმწიფოს. სახელმწიფო საწარმოების მნიშვნელოვანი ნაწილი გარდაიქმნენ რა სააქციო საზოგადოებად, აქტივების პრივატიზაციას ახდენს ტენდერის გამოცხადებით ან ქონების მართვის სამინისტროში გამართული აუქციონებზე. ამით უფრო მიზანშეწონილი იქნებოდა აქციათა ნომინალურ ღირებულების უფრო დიფერენციაცია და ამ აქციათა ფასიანი ქაღალდების ბირჟაზე რეალიზაცია.

ეკონომიკის სამინისტროს დღესაც შეუძლია საპრივატიზაციო ობიექტების ნაწილის პრივატიზება მაინც მოახდინოს ფასიანი ქაღალდების ბირჟაზე. საფონდო ბირჟის ნორმალურად ფუნქციონირების შემთხვევაში, იგი ეფექტიანი და პროგრესული საწარმოების დაკრედიტების ერთ-ერთ ძირითად წყაროს წარმოადგენს. გაყიდული აქციების ღირებულებით შესული თანხების მეშვეობით საზღვაო საწარმოებს, რომლებსაც გააჩნიათ განვითარების პერსპექტივა, მათთან ადგილზე ბაზრის არსებობის გამო, გაუჩნდებათ ფულადი სახსრები ძირითადი კაპიტალის განახლებისათვის და საბრუნავი საშუალებების მნიშვნელოვნად შესავსებად. ამასთან საფონდო ბირჟაზე აქტივების კოტირებით შესაძლებელია ამა თუ იმ საწარმოს რეალური საბაზრო ფასის დადგენა და მისი ცვლილების დინამიკის ანალიზი. ამასთან სრულად მოქმედი საფონდო ბირჟები საბაზრო ეკონომიკის ძირითადი პრინციპის – კერძო ინიციატივის – ერთ-ერთი ყველაზე მეტად გამოხატული სფეროა. ფასიანი ქაღალდების ბირჟებზე არ კოტირებენ საქართველოს საზღვაო ინფრასტრუქტურაში შემავალი ფირმები, რაც უარყოფითად აისახება მათ ფინანსურ უზრუნველყოფაზე.¹

საბაზრო ინფრასტრუქტურა ვერ იქნება სრულყოფილი თუ საქართველოში ფართო გასაქანი არ მიეცა სასაქონლო ბირჟების ქსელს. სასაქონლო ბირჟების მეშვეობით საზღვაო ფირმებმა შესაძლებელია

1 იხ. საქართველოს კანონი ფასიანი ქაღალდების ბაზრის შესახებ. საქართველოს საკანონმდებლო მაცნე, N1(8) და საიტი http://www.gse.ge/default_geo.asp . გადმოწმებულია 19.04.2012.

ეკონომიკური თეორიის თანამედროვე პრობლემები

შეიძინონ მათთვის საჭირო მრავალი საქონელი. მაგალითად, საწვავი, ენერგია, სათადარიგო ნაწილები და ა.შ.

სასაქონლო ბირჟების შექმნა, როგორც წესი, წინ უსწრებს სავალუტო და საფინანსო ბირჟების ფორმირებას. ჩვენთან კი ფაქტობრივად მდგომარეობა ასეთია: ფუნქციონირებს ბირჟების დანარჩენი სახეობები, გარდა სასაქონლო ბირჟებისა. 1990 წელს საქართველოს დამოუკიდებლობის დეკლარირებისას, როდესაც იგი ჯერ კიდევ არ იყო არც ერთი სახელმწიფოს მიერ აღიარებული, თბილისში შეიქმნა რამდენიმე სასაქონლო ბირჟა, მათ შორის ღვინის და ჩაის ბირჟები, მაგრამ მათ დიდი გასაქანი ვერ ჰპოვეს და 1992 წლისათვის უკვე აღარ ფუნქციონირებდნენ.

დღეისათვის საქართველოში რეგისტრირებულია რამდენიმე სასაქონლო ბირჟა, მაგრამ მათი ფუნქციონირება ვერ ხორცილდება. ამის მიზეზი შესაბამისი საბირჟო კანონმდებლობის უქონლობასთან ერთად მრეწველობის სტაგნაცია, კლანური ეკონომიკა, ეკონომიკაში კორუფციული სფეროს დიდი წილი და პარალელურად სხვა სახის ბირჟათა არასაკმარისი განუვითარებლობაა.

საბაზრო ინფრასტრუქტურის აუცილებელ ატრიბუტს, რომელსაც მნიშვნელოვანი როლი აკისრია საზღვაო ინფრასტრუქტურის განვითარების საქმეში, წარმოადგენს შრომითი ბირჟები. შრომითი ბირჟების ქსელი თითქმის ყველა, საშუალოდაც კი განვითარებული სახელმწიფოებშიც ფართოდაა წარმოდგენილი. ისინი კადრების დასაქმების ძირითადი ამოცანის პროცესებსაც წარმართავენ. ამავე დროს შრომითი ბირჟების მონაცემები ზუსტად უნდა ასახავდეს ნებისმიერი კატეგორიის უმუშევართა რიცხოვნობას შესაბამისი ორგანიზაციულ ტექნიკური ლონისძიებების გატარებისათვის.

2004 წლიდან საერთოდ გაუქმდა შრომითი ბირჟები და მოსახლეობის დასაქმების პროცესი სრულ ანარქიაშია. საქმეს ვერ შევლის „პროფესიული კოლეჯების“ ქსელის დაარსება. ამ მიმართებით აუცილებელია სახელმწიფომ უზრუნველყოს შრომითი ბირჟების განახლება, ხოლო რაც შეეხება მუშათა კადრების მომზადება-გადამზადების პროცესს, მათ შრომითმა ბირჟებმა უნდა უხელმძღვანელოს.¹

1 იხ. ნატროშვილი ნ. საქართველოს შრომის ბაზარი დროის მოთხოვნებს ჩამორჩება. გაზ. „24 საათი“. 27.02.2011; აშშ-ის საერთაშორისო განვითარების სააგენტო (USAID), მიგრაციის საერთაშორისო ორგანიზაცია (IOM). საქართველოს ეროვნული შრომის ბაზარი. 2010 წლის ივნის-ივლისში ჩატარებული კვლევის ანგარიში. თბ. 2010.

საქართველოს ეკონომიკის განთავისუფლება კლანებისაგან, საგადასახადო სისტემის გამარტივება, საკრედიტო დაწესებულებათა ქსელის განვითარება მაკროეკონომიკურ ღონისძიებებთან ერთად შექმნის წინა პირობებს საბაზრო ინფრასტრუქტურის-ძირითადი საბაჟო სტრუქტურების, წარმატებით განვითარებისათვის.

ეკონომიკის ცალკეულ სექტორებში კრიზისის აღმოსაფხვრელად უდიდესია სახელმწიფოს მხრიდან ეკონომიკის რეგულირების როლი. საქართველოს მთავრობა, საყოველთაოდ აღიარებული სახელმწიფო რეგულირების სისტემიდან, უმეტეს მექანიზმებს პრაქტიკაში არ იყენებს. ჯერჯერობით საქართველოს მაკროეკონომიკური მმართველობა არ ხასიათდება ეფექტიანობით. მის გარეშე კი შეუძლებელია შეიქმნას წარმატებული სამეწარმეო და ბიზნეს გარემო.

მაკროეკონომიკური პრობლემის ერთ-ერთი უმთავრესი გამოვლენა განისაზღვრება მოქმედი საგადასახადო კანონმდებლობით და მის ბაზაზე ჩამოყალიბებული საგადასახადო გარემოთი.

მსოფლიო პრაქტიკაში აღიარებულია, რომ კორპორაციული (ფირმის) გადასახადების საერთო რაოდენობა არ უნდა აღემატებოდეს მისი შემოსავლების მეოთხედს, წინააღმდეგ შემთხვევაში საგადასახადო გარემო არ მოქმედებს წამახალისებლად სამეწარმეო აქტივობაზე. ასეთივე მიმართულებით მოითხოვება საგადასახადო გარემოს გაუჯობესება საქართველოში. ამით სწრაფად დაიწყება კრიზისის დაძლევა, საგადასახადო გარემოს გაუმჯობესება, ამასთან მიმზიდველს გახდის საინვესტიციო გარემოსაც. შესაბამისად გაიზრდება საზღვაო ინფრასტრუქტურაში მოზიდულ ინვესტიციათა მოცულობაც.

საშემოსავლო გადასახადი აშშ-შიც და ევროკავშირის სახელმწიფოებშიც დიფერენცირებულია. აშშ-ში იგი იცვლება 15-დან 39,6 პროცენტამდე, ამასთან 3900\$-ის შემოსავალი დაუბეგრავი მინიმუმია.¹

ევროკავშირის სახელმწიფოებში დიფერენცირებულია დღგ-ს გადასახადი. მაგალითად, გერმანიაში იგი მერყეობს 0-დან 15 პროცენტამდე. ჩვენთან კი ასეთი დიფერენცირება არ არის გათვალისწინებული.

ახალი საგადასახადო კოდექსით ბიუჯეტის გადასახადებს ეხლა წარმოადგენს მხოლოდ საშემოსავლო, მოგების, დღგ, აქციზი, ხოლო ადგილობრივ-ქონების და სათამაშო ბიზნესის გადასახადი. ცენტრალური ბიუჯეტის გადასახადთა განაკვეთები ასეთია: საშემოსავლო

1 იხ. საიტი: <http://business.usa.gov/>. გადამოწმებულია 19.04.2012.

ეკონომიკური თეორიის თანამედროვე პრობლემები

20%, მოგება - 15%, ღირებულება - 18%. ჩვენი გარდამავალი ეკონომიკისათვის აღნიშნული ტარიფებიც მაღალია, მიუხედავად მათი შედარებითი ლიბერალიზაციისა.¹

ინდუსტრიულ სახელმწიფოში გადასახადები როგორც წესი პროგრესულია. რაც მეტია შემოსავალი, მით მეტია საგადასახადო განაკვეთი. ვფიქრობთ ჩვენი საგადასახადო კანონმდებლობაც ამ მხრივ განვითარებას საჭიროებს, რამდენადაც ასეთ სისტემაში უპირველესად ხელი ეწყო წარმოების გაფართოებას და, მეორე მხრივ, საზოგადოება სოციალური სამართლიანობისაკენ მიისწრაფის.

ბოლო პერიოდში საგადასახადო განაკვეთები, მიუხედავად ნაწილობრივ შემცირებისა, მაინც რჩება ერთ-ერთი ყველაზე მაღალი მსოფლიოში, მითუმეტეს იგი მიუღებელია განვითარებადი სახელმწიფოს სტატუსის მქონე სახელმწიფოებისთვის.

საფინანსო-საკრედიტო უზრუნველყოფის საკითხები შეიძლება დაჯგუფდეს შემდეგ 3 ძირითად შემადგენლად: ფულის მიმოქცევა და ინფლაცია; საკრედიტო სისტემის განვითარების დონე; საკრედიტო ორგანიზაციებთან მწარმოებელთა ურთიერთობის ინტენსივობა და ურთიერთსამართლიანობა.

სამეწაფო საქმიანობის აქტივობაზე გავლენას ახდენს საბანკო სისტემის განვითარება. მათ მფლობელობაში არსებული თანხების სიდიდეები და მასთან ეროვნული ვალუტისადმი ნდობის ფაქტორის სიდიდეც.

საქართველოს საზღვაო ინფრასტრუქტურის არასაკმარისი განვითარება გამოიწვია ფულად-საკრედიტო სისტემის არამდგრადობამაც, რაც არ შეიძლება აიხსნას რაიმე ერთჯერადი მოვლენით და იგი განპირობებულია ფულად-საკრედიტო სისტემის არასაიმედო თითქმის ოცწლიანი პერიოდის განმავლობაში.

საქართველოს საზღვაო ინფრასტრუქტურის საბაზრო სისტემაში ეფექტურად ფუნქციონირებისათვის მნიშვნელოვანია კომერციული ბანკების ქსელის განვითარება. ამ მხრივ მთლიანად საქართველოში არც თუ ცუდი მდგომარეობაა. საქართველოს ყველა დიდ ქალაქში და რაიონში არსებობს რამდენიმე კომერციული ბანკი და მისი ფილიალები, თუმცა მათი მომსახურების მომცველობა ჯერ კიდევ არასაკმარისია.

კომერციული ბანკები სესხებს გასცემენ უმეტესწილად მოკლევადიან

¹ საქართველოს საგადასახადო კოდექსი. საიტზე: http://www.mof.ge/show_law.aspx?id=338. გადმოწმებულია 19.04.2012.

ოპერაციებზე საკმარისზე მეტი საგარანტიო უზრუნველყოფით, ამიტომ ბანკების მომსახურების იმედზე, განსაკუთრებით გრძელვადიანი საკრედიტო დაფინანსებისათვის, საზღვაო ორგანიზაციები ვერ იქნებიან, ამდენად ისინი შემოსაზღვრულნი არიან თავიანთ დამფუძნებელთა ფინანსური შესაძლებლობებით. ეს კი უარყოფითად აისახება მათ სამეწარმეო აქტიურობის ხარისხზე. საქართველოს ფინანსური ბაზარი ერთ-ერთ მაღალრისკოვან ბაზარს წარმოადგენს მსოფლიოში, ამიტომაც აქ არსებული კომერციული ბანკების მიერ გაცემული კრედიტები მაღალი საპროცენტო განაკვეთებით ხასიათდებიან. აღნიშნული კი ხელს უშლის სამრეწველო საწარმოებს ეფექტიანად მუშაობის წარმართვაში.

საფინანსო-საკრედიტო სისტემის გაუმჯობესების საქმეში დიდია სახელმწიფოს როლი. საქართველოს საზღვაო ინფრასტრუქტურის განვითარებისათვის სახელმწიფომ, სხვა ეკონომიკურ ღონისძიებებთან ერთად, სასურველია უშუალო მონაწილეობა მიიღოს საზღვაო ფლოტის შექმნაში. მსოფლიოში ძნელად თუ მოიძებნება საზღვაო სახელმწიფოები, რომელთაც საკუთარი საზღვაო ფლოტი არ ჰყავდეს (აქ არ იგულისხმება სამხედრო სანაპირო დაცვის ხომალდები, საზღვაო პორტების ბუქსირები, ბარჟები და სხვა მცურავი საშუალებები), ამიტომ შესაძლებელია თვითონ სახელმწიფომ შეიძინოს რამდენიმე ხომალდი. მიუხედავად იმისა, რომ საზღვაო ხომალდების შესყიდვა მნიშვნელოვან ინვესტიციებთანაა დაკავშირებული (საშუალო წყალწყვის ხომალდების ფასი 80-100 მლნ. აშშ დოლარია), მათი მაღალი რენტაბელობის გამო შეძენა უაღრესად მომგებიანია. საზღვაო ხომალდები გამოირჩევიან მაღალი შემოსავლებით, შესაბამისად რენტაბელობით, ხოლო მათი მოხმარების დრო ხანგრძლივია.