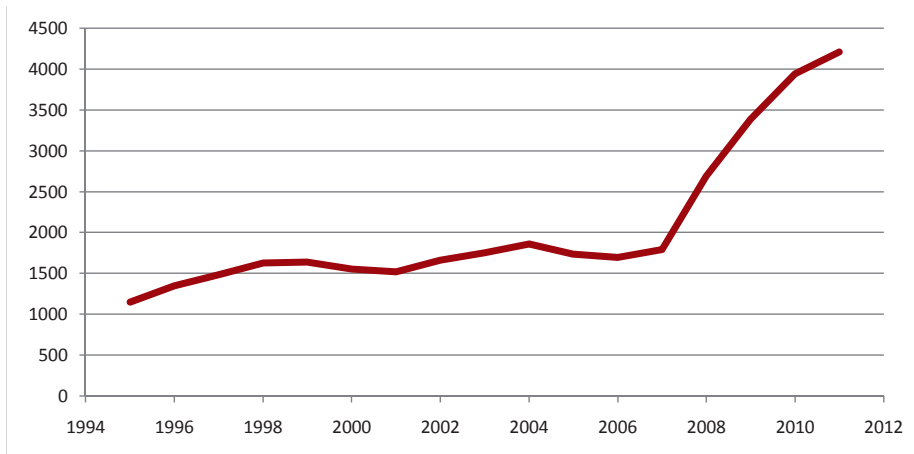


საქართველოს საგარეო ვალი და მდგრადი განვითარება



1. ფონური ინფორმაცია

საქართველოს ფინანსთა სამინისტროს მონაცემებით, საქართველოს საგარეო ვალი 2011 წლის მდგომარეობით 4,206 მლრდ. დოლარს შეადგენს და აქედან 3,015 მლრდ. დოლარი საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტების წილია. ქვემოთ მოყვანილი გრაფიკი ასახავს საქართველოს საგარეო ვალის დინამიკას 1996-2011 წლებში.



გრაფიკი 1. საქართველოს საგარეო ვალის დინამიკა 1996-2011

როგორც გრაფიკიდან ჩანს, საქართველოს საგარეო ვალის მკვეთრი ზრდა 1996 წლიდან დაიწყო, როდესაც საქართველოს მთავრობამ ინტენსიურად დაიწყო ვალის აღება საერთაშორისო სავალუტო ფონდიდან და მსოფლიო ბანკიდან. როგორც ცხრილიდან ჩანს, უკანასკნელი 15 წლის განმავლობაში საგარეო ვალი დაახლოებით 4-ჯერ გაიზარდა¹. ამავდროულად, თუ 1996 წელს საგარეო ვალი მშპ-ს 44% შეადგენდა, 2010 წლის ბოლოს მისი მოცულობა მშპ-ს დაახლოებით 33,8%-მდე შემცირდა², რაც საგარეო ვალის მთლიანი მოცულობის მხოლოდ 40%-ია.

გრაფიკი ასევე აჩვენებს საგარეო ვალის მკვეთრ ზრდას 2008 წლიდან, რაც განპირობებულია როგორც საქართველო მთავრობის ეკონომიკური და ფინანსური პოლიტიკით, აგრეთვე 2008 წლის აგვისტოს ომის შედეგებით³.

2008 აგვისტოში მსოფლიო ბანკისა და გაერო-ს განვითარების პროგრამის ეგიდით (აზიის განვითარების ბანკის, ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის, ევროპის საინვესტიციო ბანკისა და ევროკომისიის მონაწილეობით), მომზადდა საჭიროებათა ერთობლივი შეფასების დოკუმენტი, რომლითაც განისაზღვრა საქართველოს ფინანსური დახმარების საჭიროებები. დოკუმენტის მიზანი იყო, წარედგინა აგვისტოს საომარი მოქმედების შედეგად ქვეყნისათვის მიყენებული ზიანის რეაბილიტაციის გეგმა. დოკუმენტი მომზადდა მხოლოდ საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტების და მთავრობის მიერ. 2008 წლის 22 ოქტომბერს აღნიშნული დოკუმენტი წარდგენილ იქნა ბრიუსელში გამართულ საქართველოს დონორთა კონფერენციაზე, სადაც საერთაშორისო



პროექტი მიმდინარეობს ფონდი „ღია საზოგადოება - საქართველო“ ფინანსური მხარდაჭერით

¹ www.mof.gov.ge

² თუმცა ექსპერტთა განმარტებით, კვლავ მძიმეა ექსპორტთან ვალის თანაფარდობა. გასულ წელს საქართველოდან მხოლოდ 1,6 მლრდ. დოლარის ექსპორტი განხორციელდა.

³ საქართველოს ვალების ჩამოყალიბება 2008-2011 წლებში დეტალურადაა განხილული ნოდარ ხადურის თანდართულ ნაშრომში.

საფინანსო ინსტიტუტებმა და დონორმა ქვეყნებმა საქართველოს 4.5 მლრდ აშშ დოლარის ოდენების დახმარების (გრანტი/კრედიტი) გამოყოფა აღუთქვეს. ქვემოთ წარმოდგენილ ცხრილში მოყვანილია საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტების მიერ 2008 წლის შემდგომ გამოყოფილი დახმარების გადანაწილება სექტორების მიხედვით.

სექტორი	კრედიტი მლნ აშშ დოლარი	გრანტი მლნ აშშ დოლარი
საგზაო ინფრასტრუქტურა	761	
მუნიციპალური ინფრასტრუქტურა (წყალი, ნაგავსაყრელები)	357.5	13.98
რკინიგზა	138	12,4
ენერგო-ინფრასტრუქტურა	465	176
სოფლის მეურნეობა		13.3
გარემოს დაცვა		6,9
სულ	1721.7	223

ცხრილი 1. 2008 წლის შემდგომ გამოყოფილი დახმარება სექტორების მიხედვით

2. ინფრასტრუქტურული პროექტების სოციალური, გარემოსდაცვითი და მდგრად განვითარებასთან დაკავშირებული ასპექტები

საქართველოსთვის გამოყოფილი ფინანსური დახმარების პაკეტის დიდი წილი, ინფრასტრუქტურული პროექტების (საგზაო და ენერგეტიკული) განხორციელებისათვის წარიმართა. მთავრობისა და დონორების განცხადებით, მსგავსა პროექტებმა ხელი უნდა შეუწყოს ეკონომიკის განვითარებას და ზრდას, მოსახლეობის დასაქმებას და სოციალური პრობლემების გადაწყვეტას. ქვემოთ მოყვანილ ცხრილში წარმოდგენილია საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტების დახმარებით 2008-2011 წლებში საქართველოში განხორციელებული ინფრასტრუქტურული პროექტები.

დამფინანსებელი ⁴	პროექტის დასახელება	პროექტის ღირებულება	
		კრედიტი (მლნ აშშ დოლარი)	გრანტი
World Bank	ვაზიანი-გომბორი-თელავის გზატკეცილის პროექტი	30	
	ადმოსავლეთ-დასავლეთის ჩქაროსნული მაგისტრალის პროექტი, მეორე კრედიტი	20	
	ადმოსავლეთ-დასავლეთის ჩქაროსნული მაგისტრალის პროექტი, მესამე კრედიტი	147	

⁴ ADB - აზიის განვითარების ბანკი, EBRD - ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკი, EIB - ევროპის საინვესტიციო ბანკი, BP- კომპანია ბრიტიშ პეტროლეუმი, JICA - იაპონიის საერთაშორისო თანამშრომლობის სააგენტო, KfW - გერმანიის რეკონსტრუქციის ბანკი, MDF - მუნიციპალური განვითარების ფონდი, NIF - ევროპის პარტნიორობისა და თანამშრომლობის ინსტრუმენტის სამეზობლო საინვესტიციო ფონდი, SIDA - შვედეთის განვითარების სააგენტო, USAID - აშშ-ს განვითარების საერთაშორისო სააგენტო, WB - მსოფლიო ბანკი.

	რიკოთის გვირაბის რეაბილიტაციის პროექტი	28	
	მუნიციპალური განვითარების ხელშეწყობა (MDF)	40	
	ადგილობრივი გზების პროექტი	70	
	რეგიონალური და მუნიციპალური ინფრასტრუქტურა	45	
ADB	მუნიციპალური განვითარების ხელშეწყობა (MDF)	37	
	ქობულეთის ასაქცევი გზის პროექტი	119	
	ბათუმის ასაქცევი გზის პროექტი	150	
	მდგრადი ურბანული ტრანსპორტის საინვესტიციო პროგრამა I	85	
	ურბანული მომსახურების გაუმჯობესების პროგრამა I	80	
JICA	ზესტაფონი-ქუთაისი-სამტრედია ჩქაროსნული მაგისტრალის პროექტი	197	
EBRD-EIB	ენგურის რეაბილიტაციის პროექტი, მესამე კრედიტი	55,2	6,9 - NIF
EBRD	თბილისის ასაქცევი რკინიგზის პროექტი	138	12,42 NIF
EBRD	რუსთავის ნაგავსაყრელის პროექტი	2,208	BPls —3,7
EBRD	აჭარის ნაგავსაყრელის პროექტი	4,1	SIDA-ს 7,4
EBRD	ქ.ბორჯომის წყალმომარაგების პროექტი	2	2.5
KfW	ბათუმის წყლის პროექტი	62,1	2,76
KfW, EBRD, EIB, NIF	შავი ზღვის გადამცემი ხაზის პროექტი	372,52	45,87
USAID	ენერგო ინფრასტრუქტურის განვითარების პროექტი	30	124

ცხრილი 2. საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტების დახმარებით 2008-2011 წლებში საქართველოში განხორციელებული ინფრასტრუქტურული პროექტები, გადანაწილება დამფინანსებლების მიხედვით

ცხრილში წარმოდგენილი პროექტების დიდი ნაწილი უკვე განხორციელებულია, ან განხორციელების ფაზაში იმყოფება, თუმცა, ამ ეტაპზე უკვე შესაძლებელია იმის მტკიცება, რომ მათ ვერ უზრუნველყვეს ეკონომიკის განვითარება და ზრდა, პირდაპირი უცხოური ინვესტიციების კატალიზება, მოსახლეობის დასაქმების ზრდა და ვერ შეუწყვეს ხელი ქვეყანაში არსებული სოციალური პრობლემების გადაჭრას; გარკვეულ შემთხვევებში ამ პროექტებმა საქართველოს მოქალაქეთა ეკონომიკური და სოციალური უფლებების შელახვის საფუძველიც კი შექმნეს. თბილისის შემოვლითი რკინიგზის პროექტი და ვაზიანი-გომბორი-თელავის გზის პროექტი მაგალითებია იმისა თუ რა ტიპის გარემოსდაცვითი, სოციალური და ეკონომიკური პრობლემები შეიძლება შეიქმნას საინვესტიციო პროექტების არადექვატური დაგეგმვისას.

თბილისის შემოვლითი რკინიგზის პროექტი

2010 წლის მაისში ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკმა და ევროპის საინვესტიციო ბანკმა დაამტკიცეს შპს „საქართველოს რკინიგზა“-ს (აქციათა 100%-ს სახელმწიფო ფლობს) 100100 მლნ ევროს ოდენობის კრედიტი თბილისის შემოვლითი რკინიგზის პროექტის განსახორციელებლად.

პროექტის მთავარი მიზანია, სარკინიგზო ოპერაციების უსაფრთხოებისა და ეფექტურობის გაზრდის მიზნით, სახიფათო ტვირთის (ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების) სატრანზიტო გადაზიდვების მჭიდროდ დასახლებული დედაქალაქის ცენტრიდან ქალაქის ფარგლებს გარეთ გადატანა და გამოთავისუფლებული ტერიტორიების ხელახალი განაშენიანება, რამაც ქალაქის ჩრდილოეთი ნაწილის განვითარებას უნდა შეუწყოს ხელი. მიუხედავად იმისა, რომ პროექტის ზოგადი მიზანი - სარკინიგზო ოპერაციების უსაფრთხოებისა და ეფექტურობის გაზრდა - მისასაღებელია როგორც ეკონომიკური, ისე გარემოსდაცვითი და სოციალური თვალსაზრისით, პროექტი საკმაოდ პრობლემურია.

პროექტი ითვალისწინებს ახალი სარკინიგზო ხაზის მშენებლობას მჭიდროდ დასახლებულ ავჭალის უბანში, რითაც საფრთხეს უქმნის აქ მცხოვრებ მოსახლეობას სახიფათო ტვირთების გადაზიდვის (ნავთობი, ნავთობპროდუქტები) გამო, არაადექვატურად და არასრულფასოვნად დაიგეგმა და განხორციელდა იძულებითი გადასახლება, რის შედეგადაც მოსახლეობის ნაწილმა განიცადა მატერიალური და ეკონომიკური დანაკარგები. რკინიგზის ახალი ხაზის მინიმალური დაშორება თბილისის ზღვიდან (900 მ) საფრთხეს უქმნის თბილისის სასმელი წყლით მომარაგებას. თუნდაც ნახევარი ცისტერნის, ანუ 30 ათასი ლიტრი ნავთობის დაღვრა გამოიწვევს წყალსაცავის სასარგებლო მოცულობის დაახლოებით 50%-ის გაუვარგისებას, რაც სასმელი წყლის გარეშე დატოვებს თბილისის სამი რაიონის მოსახლეობას და გარდაბნის რაიონის დაახლოებით 20 ათასი ჰა სასოფლო-სამეურნეო სავარგულს. პროექტი არ ითვალისწინებს გამოთავისუფლებული ტერიტორიის გაწმენდას სახიფათო ნარჩენებისგან; არ არის გაანგარიშებული გამოთავისუფლებული ტერიტორიის გაწმენდის რეალური ხარჯები, რაც არ იძლევა პროექტის მთლიანი ეკონომიკური ღირებულის შეფასების საშუალებას.

აღსანიშნავია, რომ 2010 წლის სექტემბერში საქართველოს მთავრობამ საბოლოოდ განაცხადა უარი ევროპის საინვესტიციო ბანკის სუბსიდირებულ კრედიტზე. „საქართველოს რკინიგზის“ მესვეურთა განცხადებით, შემოვლითი რკინიგზის პროექტის დასასრულებლად კომპანია გამოიყენებს 2010 წლის 22 ივლისს გამოშვებულ 250 მლნ აშშ დოლარის ევროობლიგაციას (სარგებელი 9,875% - კუპონზე).

პროექტს დადებითი შედეგები არ ჰქონია; პროექტმა არ შექმნა მოსახლეობის თუნდაც დროებითი დასაქმების შესაძლებლობები - რკინიგზის მშენებლობას ახორციელებს ქართულ- ჩინური კომპანია „ხიდმენი“ და ძირითადად ჩინური მუშახელია დასაქმებული. ხოლო ცუდად მომზადებული გარემოსდაცვითი და სოციალური ზემოქმედების შეფასების ანგარიშისა და გადაახლების სამოქმედო გეგმის გამო, ასობით ოჯახმა არაადექვატური კომპენსაცია მიიღო იძულებითი გადასახლების (როგორც ფიზიკური, ასევე ეკონომიკური) პროცესში რამაც მნიშვნელოვნად გააუარესა მათი ეკონომიკური მდგომარეობა.⁵

ვაზიანი-გომბორი-თელავის გზის პროექტი

საქართველოს მთავრობის მიერ ფართოდ / გახმაურებული ვაზიანი-გომბორი-თელავის გზის პროექტის დახმარებით განხორციელებული ინფრასტრუქტურული პროექტების არასრულფასოვანი დაგეგმვის კიდევ ერთი მაგალითია.

საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილი პირველადი პროექტის თანახმად, 66 კმ-ს გზის რეაბილიტაციის ნაცვლად უნდა მომხდარიყო გზის გაფართოება (საავტომობილო გზის დერეფნის სიგანედ აღებული იყო 20 მეტრი, ხოლო მიწის ვაკისის სიგანედ

⁵ მწვანე ალტერნატივამ საჩივარი შეიტანა ერგზს პროექტის საჩივრების განხილვის მექანიზმში და მოითხოვა პროექტის სტანდარტების შესაბამისობის დადგენა ბანკის სტანდარტებთან. ორგანიზაცია ასევე დაეხმარე პროექტის ზეგავლენის ქვემოქვეულ მოსახლეობას და ბანკში წარადგინა მოსახლეობის ორი საჩივარი. ამჟამად მიმდინარეობს სამივე საჩივრის შეფასება. ერგზ ჩაატარა პროექტის შიდა აუდიტი რათა დაზუსტებულიყო პროექტის შესაბამისობა ბანკის გარემოსდაცვით და სოციალურ სტანდარტებთან. ყურადსაღებია, რომ ბანკმა გადადო პირველი ტრანშის გამოყოფა საქართველოს რკინიგზის კომპანიისთვის.

10.5 მეტრი) და ოთხი ახალი ხიდის მშენებლობა, საერთო სიგრძით 348 მეტრი. პროექტის ღირებულება 60 მლნ აშშ დოლარი იყო.

პროექტის დაგეგმილი სახით განხორციელება მოითხოვდა რამოდენიმე სოფლის გზისპირად მცხოვრები ოჯახების იძულებითი გადასახლებას მწირი და არასამართლიანი კომპენსაციის პირობებში, ტყეების და სხვა ეკოსისტემების ნაწილის, ასევე სასოფლო-სამეურნეო სავარგულების განადგურებას. ამასთან, დაგეგმილი იყო გზის ასფალტის საფარის ბეტონით შეცვლა, რაც თავის მხრივ, დაკავშირებული იქნებოდა მდინარეთა კალაპოტებიდან დიდი რაოდენობით ინერტული მასალების მოპოვებასთან.

ამასთან, გზის რთული რელიეფიდან გამომდინარე (კვეთს გომბორის უღელტეხილს 1620 მ სიმაღლეზე) და იმ ფაქტიდან, რომ გზა შუაზე კვეთდა სოფლებს უჯარმას, პალდოს, ოთარაანთ კარს, სასადილოს, გომბორს, კობაძეს და თეთრწყლებს საექვო იყო გზის ჩქაროსნული მიზნებით გამოყენება და ტვირთების გადატანის პერსპექტივა. აღსანიშნავია, რომ საპროექტო დოკუმენტაციაში არ იყო წარმოდგენილი გზის გაგანიერების საჭიროების ეკონომიკური დასაბუთება.

ვაზიანი-გომბორი-თელავის საავტომობილო გზა გადის გეოლოგიურად ძალზე რთულ გომბორის უღელტეხილზე, რომელიც სტიქიური გეოლოგიური მოვლენების განსაკუთრებით მაღალი რისკის ქვეშ იმყოფება. აქ განვითარებული მეწყერების სირთულისა და სიღრმის გამო, ზედაპირის სტაბილიზაცია შეუძლებელია; ამდენად, განიერი და ძვირი ტექნოლოგიებით აგებული გზაც მოკლე პერიოდში დაზიანდებოდა მეწყერების გამო. სამოქალაქო საზოგადოების აზრით, მიზანშეწონილი იქნებოდა, რაც შეიძლება მარტივი ტექნოლოგიით მომხდარიყო გზის რეაბილიტაცია, რათა ყოველწლიური შეკეთება, რომელიც გარდაუვალი იქნებოდა, რაც შეიძლება სწრაფად და იაფად მომხდარიყო.

მსოფლიო ბანკი დაეთანხმა არასამთავრობო ორგანიზაციების მოსაზრებებს და დააფინანსა 30 მლნ აშშ დოლარის პროექტი, რომელიც გულისხმობდა არსებული გზის რეაბილიტაციას და გზის უსაფრთხოების ღონისძიებების გატარებას, როგორც ვაზიანი-გომბორი-თელავის, ისე თბილისი-გურჯაანი-თელავის საავტომობილო ტრასაზეც.

2011 წლის ვაზიანი-გომბორი-თელავის პრობლემური მონაკვეთის დამეწყვრამ კიდევ ერთხელ აჩვენა, თუ რამდენად მნიშვნელოვანია მსგავსი ინფრასტრუქტურული პროექტების ადექვატური დაგეგმვა და გადაჭარბებული მოლოდინების თავიდან აცილება.

ენერგეტიკული პროექტები

ენერგეტიკის სექტორში ძირითადი ძალისხმევა მიმართული იყო ენერგო-ინფრასტრუქტურის განვითარებაზე. ენერგო-ინფრასტრუქტურის განვითარება მნიშვნელოვანია ქვეყნის შემდგომი განვითარებისთვის, და შავი ზღვის გადამცემი ხაზის მშენებლობა კარგი მაგალითია ხანგრძლივ-ვადიანი ენერგეტიკულად მომგებიანი პროექტების. მაგრამ არც მთავრობამ, არც საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტებმა არ დააფინანსეს და მხარი არ დაუჭირეს ფართომასშტაბიან ენერგო-ეფექტურობის პროექტებს (როგორც საკანონმდებლო, აგრეთვე პრაქტიკულ დონეზე), რომელთა განხორციელებაც და უკუგების მაჩვენებელი შედარებით მოკლე დროს მოითხოვს და ეკონომიკურადაც ეფექტიანია, რადგანაც რესურსების დაზოგვაზეა ორიენტირებული.

საქართველოს მთავრობაც და საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტებიც ხელს უწყობენ ახალი დიდი ჰესების მშენებლობას. მსგავსი პროექტები გარდა იმისა, რომ აღრმავებენ სოციალურ და გარემოსდაცვით პრობლემებს, საქართველოში დღეს არსებული საგადასახადო გარემოს გათვალისწინებით, მეტად სათუთა მათი განხორციელების სარგებლიანობა სახელმწიფო ბიუჯეტისთვის.

მაგ. ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკმა და საერთაშორისო საფინანსო კორპორაციამ 115 მლნ აშშ დოლარის კრედიტი გამოყვეს 87 მეგავატი სიმძლავრის ფარავან-ჰესის მშენებლობისთვის. კრედიტი არ არის გაცემული სახელმწიფო გარანტიით, თუმცა თანხების გამოყოფა მოხდა ბრიუსელის კონფერენციის დანაპირების ფარგლებში. კრედიტი მიეცა „ურბან-ენერჯი საქართველოს“, თურქული „ანადოლუ ჯგუფის“ შვილობილ კომპანიას. ვინაიდან, პროექტი ხორციელდება ე.წ. „მშენებლობა, ოპერირება და საკუთრება“ სქემის მიხედვით, პროექტის

შემოსავალი - 36.6 მლნ აშშ დოლარი - მთლიანად კომპანიის საკუთრება იქნება და მხოლოდ სახელმწიფო გადასახადები მიიმართება ქვეყნის ბიუჯეტში⁶. პროექტის თანახმად, ზამთრის თვეებში ჰეს-მა პრიორიტეტულად უნდა მიაწოდოს ელექტროენერგია საქართველოს ბაზარს, თუმცა გასათვალისწინებელია, რომ მდ.ფარავანი ხშირად იყინება ზამთრის პერიოდში, რაც სათუოს ხდის ელექტროენერგიის მიწოდების შესაძლებლობას. აღსანიშნავია, რომ საქართველოში წყალაღება და აგრეთვე წყალჩაშვება გათავისუფლებულია ყოველგვარი გადასახადისაგან, ანუ ბუნებრივი რესურსის გამოყენება ხდება უფასოდ და შესაბამისად, არარაციონალურად.

გარემოსდაცვითი თვალსაზრისით საკმაოდ პრობლემურია მდ. ფარავანის 90%-ის გადაგდება გვირაბში, რასაც მნიშვნელოვანი უარყოფითი ზემოქმედება ექნება მდინარეში არსებულ ბიომრავალფეროვნებაზე; ამასთან, ჰესის ექსპლუატაცია დატბორვის საფრთხეს შეუქმნის სოფელ ხერთვისს. ფარავან ჰესთან დაკავშირებული გადამცემი ხაზების მშენებლობის პროცესში ადგილობრივმა მოსახლეობამ უკვე დაკარგა ხელმისაწვდომობა სოფლის საძოვრებზე. მშენებელი კომპანიის განცხადებით, დაქირავებულ თანამშრომელთა 60% ადგილობრივი იქნება, თუმცა ისინი ძირითადად არაკვალიფიციურ სამუშაოს შეასრულებენ. კომპანიის განცხადებით, ტექნიკოსებად და ინჟინრებად თურქები იქნებიან დაქირავებულნი.

3. რეალური ეკონომიკა და საგარეო ვალი

ქვეყნის ეკონომიკური პრობლემები და საგარეო ვალი მჭიდრო კავშირშია ერთმანეთთან. ქვეყნის ეკონომიკური და სოციალური განვითარების გარეშე შეუძლებელი იქნება საგარეო ვალების გასტუმრება.

სტატისტიკის დეპარტამენტის განცხადებით, საქართველოში მოსახლეობის 16% ოფიციალურად უმუშევარია⁷, დასაქმებულთა 55% სოფლის მეურნეობაში მუშაობს⁸. ამავდროულად მსოფლიო ბანკის კვლევის თანახმად, ღარიბი მოსახლეობის 60% სოფლად ცხოვრობს⁹. სოციალური მომსახურეობის სააგენტოს უმწიფოთა ბაზაში 1.7 მლნ ადამიანია რეგისტრირებული, რაც მოსახლეობის დაახლოებით 40%-ს შეადგენს¹⁰.

ამ პრობლემების გადასაღებად აუცილებელია ინვესტირება რეალურ ეკონომიკაში. 2008-2011 წლებში პირდაპირი უცხოური ინვესტიციები საგრძნობლად შემცირდა, რაც აგვისტოს ომით შეიძლება აიხსნას. 2008 წლის აგვისტოს ომის შემდეგ, საბანკო სექტორის ლიკვიდურობის შესანარჩუნებლად საერთაშორისო დახმარების დიდი ნაწილი (ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკი, საერთაშორისო საფინანსო კორპორაცია) კომერციულ ბანკებში იქნა ჩადებული. თუმცა ამ შუალედურმა საფინანსო ბანკებმა, ქვეყანაში შექმნილი ბიზნეს გარემოს გამო, ვერ მოახერხეს ამ თანხების რეალურ ეკონომიკაში ინვესტირება. 2010 წელს, ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის პრეზიდენტმა ბატონმა თომას მიროუმ, განაცხადა რომ საქართველოში „ჯანმრთელი კომპანიების ნაკლებობა“, რითაც ახსნა კომერციული ბანკების დაბალი საკრედიტო აქტივობა.

პრობლემა ბევრად უფრო ადეკვატურად არის აღწერილი მსოფლიო ბანკის ანგარიშში:

“მართალია, ყველა აღიარებს, რომ ბოლო წლებში ბიზნეს გარემო (გადასახადების, გართულებული ბიუროკრატიული პროცედურების, კორუფციის და სხვა თვალსაზრისითაც) გაუმჯობესდა, მაგრამ გადასახადების გაუმართავი ადმინისტრირებით მთავრობა ინვესტორებს კვლავაც უქმნის დაბრკოლებებს. ბიზნესის სფეროში არის ფართოდ გავრცელებული მოსაზრება, რომ საგადასახადოს მესვეურები ძალიან აგრესიულად სთხოვენ გადასახადებს და ჯარიმებს ყველაზე კანონმორჩილ კომპანიებსაც კი. იმავდროულად ძალიან ჭიანურდება საჩივრების განხილვა და დღგ-ს დაბრუნება“¹¹.

⁶ საშემოსავლო გადასახადი 12% სახელმწიფო ბიუჯეტში, ქონების გადასახადი 1% ადგილობრივ ბიუჯეტში

⁷ www.Geostat.ge

⁸ ანუ თვითდასაქმებულთა კატეგორიაში შედის.

⁹ მსოფლიო ბანკი, სიღარიბის შეფასება 2009 წელი

¹⁰ 2010 წლის ნოემბერში პრეზიდენტმა სააკაშვილმა აღიარა, რომ მთავრობის მონაცემების მიხედვით, „თბილისელების 30 პროცენტი სრულებით ან ნაწილობრივ უმუშევარია“ და ამ მაჩვენებელს „კატასტროფული“ უწოდა. კავკასიის კვლევითი რესურსების ცენტრების ბოლოდროინდელი გამოკითხვა უფრო მძიმე სურათს გვთავაზობს – დედაქალაქის მოსახლეობის მხოლოდ 27 პროცენტი მიიჩნევს, რომ მუშაობს სრული ან ნაწილობრივი დატვირთვით.

¹¹ World Bank Investment Climate Advisory Services, “Georgia Manufacturing Sector Competitiveness Assessment,” May 2009.

მიუხედავად იმისა, რომ სოფლის მოსახლეობის 60% სიღარიბის ზღვარს ქვემოთ იმყოფება, ბრიუსელის კონფერენციის დახმარებიდან მხოლოდ 13 მლნ აშშ დოლარის დახმარება მიიმართა სასოფლო-სამეურნეო სექტორზე. ამასთან, სასოფლო-სამეურნეო სექტორში სიტუაცია განსაკუთრებით მძიმეა: 2002 წლიდან 2009 წლამდე დამუშავებული მიწის ფართობი 43 პროცენტით შემცირდა; ხორბლის წარმოება 199 000 ტონიდან 80 000 ტონამდე შემცირდა; 2010 წელს მთავრობამ აგრარულ სექტორზე სახელმწიფო ბიუჯეტის 1 პროცენტზე ნაკლები – მხოლოდ 53 მილიონი ლარი დახარჯა. შესაბამისად, დღესდღეისობით ქვეყნის სურსათის მომარაგება უმეტესწილად იმპორტულ პროდუქციასზეა დამოკიდებული, რამაც თავის მხრივ, კიდევ უფრო გაამწვავა სიღარიბე და ინფლაციური პროცესები ქვეყანაში.

თეორიულად, საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტების მისია სწორედ ქვეყნის ეკონომიკური, სოციალური და მდგრადი განვითარების უზრუნველყოფაა. ამასთან, ყველა საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტი აღიარებს მილენიუმის განვითარების მიზნებს¹². პრაქტიკაში კი, როგორც ჩანს, საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტები, ისევე როგორც საქართველოს მთავრობა თვლიან, რომ ბაზარი თავად დაარეგულირებს ყველაფერს და უზრუნველყოფს ქვეყნის ეკონომიკურ და სოციალურ განვითარებას.

პრობლემის თავი და თავი სწორედ აქ არის დამარხული - მთავრობას არ გააჩნია ქვეყნის კოჰერენტული ეკონომიკური განვითარების გრძელვადიანი თანმიმდევრული მოდელი. ასეთი მოდელი უნდა მოიცავდეს რეალურ პრობლემებს - უმუშევრობას, სიღარიბეს, უარყოფით სავაჭრო ბალანსს და ასახავდეს ქვეყნის ეკონომიკის განვითარების ყველა ასპექტს, არ უნდა იყოს მიზნული იმედებზე, რომ რომელიმე ერთი სექტორის განვითარება (ტურიზმი, ენერჯეტიკა თუ სხვა) უზრუნველყოფს ქვეყნის მდგრად განვითარებას.

შესაბამისად, საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტები, ერთის მხრივ, უნდა მიეხმარონ საქართველოს მთავრობას მსგავსი გეგმის მომზადებაში¹³, ხოლო მეორეს მხრივ, უზრუნველყონ მათ მიერ გამოყოფილი დაფინანსების ადექვატურობა და ეფექტიანობა ქვეყნის წინაშე არსებული პრობლემების გადაწყვეტასთან მიმართებაში.

ეკონომისტთა განმარტებით, “მიუხედავად იმისა, რომ საქართველოს საგარეო ვალი თეორიული თვალსაზრისით, არც ისე დიდია, შემფოთების საფუძველს ქმნის მისი ზრდის ტემპები. საბოლოო ჯამში, საქართველო სერიოზული გამოწვევის წინაშე დგას, მიუხედავად თვითშეზღუდვისა, რომელიც საქართველოს კონსტიტუციით განისაზღვრება და რომლის თანახმადაც სახელმწიფო ვალმა მშპ-ს 60%-ს არ უნდა გადააჭარბოს, ბოლო წლებში ვალის ზრდის ტემპი მშპ-ს ზრდის ტემპს აჭარბებს, რამაც ხელისუფლება „ქამრების შემოჭერის“ და ვალების თუნდაც გაყინვის გადაწყვეტილებამდე უნდა მიიყვანოს. მნიშვნელოვანია, რომ საქართველომ მინიმუმამდე შეამციროს ბიუჯეტის დეფიციტი, როგორც საგარეო ვალების წარმოქმნის ერთ-ერთი უმთავრესი ფაქტორი. დაიწყოს ემიტირებული ვერობლიგაციების თანდათანობითი გამოსყიდვა”¹⁴. ექსპერტთა მოსაზრებით, მთავრობამ განსაკუთრებული ყურადღება ასევე უნდა დაუთმოს „საქართველოს რკინიგზის“ მიერ ემიტირებულ ვერობლიგაციებსა და რკინიგზის მიერ აღებული ვალების მომსახურებას.

გარდა ამისა, კარგი იქნება თუ საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტებთან და დონორ ქვეყნებთან ერთად საქართველოს მთავრობა დაიწყებს ალტერნატიული გზების მოძიებას საგარეო ვალის და/ან მომსახურების გადასახადის გასასტუმრებლად. ამისათვისთვის კი შესაძლებელია თუნდაც ისეთი მექანიზმების გამოყენება, როგორცაა, მაგალითად, ვალი ბუნებისთვის¹⁵ ან ვალი განვითარებისთვის¹⁶

¹² Millennium Development Goals

¹³ მსოფლიო ბანკის და სავალუტო ფონდის მიერ ე.წ. სიღარიბის დაძლევის სტრატეგიები სწორედ მსგავსი გეგმების მაგალითია

¹⁴ იხ. თანდართული საქართველოს სახელმწიფო საგარეო ვალი, ნოდარ ხადური, ივლისი 2011 წელი.

¹⁵ Debt-for-nature swap

¹⁶ Debt-for-development swap

ავტორის მიერ საინფორმაციო მასალაში გამოთქმული მოსაზრება შესაძლოა არ გამოხატავდეს ფონდის „ღია საზოგადოება- საქართველოს“ პოზიციას.

გამოცემის მხარდამჭერია: ღია საზოგადოების ინსტიტუტის პროგრამა ” ადმოსავლეთ-ადმოსავლეთი: პარტნიორობა საზღვრებს გარეშე”

© მწვანე ალტერნატივა, 2011

ავტორი: მანანა ქოჩლაძე

თბილისი, 0179,
ფალიაშვილის ქ.#27/29, II სართ.
ტელ: (995 32) 222 38 74; 229 27 73
ფაქსი: (995 32) 222 38 74
greenalt@greenalt.org
www.greenalt.org