

საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი

ხელნაწერის უფლებით

ვლადიმერ ასალაია

„საბადასახადო სისტემა და მისი
როლი ტრანსპორტის მენეჯმენტის
ბანკითარებაში“

სპეციალობა – დარგობრივი ეკონომიკა და მენეჯმენტი

დოქტორის აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად
წარმოდგენილი დისერტაციის

ა ვ ტ ო რ ე ზ ე რ ა ტ ი

თბილისი – 2012

სადისერტაციო ნაშრომი შესრულებულია საქართველოს
ტექნიკურ უნივერსიტეტის
სატრანსპორტო და მანქანათმშენებლობის ფაკულტეტის
სატრანსპორტო დეპარტამენტში

სამეცნიერო ხელმძღვანელი: **გოდერძი ტყეშელაშვილი**
სრული პროფესორი

რეცენზენტები: **გოდერძი ტაბატაძე**
№49 მიმართულების სრული პროფესორი
ნოდარ დუმბაძე
საქართველოს სააგიაციო
უნივერსიტეტის სრული პროფესორი

დისერტაციის დაცვა შედგება 2012 წლის „-----“ -----
საათზე საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტის სატრანსპორტო და
მანქანათმშენებლობის ფაკულტეტის სადისერტაციო საბჭოს
კოლეგიის სხდომაზე.

მისამართი: 0175, ქ. თბილისი, კოსტაეას ქ. 68ა, 1 კორპუსი, აუდიტორია
№560

სადისერტაციო საბჭოს სწავლული მდივანი
ასოცირებული პროფესორი

რ. ველიჯანაშვილი

ნაშრომის ზოგადი დასასრული

თემის აქტიულობა. ნებისმიერ სახელმწიფოში სახელისუფლო სტრუქტურები ახორციელებენ ეკონომიკურ პოლიტიკას, ანუ ღონისძიებათა კომპლექსს, რომელიც ეკონომიკის განვითარებისკენ არის მიმართული. მასში შედის საგადასახადო პოლიტიკაც. მისი უპირველესი მოთხოვნა არის ბიუჯეტის შევსება და მეწარმეების სტიმულირება. მაშასადამე, ქვეყანაში ისეთი საგადასახადო პოლიტიკა უნდა გატარდეს, რომ ბიუჯეტის შემოსავლების საგადასახადო ნაწილიც შეივსოს და გადასახადის გადამხდელ მეწარმეებსაც ჰქონდეთ შემდგომი განვითარების სტიმული.

საქართველოში რომ მეწარმეობის განვითარების დონე დაბალია, ეს უკვე იმას ნიშნავს, რომ აქ არსებული საგადასახადო სისტემა და საგადამხდელი განაკვეთები, არ ასტიმულებს მეწარმეობის განვითარებას.

ამ თვალსაზრისით ყოველი მეცნიერული ნაშრომი, რომელიც კი შესრულდება გადასახადების თემაზე, უდავოდ აქტუალურია და სადღეისო.

კვლევის მიზანი და ძირითადი ამოცანები. სადოქტორო ნაშრომის მიზანს წარმოადგენს იმ გზების და საშუალებების მიგნება, რომელთა გატარება სრულყოფს საქართველოს სატრანსპორტო მეურნეობაში გატარებულ დაბეგვრის პოლიტიკას და, აქედან გამომდინარე, დადებითად იმოქმედებს მისი მენეჯმენტის განვითარებაზე.

საქართველოში მრავალნაირი ტრასპორტია განვითარებული. მრავალნაირია თვით სატრანსპორტო საწარმოებიც. ზოგი – მსხვილია, ზოგი საშუალო სიდიდის, ზოგი კი მცირე. არსებობენ ინდივიდუალური მეწარმეებიც, ისინი ერთნაირად ანუ პროპორციული მიდგომით იბეგრებიან, ნაშრომის მიზანი იყო გამოგვეტყუნა მათი სამართლიანი დაბეგრის მექანიზმი; რადგან მათ განსხვავებული შემოსავლები აქვთ, ამიტომ არ არის სამართლიანი მათი ერთნაირი დაბეგრა.

ნაშრომის ამოცანებს წარმოადგენენ ის ნაბიჯები, რომლებიც ამ მიზნის მისაღწევად უნდა გადაიდგას. ეს ნაბიჯებია საკვლევი თემის თეორიულ და პრაქტიკულ ასპექტებში შესწავლა, დასკვნების გაკეთება და რეკომენდაციების შემუშავება.

დასახული მიზნის მისაღწევად საჭირო გახდა შემდეგი ამოცანების გადაწყვეტა:

1. გადასახადების სოციალურ-ეკონომიკური არსის შესწავლა;
2. საქართველოს საგადასახადო სისტემის შესწავლა;
3. პოსტსაბჭოთა ქვეყნებში საგადასახადო სისტემების შესწავლა;
4. ევროპის საგადასახადო სისტემის შესწავლა;
5. საქართველოს სატრანსპორტო მეურნეობის დაბეგრის პოლიტიკის ანალიზი (მსხვილ, საშუალო და მცირე საწარმოთა მაგალითზე);
6. საგადასახადო პოლიტიკის სამომავლო პერსპექტივების ამოსავალი დებულებების გამოკვეთა;

7. საქართველოს და ევროკავშირის დაბეგვრის რეჟიმების
ჰარმონიზაციის საკითხის დაყენება;

8. საქართველოს სატრანსპორტო მეურნეობის დაბეგვრის
სამომავლო კონცეპტუალური პოლიტიკის შემუშავება.

პრობლემის შესწავლის მდგომარეობა. დაბეგვრის თეორიის და პრაქტიკის საკითხები მრავალ ქართველ და უცხოელ სპეციალისტებს აქვთ შესწავლილი. თანამედროვე მეცნიერთაგან ამ საკითხზე მნიშვნელოვანი გამოკვლევები აქვთ ი. მესხიას, ო. ნიკოლაიშიდს, ე. ჯულაყიძეს, ლ. ბახტაძეს, რ. კაკულისას, მ. ჩიკვილაძეს, ს. სვანიძეს, ჯ. სტიგლიცს, დ. ჩერნიკს, თ. მადლაკელიძეს, ვ. გლუხოვს და სხვებს.

მოცემულ თემაზე საქართველოში შესრულებული ნაშრომების სიმრავლის მიუხედავად, არცერთი ნაშრომი არ არის შესრულებული იმის დასადგენად, თუ საქართველოს სატრანსპორტო მეურნეობაში რამდენად ოპტიმიზებულია საგადასახადო პოლიტიკა, და, მისი სრულყოფა რამდენად შეუწყობს ხელს საქართველოში ტრანსპორტის მენეჯმენტის განვითარებას.

წინამდებარე ნაშრომში მოცემულია ამის გაკეთების გარკვეული მცდელობა და სამომავლო მონახაზის გაკეთება.

კვლევის საბანი და ობიექტი. კვლევის საბანია საქართველოს საგადასახადო სისტემა, კვლევის ობიექტი კი საქართველოს სატრანსპორტო მეურნეობის საწარმოები.

კვლევის თეორიულ-მეთოდოლოგიური საფუძვლები. გამოკვლევისას გამოყენებული იქნა სამამულო და საზღვარგარეთის მეცნიერთა შრომები, კვლევის ოპერაციული და სტატისტიკური ანალიზის მეთოდები.

მიცნეირული სიახლეები. ნაშრომში მიღებულია ისეთი შედეგები და შემუშავებულია ისეთი რეკომენდაციები, რომლებიც მეცნიერული სიახლეებით ხასიათდებიან:

1. საქართველოს სატრანსპორტო მეურნეობის საწარმოთა დაბეგერის კარმონიზაცია ევროკავშირის ქვეყნების სატრანსპორტო მეურნეობის დაბეგერასთან;
2. სატრანსპორტო მეურნეობაში მეწარმე ფიზიკურ პირებისთვის საშემოსავლო გადასახადის გადახდის დროს დაუბეგრაგი მინიმუმის დაწესება;
3. იურიდიულ პირ სატრანსპორტო საწარმოთა მოგების გადასახადით პროგრესული შკალით დაბეგერა;
4. მეწარმე ფიზიკურ პირების (მაგ., ინდემწარმეები) საშემოსავლო გადასახადით პროგრესული შკალით დაბეგერა;
5. ახლადგახსნილ საწარმოთა გადასახადიდან განთავისუფლება პირველ წელს, მეორე წელს კი – გადასახადის 50%-ით შემცირება და ა. შ.

ნაშრომის პრაქტიკული მნიშვნელობა, იმაშია, რომ მასში მოცემული რეკომენდაციები გამოადგებათ საქართველოს კანონშემოქმედ ორგანოებს საქართველოში ამჟამად მოქმედი საგადასახადო კოდექსის სრულყოფის მიმართულებით მუშაობისას. ცნობათ მიიღებენ მას სატრანსპორტო ორგანიზაციებიც.

კვლევის შედეგების აპრობაცია. კვლევის შედეგები გამოქვეყნებულია (სტატიების სახით) ქართულ რეფერირებად ჟურნალებში და აგრეთვე სოხუმის სახელმწიფო უნივერსიტეტის 2011 წლის საერთაშორისო კონფერენციის მასალებში.

სადისერტაციო ნაშრომის სტრუქტურა და მოცულობა.

სადისერტაციო ნაშრომი შედგება კომპიუტერზე აწყობილი 158 გვერდისგან. მოიცავს შესავალს, სამ თავს და დასკვნებს. ნაშრომს თან ერთვის 96 დასახელების ლიტერატურის სია. ნაშრომში მოცემულია 24 ცხრილი და 17 ნახაზი.

კვლევის მიზანმა და ამოცანათა კომპლექსმა ლოგიკურად განაპირობა დისერტაციის შემდეგი სტრუქტურა:

შესავალი

ლიტერატურის მიმოხილვა

**თავი I. გადასახადები და საბადასახადო სისტემები:
სოციალურ-ეკონომიკური არსი, დაბეგვრის
რეჟიმები საქართველოში და საზღვარგარეთ**

- I.§1. გადასახადების სოციალური-ეკონომიკური არსი
- I.§2. საქართველოს საგადასახადო სისტემა
- I.§3. საგადასახადო სისტემები პოსტსაბჭოთა ქვეყნებში
- I.§4. ევროპის საგადასახადო სისტემები

**თავი II. საბადასახადო რეჟიმების ანალიზი და შეფასება
საქართველოს სატრანსპორტო მშენებლობაში**

- II.§1. საქართველოს ტრანსპორტის ადგილი და როლი, განვითარების თანამედროვე მდგომარეობა
- II.§2. საქართველოს სატრანსპორტო ორგანიზაციების (მსხვილი, საშუალო და მცირე) საქმიანობის გამოკვლევა დაბეგვრის რეჟიმების კონტექსტში

**თაზო III. საგადასახადო სისტემის სრულყოფის
პერსპექტივები და მისი როლი სატრანსპორტო
მეურნეობის მენეჯმენტის განვითარებაში**

- III.§1. საგადასახადო პოლიტიკის და საგადასახადო სისტემის
სამომავლო პერსპექტივების ამოსავალი დებულებები
- III.§2. დაბეგერის რეჟიმი საქართველოში ევროკავშირში
დაბეგერის ჰარმონიზაციასთან კონტექსტში
- III.§3. საქართველოს სატრანსპორტო მეურნეობის დაბეგერის
სრულყოფის კონცეპტუალური მოდელი და მისი
გავლენა მენეჯმენტის განვითარებაზე
დასკვნები და რეკომენდაციები
გამოყენებული ლიტერატურა

II. ნაშრომის მოკლე შინაარსი

შესავალში დასაბუთებულია თემის აქტუალობა, განსაზღვრულია კვლევის მიზანი და ამოცანები, კვლევის საგანი და ობიექტი, მოცემულია გამოკვლევის თეორიული და მეთოდოლოგიური საფუძვლები, ჩამოყალიბებულია მეცნიერული სიახლეები და მათი თეორიულ-პრაქტიკული მნიშვნელობის ძირითადი ასპექტები.

ლიტერატურის მიმოხილვაში წარმოდგენილია საქართველოში და უცხოეთში გამოცემული საგადასახადო საქმესთან დაკავშირებული მნიშვნელოვანი ნაშრომები. ასევე გავეცანით საქართველოს ეროვნულ ბიბლიოთეკაში არსებულ, ბოლო წლებში ამ თემატიკაზე დაცულ დისერტაციების შინაარსს.

საღისერტაციო ნაშრომის პირველი თავი –
*„გადასახადები და საგადასახადო სისტემები: სოციალურ-
ეკონომიკური არსი, დაბეგერის რეჟიმები საქართველოში და
საზღვარგარეთ“* – მოიცავს შემდეგ პარაგრაფებს:
*გადასახადების სოციალურ-ეკონომიკური არსი; საქართველოს
საგადასახადო სისტემა; საგადასახადო სისტემები
პოსტსაბჭოთა ქვეყნებში; ევროპის საგადასახადო სისტემები.*

ცნობილია, რომ გადასახადი არის გადასახადის
გადამხდელის ბიუჯეტში სავალდებულო, უპირობო ფულადი
შენატანი. მისი ამოღება სახელმწიფოს სჭირდება თავისი
ფუნქციის – სახელმწიფო მმართველობითი სტრუქტურების
შენახვა, ინფრასტრუქტურის შექმნა, თავდაცვის გაძლიერება და
ა.შ. შესასრულებლად. იმ სიკეთით, რომლის შესაქმნელად
ამოღებული გადასახადები იხარჯება, მთელი მოსახლეობა
სარგებლობს. ასეა ყველა ქვეყანაში და ასეა საქართველოშიც.

გადასახადები ყველა ქვეყანაში არის და მომავალშიც
იქნება. საკამათოა მხოლოდ საკითხი იმის შესახებ თუ
როგორი უნდა იყოს მისი განაკვეთები, რომ მან გადასახადის
ორივე ფუნქცია – ფისკალური და მასტიმულირებელ-
მარეგულირებელი – ეფექტიანად შეასრულოს. უნდა ავლნიშნოთ,
რომ თავდაპირველად გადასახადებს მხოლოდ ფისკალური
ფუნქცია ჰქონდათ. შემდეგ მას მიეცა მასტიმულირებელ-
მარეგულირებელი ფუნქციაც. სპეციალისტების აზრით, ამის
აუცილებლობა საბაზრო ურთიერთობებმა წარმოშვა.

ეკონომიკის სტიმულირება-რეგულირებისთვის იყენებენ
ლიბერალურ და მკაცრ საგადასახადო მოდელებს. ლიბერალური
მოდელის შემთხვევაში აწესებენ დაბალ საგადასახადო

განაკვეთებს და მრავალგვარ საგადასახადო შეღავათებს. ამის მეშვეობით გადასახადის გადამხდელებს მნიშვნელოვანი დანაზოგები ექმნებათ რეინვესტირებისთვის. თანაც, დანაზოგის ეს ნაწილი, სახელმწიფოს მხრიდან აღარ იბეგრება. ყოველივე ამის შედეგად ჩქარდება ეკონომიკის ზრდა და უმჯობესდება ცხოვრების დონე. მკაცრი საგადასახადო მოდელი ითვალისწინებს მაღალი განაკვეთების დაწესებას და საგადასახადო შეღავათების შემცირებას, რის შედეგადაც გადასახადის გადამხდელთა შემოსავლის დიდი ნაწილი მიიმართება სახელმწიფო ბიუჯეტში. ასეთ დროს მეწარმეებს აღარ რჩებათ სახსრები წარმოების გაფართოებისთვის, რაც საბოლოო ჯამში იწვევს ეკონომიკის დაცემას და საგადასახადო ბაზის შემცირებას.

ქვეყნის მთავრობის შორსმჭვრეტელობა, ალღო და ინტუიცია სწორედ იმაში უნდა გამომუდავდეს, რომ მან ამ ორ მოდელს შორის აირჩიოს კონკრეტული გარემოს და ვითარების შესაფერისი მოდელი, რადგანაც ქვეყნაში არის ვითარება, როცა მკაცრი მოდელია საჭირო და არის ვითარება, როცა ლიბერალური მოდელია საჭირო.

საერთოდ გადასახადების ფისკალურ და მარეგულირებელ ფუნქციებს შორის ოპტიმალური თანაფარდობის დადგენა თითქმის ყველა ქვეყანაში ერთ-ერთ ურთულეს პრობლემას წარმოადგენს. გადასახადების ლიბერალური მოდელი მეტად მომხიბვლელია გადასახადების გადამხდელებისთვის და საერთოდ საზოგადოებისთვის, რადგან იგი ბიზნესის განვითარებას უწყობს ხელს, მაგრამ ამ დროს ძნელდება ბიუჯეტის შევსება, რაც პრობლემებს უქმნის ქვეყნის მთავრობას.

სპეციალისტები თვლიან და ჩვენც ვიზიარებთ მათ მოსაზრებას, რომ გადასახადების ლიბერალური მოდელი მხოლოდ მოკლევადიან პერიოდში ამცირებს ბიუჯეტის შემოსავლებს, გრძელვადიან პერიოდში კი პირიქით – საგადასახადო ბაზის გაფართოებით, რასაც იწვევს გადასახადების ლიბერალიზაცია – ხდება ბიუჯეტის შევსებაც, ანუ სრულდება გადასახადების ფისკალური ფუნქციაც და მარეგულირებელ-მასტიმულირებელი ფუნქციაც.

ჩვენი აზრით, საქართველოში ამჟამად ტრანსპორტის სფეროშიც და მთლიანად ეკონომიკაში ის ვითარებაა, რომ იგი იბეგრებოდეს არა მკაცრი, არამედ ლიბერალური მოდელით. ამით განვითარდება ბიზნესი, დასაქმდება მოსახლეობა, მოისპობა სიღატაკე და გაფართოვდება საგადასახადო ბაზაც.

საქართველოში მოქმედი დაბეგვრის რეჟიმი მეტად განსხვავებულია როგორც პოსტსაბჭოთა ქვეყნების დაბეგვრის რეჟიმებისგან, ისე ამერიკის და ევროპის ქვეყნების დაბეგვრის რეჟიმებისგან.

საქართველოში საშემოსავლო გადასახადი 20%-ია. ამასთან არ არის დაწესებული დაუბეგრავი შემოსავლის მინიმუმი. ასეთ დროს, მართალია აზერბაიჯანში საშემოსავლო გადასახადი 12%-დან 35%-მდეა დადგენილი, მაგრამ იგი დიფერენცირებულია შემოსავლების სიდიდის მიხედვით. მაქსიმალური – 35%-იანი განაკვეთით იბეგრება მხოლოდ 60 000 000 მანათზე მეტი შემოსავლის მქონე პირი. არსებობს დაუბეგრავი მინიმუმიც. იგი შეადგენს 1200000 მანათს. ასევეა ყაზახეთში, თურქმენეთში, მოლდავაში და სხვაგან. ასევეა ამერიკის და ევროპის ქვეყნებში.

საქართველოში საწარმოთა მოგების გადასახადი 15%-ია. იგი საერთოა ყველა დარგისთვის და ყველა სიდიდის საწარმოსთვის, ანუ განაკვეთი პროპორციულია. ასეთ დროს ამერიკის და ევროპის თითქმის ყველა ქვეყანაში მოგების გადასახადი პროგრესულია, ანუ მაღალმომგებიან საწარმოებს გადახდებთ მაღალი განაკვეთით, მცირეშემოსავლიანებს კი დაბალი განაკვეთით (მაგალითად, ბელგიაში 1 მლნ ბელგიურ ფრანკამდე მოგებაზე გადასახადი 28%-ია, მაგრამ 13 მლნ ბელგიურ ფრანკზე მეტ მოგებაზე 41%-ია დაწესებული).

ზემოთხამოთვლილ ქვეყნებში დაბეგვრის ასეთი რეჟიმების მიზანია მოსახლეობის ღარიბი ნაწილისთვის და აგრეთვე, მცირეშემოსავლიან ფირმებისთვის საგადასახადო ტვირთის შემცირება. იგივე უნდა ხდებოდეს საქართველოშიც, მით უფრო იმ კრიზისულ ვითარებაში, რომლებშიც ეკონომიკის ყველა დარგს და მათ შორის ტრანსპორტის საწარმოებს უწევთ მუშაობა.

საფინანსური ნაშრომის მიზმი – *„საგადასახადო რეჟიმების ანალიზი და შეფასება საქართველოს სატრანსპორტო მეურნეობაში“* მოიცავს შემდეგ პარაგრაფებს: *საქართველოს ტრანსპორტის ადგილი და როლი, განვითარების თანამედროვე მდგომარეობა; საქართველოს სატრანსპორტო ორგანიზაციების (მსხვილი, საშუალო და მცირე) საქმიანობის გამოკვლევა დაბეგვრის რეჟიმების კონტექსტში.*

სადისერტაციო ნაშრომის ამ „თავში“ პრაქტიკულად შესწავლილია შპს „საქართველოს რკინიგზა“ (მსხვილი საწარმო), შპს „მარნეული-ტრანსი-2009“ (საშუალო სიდიდის საწარმო) და ინდივიდუალური მეწარმე „ამირან ბრეგვაძე“ (მცირე მეწარმე).

ტრანსპორტი ეკონომიკის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი დარგია. მის მნიშვნელობაზე მეტყველებს ის ფაქტი, რომ მას მსოფლიოს მთლიან შიდა პროდუქტში 49% უკავია.

საქართველოში ტრანსპორტის ყველა სახე არის განვითარებული. მათგან დომინირებული მდგომარეობა საერთო სარგებლობის ტრანსპორტს – სარკინიგზო, საავტომობილო, საჰაერო, საზღვაო, მეტროპოლიტენი – უკავია. გამოკვლევით დადგინდა, რომ საქართველოს რკინიგზას როგორც ტვირთების, ისე მგზავრების გადაყვანაში კარგი მაჩვენებლები აქვს. 2000-2009 წლებში ტვირთბრუნვა გაზრდილა 38,5%-ით, ხოლო მგზავრთბრუნვა 38,2%-ით. საავტომობილო ტრანსპორტშიც მგზავრთბრუნვა გაზრდილია 27,2%-ით, ხოლო ტვირთბრუნვა 28,6%-ით. არასახარბიელოა, საზღვაო ტრანსპორტის მუშაობის მაჩვენებლები. ამ ტრანსპორტით 2000 წლიდან მგზავრთა გადაყვანა საერთოდ აღარ ხდება, 2009 წელს კი ტვირთების გადატანაც არ დაფიქსირებულა. რაც შეეხება საჰაერო-ტრანსპორტს, 2000-2009 წლებში მგზავრთბრუნვა 61,5%-ით არის გაზრდილი, ტვირთბრუნვა კი – 62%-ით შემცირებული. არასახარბიელოა მეტროპოლიტენის მუშაობაც. 2009 წელს გადაყვანილ მგზავრთა რაოდენობა 1995 წელს გადაყვანილ მგზავრთა მხოლოდ ნახევარს შეადგენს.

მთლიანად საქართველოში ამჟამად 4011 სატრანსპორტო საწარმოა. აქედან 2905 არის ინდივიდუალური მეწარმე, 1106 კი – იურიდიული პირი წინამდებარე სადისერტაციო ნაშრომში მათგან არჩეულია სამი საწარმო – მსხვილი – შპს „საქართველოს რკინიგზა“, საშუალო სიდიდის – შპს „მარნეული ტრანს-2009“ და მცირე – ინდივიდუალური საწარმო „ამირან

ბრეგვაძე“ და, მათ მაგალითზე შესწავლილია და შეფასებულია მათი საქმიანობა, მათთვის მიყენებული დაბეგვრის რეჟიმის კონტექსტში, დაბეგვრისა, რომელიც ევროპის გამოცდილების მაგალითზე რაოდენ პარადიქსულადაც არ უნდა ჟღერდეს, ერთნაირია სამივე მოცემული საწარმოსთვის მიუხედავად მათი ზომისა და აქედან გამომდინარე, შემოსავლების სიდიდისა. ერთადერთი განსხვავება ამ სფეროში მხოლოდ ისაა, რომ შპს „საქართველოს რკინიგზა“ და შპს „მარნეული ტრანსი-2009“, როგორც იურიდიული პირები, იხდიან მოგების გადასახადს (15% განაკვეთით), ინდივიდუალური მეწარმე „ამირან ბრეგვაძე“ კი როგორც ინდივიდუალური მეწარმე ფიზიკური პირი იხდის საშემოსავლო გადასახადს – 20%-ის სიდიდით. წინამდებარე სადისერტაციო ნაშრომში გადასახადების მხოლოდ ეს სახეებია გამოკვლეული და სამსჯელოდ და სადისკუსიოდ გამოტანილი.

შპს „საქართველოს რკინიგზას“ 2010 წელს გადახდილი აქვს 29156 ათასი ლარის მოგების გადასახადი. მის მიერ მთლიანად გადახდილ გადასახადებში (72897 ათასი ლარი) მას უკავია 40%. წინა წლებთან შედარებით მოგების გადასახადის მოცულობა გაზრდილია – 2007 წელთან შედარებით 17,2%-ით, 2008 წელთან შედარებით 160%-ით, 2009 წელთან შედარებით 64,5%-ით. შპს „საქართველოს რკინიგზიდან“ ბიუჯეტში შესული მოგების ეს გადასახადი მის შემოსავლებში მეტად სოლიდური თანხაა. თუმცა, ჩვენი აზრით, ყურადღება უნდა მიექცეს იმ გარემოებას, რომ შპს „საქართველოს რკინიგზა“ საქართველოში ერთადერთი სარკინიგზო-სატრანსპორტო ორგანიზაციაა, არის მსხვილი და მონოპოლური მდგომარეობის მფლობელი, მისი ჯამური შემოსავალი წელიწადში – 250 მლნ ლარს აღემა-

ტება (2007 წელს – 268, 3 მლნ ლარი, 2008 წელს – 315,1 მლნ ლარი, 2009 წელს – 255,1 ლარი, 2010 წელს – 256,7 მლნ ლარი) და არამართებულია მისი მოგების ისეთივე განაკვეთით დაბეგვრა, როგორც საშუალო სიდიდის საწარმო – „მარნეული ტრანს-2009“-სა.

შპს „მარნეული-ტრანს 2009“-ის მოგება საანალიზო პერიოდში შეადგენდა: 2009 წელს – 128595,6 ლარს, 2010 წელს – 141958 ლარს და 2010 წელს – 152373 ლარს. მას, დაბეგვრის ისეთივე რეჟიმით, როგორც შპს „საქართველოს რეინგზას“, ბიუჯეტში გადახდილი ჰქონდა 2009 წელს – 1118,1 ლარი, 2010 წელს – 23025,4 ლარი, ხოლო 2011 წელს – 26152,5 ლარი.

ინდემწარმე „ამირან ბრეგვაძეს“ კი, როგორც გადასახადის გადამხდელ ფიზიკურ პირს, გადაუხდია მისი წმინდა შემოსავლების – 20%, რამაც 2010 წელს შეადგინა – 1094,7 ლარი, ხოლო 2011 წელს – 1041 ლარი.

სადისერტაციო ნაშრომში გატარებულია აზრი, რომ შპს „საქართველოს რეინგზასთან“, როგორც მსხვილ საწარმოსთან მიმართებაში, შპს „მარნეული-ტრანსი 2009“ და ინდემწარმე „ამირან ბრეგვაძე“, რომლებიც მასთან შედარებით მცირე საწარმოები არიან, არასამართლიანად იბეგრებიან. სწორედ იმის გამო, რომ შპს „მარნეული-ტრანსი 2009“ მის შემოსავალთან არაადეკვატური სიდიდის გადასახადს იხდის, მას ცოტა რჩება მოგება და მეტად მინიმალურ რეინვესტიციას ახორციელებს (2011 წელს 2009 წელთან შედარებით მან აქტივების გაზრდა შეძლო – 250910 ლარიდან – 412100 ლარამდე, მაგრამ მასში – 244727 ლარი გარედან ნასესხი სახსრები იყო). იგივე მდგომარეობაშია ინდემწარმე „ამირან ბრეგვაძე“ და მისი

მდგომარეობიდან გამომდინარე, საქართველოს ყველა ის ინდივიდუალური მეწარმე, რომლებიც ტრანსპორტის სფეროში საქმიანობენ. მათ საშემოსავლო გადასახადის დაუბეგრავი მინიმუმიც კი არა აქვთ დადგენილი, ანუ ის მოთხოვნა, რომელიც ყველა ცივილიზებულ ქვეყანაშია დაცული.

სადისერტაციო ნაშრომის მესამე თავი – „საგადასახადო სისტემის სრულყოფის პერსპექტივები და მისი როლი სატრანსპორტო მეურნეობის მენეჯმენტის განვითარებაში“ მოიცავს შემდეგ პარაგრაფებს: **საგადასახადო პოლიტიკის და საგადასახადო სისტემის სამომავლო პერსპექტივების ამოსავალი დებულებები; დაბეგვრის რეჟიმი საქართველოში ევროკავშირში დაბეგვრის ჰარმონიზაციასთან კონტექსტში; საქართველოს სატრანსპორტო მეურნეობის დაბეგვრის სრულყოფის კონცეპტუალური მიდგომა და მისი გავლენა მენეჯმენტის განვითარებაზე.**

სადისერტაციო ნაშრომის ამ თავში ნათქვამია, რომ სატრანსპორტო მეურნეობის საწარმოთა დაბეგვრის მოწესრიგება და მისთვის რეკომენდებული მოდელი იმ ამოსავალ დებულებებს უნდა დაეყრდნოს, რომლებსაც ეყრდნობა საზღვარგარეთ გამოყენებული დაბეგვრის რეჟიმები. ესენია: სამართლიანობა, განსაზღვრულობა, სიმარტივე და ეფექტიანობა. თუ ეს დებულებები რომელიმე ქვეყანაში დაცული არ არის, ეს იმას ნიშნავს, რომ იქ დაბეგვრის ფუნდამენტალური პრინციპები დარღვეულია და იგი დროზე უნდა გამოსწორდეს.

სადისერტაციო ნაშრომში ჩატარებული გამოკვლევით დადგენილია, რომ დაბეგვრის ეს დებულებები საქართველოს სატრანსპორტო მეურნეობაში (ასევე მთელ ეკონომიკაში) არ არის დაცული:

1. რადგან გადასახადის განაკვეთები ეკონომიკის ყველა სფეროს და შემოსავლების ყველა სიდიდის მქონე საწარმოებისთვის და მეწარმე ფიზიკური პირებისთვის ერთნაირია (15 და 20 პროცენტი შესაბამისად), ეს იმას ნიშნავს, რომ დარღვეულია გადასახადების სამართლიანობის პრინციპი;
2. რადგან არ არის დადგენილი შემოსავლის დაუბეგრავი მინიმუმი, ეს იმას ნიშნავს, რომ დარღვეულია განსაზღვრულობის პრინციპი;
3. რადგან საქართველოს საგადასახადო კოდექსი ითვალისწინებს უამრავ ძნელად გასაგებ, ბუნდოვან შეღავათებს და ნახევარშეღავათებს, ეს ნიშნავს იმას, რომ დარღვეულია სიმარტივის პრინციპი;
4. რადგან ქვეყანაში კრიზისია, არ ვითარდება ბიზნესი (მ.შ. სატრანსპორტო ბიზნესი), არ იქმნება ახალი სამუშაო ადგილები, მოსახლეობის 60%-ზე მეტი სიღარიბის ზღვარზეა, ეს ნიშნავს, რომ ქვეყნის საგადასახადო პოლიტიკა არაეფექტურია.

ამას ემატება ისიც, რომ საქართველო პოლიტიკურ ძალისხმევას არ იშურებს ევროკავშირში შესასვლელად, მაგრამ არაფერს ან თითქმის არაფერს აკეთებს იმისთვის, რომ მისი ეკონომიკური პოლიტიკა, მოცემულ შემთხვევაში საგადასახადო პოლიტიკა, ევროკავშირთან თავსებადი იყოს (განსაკუთრებით ეს ეხება ტრანსპორტს, რადგან ევროპის ქვეყნებთან საქართველოს სატრანსპორტო კავშირები აქვს). ამის უზრუნველსაყოფად ნაშრომში დაყენებულია საქართველოს საგადასახადო პოლიტიკის ევროპის პოლიტიკასთან დაახლოების საკითხი.

სადისერტაციო ნაშრომში სწორედ ევროკავშირის საგადასახადო პოლიტიკასთან ჰარმონიზაციის კონტექსტში არის წინა პლანზე წამოწეული საქართველოს სატრანსპორტო მეურნეობაში საშემოსავლო და მოგების გადასახადის განაკვეთის დიფერენციაციის საკითხი მსხვილ, საშუალო და მცირე საწარმოთა ჭრილში და, აგრეთვე, ინდივიდუალურ მეწარმეებისთვის დაუბეგრავი შემოსავლის მინიმუმის დაწესების საკითხი. ამავე მიზანს ემსახურება ახლადგახსნილ სატრანსპორტო საწარმოებისთვის პირველ ორ წელს გადასახადებისგან განთავისუფლების ან შეღავათების მიცემის რეკომენდაციაც.

სადისერტაციო ნაშრომში წარმოდგენილი სატრანსპორტო საწარმოების დიფერენცირებული წესით დაბეგერის ავტორისეული მოდელი სწორედ ამ მიზანს ემსახურება და გვისაბუთებს, რომ 2011 წლის 1 იანვრიდან საქართველოში ამოქმედებული საგადასახადო კოდექსი, რომელშიც უამრავი ურთიერთგამომრიცხავი და ურთიერთსაწინააღმდეგო დებულებებია მოცემული, წინა კოდექსებთან შედარებით არავითარ წინსვლას არ შეიცავს. პირიქით, ზოგიერთი ასპექტით იგი უკუსვლასაც კი წარმოადგენს. მაგალითად, 1992 წელს საქართველოში მოქმედებდა საშემოსავლო გადასახადის დიფერენცირებული სქემა (გადასახადის განაკვეთები დიფერენცირებული იყო გადამხდელის შემოსავლების მიხედვით), ამჟამად კი ერთიანია იგი ყველასთვის. მაშინ არსებობდა შემოსავლის დაუბეგრავი მინიმუმიც, რომელიც ამჟამად აღარ არსებობს. მაშინ ახლადგახსნილი საწარმოები მუშაობის პირველ წელს განთავისუფლებული იყვნენ გადასახადებისგან და ა.შ. ასე რომ, წარსული წლების საგადასა-

ხაღო რეჟიმები საქართველოში უფრო ლიბერალური იყო და თავსებადი ევროპის რეჟიმებთან, ვიდრე იგი დღეს არის.

ყოველივე ამის გამო, სადისერტაციო ნაშრომში დაყენებულია საქართველოს საგადასახადო სისტემის სრულყოფის, მისი კონცეპტუალური მოდელის შემუშავების საკითხი, რომლის პრაქტიკაში გატარება განავითარებს ყველა სფეროს, მათ შორის ტრანსპორტის სფეროს, მის მენეჯმენტს და ამით განავითარებს ეკონომიკას.

გადასახადების ოპტიმალური განაკვეთების დადგენა არ არის მარტივი საქმე. იგი არც მხოლოდ საგადასახადო საქმის თეორიის ცოდნით შეიძლება დაწესდეს და არც სხვა ქვეყნების მიბადებით. მას საქართველოს ეკონომიკური პირობები, სადისერტაციო თემასთან მიმართებაში – ტრანსპორტის განვითარების პირობები და ქვეყნის ეკონომიკური პრიორიტეტები უნდა ედოს საფუძვლად. იგი არ შეიძლება იყოს ან მხოლოდ ბიუჯეტის შევსებაზე ორიენტირებული, ანდა მხოლოდ ტრანსპორტის და მისი მენეჯმენტის განვითარებაზე ორიენტირებული. ჩვენი აზრით, საქართველოს ტრანსპორტის საგადასახადო სისტემა უნდა იყოს ორივე ინტერესით შეხამებული და ურთიერთდაბალანსებული.

ზოგიერთი მეცნიერი, ეყრდნობა რა გადასახადების წილს მთლიან შიდაპროდუქტში, რომელიც საქართველოში – 11,9%-ს შეადგენს, ხოლო ევროპის ქვეყნებში – 40-42%-ს, ასკენის რომ საქართველოში საგადასახადო ტვირთი მსუბუქია. ჩვენი აზრით, ღარიბი, განვითარებადი საქართველოს შედარება ევროპის ქვეყნებთან და მისთვის მათი ეტალონად გამოყენება, არასწორია. სწორედ სიღარიბის გამო საქართველოს მეწარმე-

ებისთვის, მ.შ. ტრანსპორტის სფეროს მეწარმეებისთვის, ის ვითომდა „მსუბუქი“ საგადასახადო ტვირთიც მძიმეა.

ყოველივე ზმონათქვამის გამო ვაყენებთ წინადადებას საქართველოში, ისე როგორც საზღვარგარეთის ქვეყნებში, მოხდეს როგორც საწარმოთა მოგების, ისე ფიზიკურ პირთა საშემოსავლო გადასახადის დიფერენცირება გადამხდელთა შესაძლებლობების მიხედვით დიდს, ძლიერს – მაღალი, მცირეს, სუსტს – დაბალი.

შემოგთავაზებთ ჩვენს წინადადებას საქართველოში სატრანსპორტო კომპანიათა სისტემაში მოქმედ იურიდიულ და მეწარმე ფიზიკურ პირთა დაბეგერის შესახებ.

უპირველესად საჭიროდ ვთვლით შევეხოთ მეწარმე ფიზიკურ პირთა საშემოსავლო გადასახადით დაბეგერას. მათ მიეკუთვნებიან მიკრომეწარმეები და მცირე მეწარმეები. საქართველოს მთავრობამ მცირე მეწარმედ აღიარა 30 000 ლარის ბრუნვის, ხოლო მცირედ – 100 000 ლარამდე ბრუნვის მქონე მეწარმეები. მიკრომეწარმეები განთავისუფლებული არიან გადასახადისგან. რაც შეეხება მცირე მეწარმეებს, ჩვენ ვთვლით, რომ უნდა მოხდეს მათთვის მთავრობის მიერ დაწესებული 5%-იანი გადასახადის დიფერენცირება 2 ჯგუფად:

- მცირე მეწარმე ფიზიკურ პირს ბრუნვით 30 000-დან 50 000-მდე დაუდგინდეს 3% (შემოსავლიდან და არა ბრუნვიდან);
- მცირე მეწარმე ფიზიკურ პირებს ბრუნვით 50 000-დან 100 000-მდე – 5%.

ასეთი დიფერენციაციით პირველი წელიწადში გადაიხდის 180 ლარს, მეორე – 562,5 ლარს (იხ. ცხრილი 1).

ცხრილი 1

საქართველოს ტრანსპორტის სისტემაში საშემოსავლო გადასახადის რეკომენდებული სქემა მეწარმე ფიზიკური პირებისთვის

	საშუალო წლიური ბრუნვა	მოგების საშუალო ნორმა (15%)	მოგება წელიწადში (2 : 100 · 3)	მოგების გადასახადის რეკომენდებული განაკვეთი	ბიუჯეტში გადასახდელი გადასახადი წელიწადში ერთ მეწარმეზე ანგარიშით (4 : 100 · 5)
1	2	3	4	5	6
მიკრომეწარმე ბრუნვით 30 000 ლარამდე	განთავისუფლებულდეს გადასახადისგან				
მცირე მეწარმე: ა) ბრუნვით 30 000-დან 50 000-მდე	40000	15	6 000	3	180
ბ) ბრუნვის 50 000-დან 100 000-მდე	75000	15	11 250	5	562,5

საქართველოს სატრანსპორტო სისტემაში მიკრო და მცირე მეწარმე ფიზიკურ პირთა რიცხვი 2905-ია. მათგან 1743 მიკრომეწარმეა, რომლებიც უნდა განთავისუფლდნენ გადასახადისგან, დარჩენილი 1162 მეწარმიდან (2010 წლის მონაცემებით) 30 000-დან 50 000-ლარამდე ბრუნვა აქვს 514 მეწარმეს, ხოლო 50 000-დან 100 000 – ლარამდე – 648 მეწარმეს. ჩვენს მიერ რეკომენდებული დიფერენცირებული განაკვეთით „ა“ ჯგუფის მცირე მეწარმე ფიზიკური პირები ბიუჯეტში შეიტანენ წელიწადში – 62 520 ლარს, ხოლო „ბ“ ჯგუფისა – 364 500 ლარს, მთლიანად კი – 457 020 ლარს (იხ. ცხრილი 2).

რაც შეეხება სატრანსპორტო სისტემის იურიდიულ პირებს, რომელთა რიცხვში არიან საშუალო და მსხვილი საწარმოები, მი-

ზანშეწონილად მიგვაჩნია მათი მოგების გადასახადის დიფერენცირებაც შემოსავლების სიდიდის მიხედვით (ამის გარეშე ჩვენი საგადასახადო რეჟიმის ჰარმონიზაცია ევროპულ სივრცესთან არ მოხდება. მით უფრო, რომ ჩვენი სატრანსპორტო საწარმოები, განსაკუთრებით კი საჰაერო და საზღვაო ტრანსპორტი, მჭიდროდ თანამშრომლობენ ევროკავშირის წევრ-ქვეყნებთან).

ცხრილი 2

**საშემოსავლო გადასახადის რეკომენდებული სქემით
საქართველოს მეწარმე ფიზიკური პირებიდან საშემოსავლო
გადასახადის ამოღების სავარაუდო მოცულობა წელიწადში
(ლარებში)**

	საწარმოთა რიცხვი	საშემოსავლო რეკომენდებული გადასახადი %	ერთი საწარმოს მოგების გადასახადი წელიწადში (ლარი)	წლიური საშემოსავლო გადასახადები ბიუჯეტში შექმნა მცირე მეწარმე ფიზიკური პირებიდან (2 . 4)
1	2	3	4	5
მიკრომეწარმე ბრუნვით 30 000 ლარამდე	1743	განთავისუფლებულდეს გადასახადისგან		
მცირე მეწარმე: ა) ბრუნვით 30 000-დან 50 000-მდე	514	3	180	92 520
ბ) ბრუნვის 50 000-დან 100 000-მდე	648	5	562,5	364 500
სულ	2905			457 020

ამ მიზნით მცირე საწარმოები დაგაჯგუფოთ 4 ჯგუფად („ა“, „ბ“, „გ“ და „დ“ ჯგუფები) ხოლო მსხვილი საწარმოები 3 ჯგუფად („ა“, „ბ“ და „გ“ ჯგუფებად). ისინი ერთმანეთისაგან ბრუნვის და აქედან გამომდინარე, მიღებული მოგების მოცუ-

ლობით განსხვავდებიან. ვიძლევიტ წინადადებას მოგების გადასახადის განაკვეთის დიფერენციაცია მოხდეს შემდეგნაირად (იხ. ცხრ. 3).

ცხრილი 3

საქართველოს ტრანსპორტის სისტემაში მოგების გადასახადის რეკომენდებული სქემა იურიდიული პირებისთვის

საწარმოთა დაყოფა ბრუნვის სიდიდის მიხედვით	საშუალო წლიური ბრუნვა (ლარი)	მოგების საშუალო ნორმა (%)	მოგება წელიწადში $\left(\frac{2}{100} \cdot 3\right)$	მოგების რეკომენდებული განაკვეთი (%)	ბიუჯეტში გადასახდელი გადასახადი ერთ საწარმოზე ანგარიშით წელიწადში $\left(\frac{4}{100} \cdot 5\right)$
1	2	3	4	5	6
I. საშუალო საწარმო					
ა) ბრუნვით 100 000-დან 200 000-მდე	150 000	15	22 500	7	1 575
ბ) 200 000-დან 300 000-მდე	250 000	15	37 500	9	3 375
გ) 300 000-დან 400 000-მდე	350 000	15	52 500	11	5 775
დ) 400 000-დან 1000 000-მდე	450 000	15	112500	13	8 775
II. მსხვილი საწარმო					
ა) ბრუნვის 1000.000-დან 50.000 000-მდე	30.000 000	15	4500 000	15	675000
ბ) 50.000 000-დან 100.000 000-მდე	75.000 000	15	11250000	20	2250000
გ) 100.000 000-ზე ზევით	70.000 000	15	105000000	40	42.000 000

- I. „ა“ ჯგუფის საშუალო საწარმოებისთვის – 7%
- „ბ“ ჯგუფის საშუალო საწარმოებისთვის – 9%
- „გ“ ჯგუფის საშუალო საწარმოებისთვის – 11%
- „დ“ ჯგუფის საშუალო საწარმოებისთვის – 13%
- II. „ა“ ჯგუფის მსხვილი საწარმოებისთვის – 15%
- „ბ“ ჯგუფის მსხვილი საწარმოებისთვის – 20%

„ბ“ ჯგუფის მსხვილი საწარმოებისთვის – 40%

ასეთი მიდგომით საშუალო სიდიდის საწარმოები საქართველოს ბიუჯეტში წელიწადში მოგების სახით გადაიხდიან 3482550 ლარს, ხოლო მსხვილი საწარმოები – 8771250 ლარს (იხ. ცხრ. 4).

ცხრილი 4

მოგების გადასახადის რეკომენდებული დიფერენცირებული სქემით საქართველოს სატრანსპორტო იურიდიული პირებიდან მოგების გადასახადის ამოღება საგარეო მონეტარო ფილიალში (ლარებში)

	სატრანსპორტო საწარმოთა რიცხვი	მოგების რეკომენდებული გადასახადის განაკვეთი	ერთი საწარმოს მოგების გადასახადი წელიწადში	წლიური მოგების გადასახადი ბიუჯეტში ქველა საწარმოზე ანგარიშით (2 · 4)
1. საშუალო სიდიდის საწარმოები				
ა) ბრუნვით 100 000-დან 200 000-მდე	501	7	1 575	789 075
ბ) ბრუნვით 200 000-დან 300 000-მდე	421	9	3 375	14 20875
გ) ბრუნვის 300 000-დან 400 000-მდე	114	11	5 775	658 350
დ) ბრუნვის 400 000-დან 500 000-მდე	70	13	8 775	61 4250
სულ				3482550
2. მსხვილი საწარმოები				
ა) ბრუნვის 500 000-დან 1000 000-მდე	62	15	675000	41850000
ბ) ბრუნვის 1000 000-დან	39	20	2250000	87750000
გ) ბრუნვის 5000 000-ზე ზევით	8	40	42.000 000	336.000 000

სულ				465600000
მთლიანად				469082550

მთლიანად მოგების და საშემოსავლო გადასახადის სახით ქვეყნის სატრანსპორტო სისტემიდან საქართველოს ბიუჯეტში წელიწადში შევა $457020 + 469082550 = 469539570$ ანუ 469.5 მლნ ლარი.

საქართველოს სახელმწიფო ბიუჯეტის შემოსავლების გადასახედიდან ეს არ არის დიდი თანხა, მაგრამ ჩვენი ღრმა რწმენით, იგი მალე გაიზრდება. ისე როგორც ეს მოხდა გერმანიაში, აშშ-ში და სხვა ქვეყნებში, საქართველოშიც, მოგების და საშემოსავლო გადასახადების განაკვეთების ასეთ დიფერენციაციას, თან მოყვება მცირე და საშუალო სიდიდის საწარმოების „ნაწვიმარზე“ სოკოებივით მომრავლება“. ეს კი ის გაფართოებული საგადასახადო ბაზა იქნება, რომელიც ყოველ შემდგომ წელს გაორმაგებულ და გასამმაგებულ შემოსავალს მისცემს ქვეყანას. მენეჯმენტთან მიმართებაში მას ის ეფექტი ექნება, რომ თუ ეს მიდგომა მყარად მოიკიდებს ფეხს, ე.ი. სტაბილური იქნება დროში, მაშინ სატრანსპორტო საწარმოთა მენეჯერების, განსაკუთრებით კი ფინანსური მენეჯერების გადაწყვეტილებების შესრულებას არ შეექმნებათ საფრთხე გადასახადების განაკვეთების ხშირი ცვლის გამო. რადგან გადასახადები გარე გარემოს ფაქტორია, საწარმოთა მენეჯერებს დამოუკიდებლად არ შეუძლიათ მასში ცვლილებების შეტანა, მაგრამ თუ იგი სახელმწიფოს მხრიდან საკანონმდებლო დონეზე შეიცვლება, ანუ უფრო ლიბერალური გახდება, ეს საწარმოთა მთელ საქმიანობასაც გააუმჯობესებს და მის მენეჯმენტსაც.

დასკვნები და რეკომენდაციები

წინამდებარე სადისერტაციო ნაშრომში ჩვენ განვიხილეთ საქართველოს სატრანსპორტო მეურნეობის საგადასახადო სისტემა და დავსახეთ მისი სრულყოფის გზები მისი მენეჯმენტის განვითარების მიმართულებით. საკვლევი თემის სრულყოფილი შესწავლისთვის ნაშრომში წარმოვადგინეთ დაბეგვრის თეორია, საგადასახადო რეჟიმები ევროპაში და პოსტსაბჭოთა ქვეყნებში, საგადასახადო სისტემების ჰარმონიზაცია, საგადასახადო კანონმდებლობის განვითარება რადიკალური გარდაქმნის შემდეგ, განვიხილეთ თითოეული გადასახადით გადასახადის გადამხდელთა დაბეგვრის წესი და ა.შ.

გამოკვლევით დადგინდა, რომ 1991 წლიდან 2011 წლამდე პერიოდში 5-ჯერ შეიცვალა საგადასახადო კანონმდებლობა (2003 წლის ნოემბრიდან, ე. ი. „ვარდების რევოლუციიდან“ დღემდე კი ორჯერ) და ამის მიუხედავად დღეს მოქმედი კანონმდებლობა მაინც არასრულყოფილია. ფისკალური თვალსაზრისით იგი შეიძლება ეფექტიანი იყოს, მაგრამ ბიზნესის სტიმულირების თვალსაზრისით არ არის ეფექტიანი.

ასე, რომ 2011 წლის 1 იანვრიდან ამოქმედებული საგადასახადო კოდექსი სრულყოფას მოითხოვს. იგი სპეციალისტებმა უნდა დაწერონ და ამ საქმეში ჩართონ მეცნიერები და ბიზნესმენებიც. საგადასახადო კოდექსის დაწერა მხოლოდ ბიუჯეტის სასარგებლოდ დაუშვებლად მიგვაჩნია.

ამის გარდა, რადგან საქართველო ევროპისკენ ისწრაფვის და მისკენ იღებს ორიენტაციას, საჭიროა მისი საგადასახადო კოდექსი ევროპის ქვეყნების შესაბამის კოდექსებთან იყოს პარმონიზებული და ისეთივე სამართლიანი, როგორც მათი კოდექსებია. ეს დასკვნა გავაკეთეთ ჩვენ ტრანსპორტის მაგალითზე, მაგრამ იგივე დასკვნა შეიძლება გავრცელდეს სხვა დარგებზეც.

სადისერტაციო ნაშრომზე მუშაობისას ჩვენ წარმოვადგინეთ მთელი რიგი რეკომენდაციები (თავი 3) და შეძლებისდაგვარად დავასაბუთეთ ისინი. მათგან ყველაზე მნიშვნელოვანია:

1. საქართველოში 2011 წლის 1 იანვარს ამოქმედებული საგადასახადო კოდექსის სრულყოფა;
2. სპეციალისტების გუნდის შექმნა (მეცნიერები, ბიზნესმენები, პრაქტიკოსები, უცხოელი კონსულტანტები), რომელიც იმუშავებენ ამ კოდექსის გადამუშავებაზე;
3. მცირე მეწარმე ფიზიკური პირებისთვის დაუბეგრავი მინიმუმის დადგენა (30 000 ლარამდე);
4. მცირე მეწარმე ფიზიკური პირების საშემოსავლო გადასახადის პროგრესული სკალით დაბეგვრა (3-5%-იანი სკალით);
5. ტრანსპორტის საწარმოების მოგების გადასახადის პროგრესული სკალით დაბეგვრა: ა) საშუალო სიდიდის საწარმოებისთვის 7, 9, 11, 13%-იანი განაკვეთებით; ბ) მსხვილი საწარმოებისთვის 15, 20, 40%-იანი განაკვეთებით.

6. მიკროსატრანსპორტო საწარმოების განთავისუფლება გადასახადისაგან განურჩევლად იმისა რას საქმიანობენ და განურჩევლად შემოსავლის სახეებისა (თუ რა თქმა უნდა არ ეწევიან კანონსაწინააღმდეგო ქმედებებს);

7. ახლადგახსნილ საწარმოებისთვის (განურჩევლად სიდიდისა) პირველ წელს გადასახადისგან განთავისუფლება და მეორე წელს მხოლოდ გადასახადის 50%-ის დაკისრება.

ტრანსპორტის საწარმოების მოგების და საშემოსავლო გადასახადის პროგრესული შკალით დაბეგვრით საქართველოს სატრანსპორტო მეურნეობიდან ბიუჯეტი წელიწადში მიიღებს 469.5 მლნ ლარ შემოსავალს. ამას მოყვება საგადასახადო ბაზის გაფართოება და როგორც მისი ლოგიკური შედეგი, ბიუჯეტში გადასახდელი თანხების ზრდა. ამასთან განვითარდება სატრანსპორტო მეურნეობა, გაფართოვდება მისი მომსახურების მოცულობა, მენეჯერული გადაწყვეტილებები გახდება უფრო შესრულებადი, ამალდება მენეჯმენტის ხარისხი და მისდამი ნდობა.

დისერტაციის ძირითადი შედეგები გამოქვეყნებულია შემდეგ
პუბლიკაციებში:

1. Владимир Ахалаия. Как облагать налогом бизнес так, чтобы и бюджет пополнять и стимулировать развитие бизнеса. Тб., Ж. «Транспорт», №3-4, 2011, ст. 45-46.
2. Владимир Ахалаия. Налогообложение в грузии в контексте гармонизации с режимом налогообложения в евросоюзе. Тб., Ж. «Транспорт», №3-4, 2011, ст. 46-48.
3. კორპორაციული შემოსავლის დაბეგვრა და საგადასახადო ფარი. პოსტკრიზისული ეკონომიკის მდგრადი განვითარების უზრუნველყოფის მექანიზმები. სოხუმის სახელმწიფო უნივერსიტეტის ეკონომიკისა და ბიზნესის ფაკულტეტის კონფერენციის მასალები. 2011, გვ. 377-379.

Abstract

The thesis by Vladimer Akhalaia “Taxation system and its role in the development of transport management” concerns to the one of actual problems of modern times. It consists of title page, signature page, copyright page, summaries in English and Georgian languages, content, tables, figures and the main text. The main text consists of Introduction, Literature review, three chapters, Conclusions and References.

In the Introduction, topicality, the aim, theoretical and methodological basis, scientific novelty and practical importance of the research are considered. The subject under research is topical for transition economies, in particular for Georgia.

The main aim of the Thesis is to study taxation and evaluate its effectiveness. A tax treatment acts in every country and it always will act, but the problem is to determine tax rate which fulfill efficiently fiscal and regulation functions of tallage. In general, to determine an optimal relation between fiscal and regulation functions of tallage is one of the complete problems in almost every country. Liberal model of tallage promotes the business development and is acceptable for taxpayers and a society in general, but at the same time it is complete to fill budget. This is problematic for the government. In my opinion, present state in transport field and in economy in general of Georgia requires taxation be fulfilled by liberal model. Business will be developed, population employed, poverty diminished, fiscal basis enlarged.

In Georgia, profit tax is 15%. It is the same for all enterprises despite the area of business activity or its sizes, i.e. it is proportional. On the

contrary, almost in every country of America and Europe taxation is progressive, i.e. profitable enterprises are taxable according to high tax rate and low-profit enterprises are imposed by low tax rate.

Taxes should be levied in Georgia in such a way. At present there are 4011 transport enterprises in Georgia. Among them 2905 are individual entrepreneurs, and 1106 – legal entity. In the present Thesis three enterprises are considered: large – “Georgian Railway Ltd”, middle – “Marneuli Trans-2009 ltd”, and small – “Individual entrepreneur Amiran Bregvadze”. As a pattern, their activity is studied and evaluated in the context of taxation they were subjected to.

Georgian Railway ltd paid 29,156 thousand GL profit tax in 2010. This sum is 40% of its whole tax 72,897 thousand GL). Georgian Railway ltd is the only railway-transport organization in Georgia, has a dominating position. Its consolidated income per year exceeds 250.0 mln GL, and it is illegal to subject it to the same tax as middle enterprises.

Marneuli-Trans 2009 ltd paid 1118,1 GL in 2009, 23025,4 GL in 2010, and 26152,5 GL in 2011 by the same tax rate.

Individual entrepreneur Amiran Bregvadze, as individual taxpayer, paid 20% of net profit which made 1094,7 GL in 2010, and 1041 GL in 2011.

In the present Thesis an idea is underlines that Marneuli-Trans 2009 ltd and Individual entrepreneur Amiran Bregvadze in comparison with Georgian Railway ltd are small enterprises and are taxed unfairly.

In the Thesis taxation conceptual model for transport enterprises worked out by the author of dissertation is considered. According to the model, microenterprises with overturn in 30000 GL or less per year are free from tax (such enterprises are 1743 in Georgia); enterprises with overturn in

30 000 – 50 000 GL and in 50 000 – 100 000 GL are taxed by 3% and 5%, respectively. The researcher divides middle enterprises into 4 groups (by sizes) and big haulers into 3 groups and gives recommendations to fix differential rate for profit taxes in 7, 9, 11, 13% for former and in 15, 20, 40% for latter enterprises. According to these rates the author calculated tax volume for all enterprises. It made 457020 GL in one year for 2905 small entrepreneurs; 3482550 GL for 1106 middle enterprises and 465600 thousand GL for 109 big haulers, i.e. 469,1 mln GL total. In respect that only “Georgian Railway Ltd” pays more than 70 mln GL into the budget of Georgia, the above mentioned amount is not big, but the author asserts that due to the tax rate differentiation taxation basis will rapidly grow and the income will double. In the Thesis a conception is also underlined that a tax is a factor of the environment and managers of firms cannot govern it, but more liberal taxation policy will promote the activity transport organizations and development of their management.