

---

**საქართველოს სტრატეგიული კვლევებისა  
და განვითარების ცენტრი**

დავით ამაღლობელი  
ლევან კილურაძე

**საკუთარო ტრანსპორტი საქართველოში ..... 2**

ბრიგოლ ფანცულაია

**ოჯახების შემოსავლების მიმოსილვა ..... 18**

დავით ლომიძე

**ეკონომიკური მიმოსილვა ..... 36**

---

**საქართველოს სტრატეგიული კვლევებისა  
და განვითარების ცენტრი**

დავით ამაღლობელი  
ლევან კიღურაძე

**საკაერო ტრანსპორტი საქართველოში ..... 2**

გრიგოლ ფანცულაია

**ოჯახების შემოსავლების მიმოსილვა ..... 18**

დავით ლომიძე

**ეკონომიკური მიმოსილვა ..... 36**

# საქაერო ტრანსპორტი საქართველოში

■ დავით ამალღობელი  
ლევან კილურაძე

ქვეყნის ეკონომიკის ფუნქციონირება მჭიდროდაა დაკავშირებული მისი ინფრასტრუქტურის ერთ-ერთ მნიშვნელოვან დარგთან — საავიაციო ტრანსპორტთან. მოქალაქეთა და ტვირთების გადაყვანა-გადაზიდვაში, საერთაშორისო ურთიერთობების გაფართოებისათვის ერთად, თანამედროვე საჰაერო ტრანსპორტი პრიორიტეტით სარგებლობს. იგი მოქმედებს ერთის მხრივ საკუთარი ქვეყნის მიერ განსაზღვრული იურიდიული, ეკონომიკური და ორგანიზაციული პრინციპებით, ხოლო მეორეს მხრივ საერთაშორისო ნორმების მიხედვით.

საქართველოს ევროპა-აზიის ცენტრში მდებარეობის გამო ჩვენი ქვეყნის საჰაერო ტრანსპორტს, დანარჩენ სამყაროსთან სწრაფი და უსაფრთხო კავშირებისა, ასევე ვაჭრობის და ტურიზმის განვითარებისათვის, დიდი როლი ეკისრება. აღნიშნული ფუნქციის შესასრულებლად საქართველოს სამოქალაქო ავიაცია მზად არ არის. ამის მთავარი მიზეზია: მოძველებული

## უკანასკნელი რვა წლის მანძილზე საქართველოში მგზავრთბრუნვისა და ტვირთბრუნვის მაჩვენებლები შემცირდა.

ტექნიკა და ტექნოლოგიის საერთაშორისო სტანდარტებთან შეუსაბამობა; ხოლო მისი განვითარების ხელშემშლელი ფაქტორებია: არსებული ეკონომიკური და ფინანსური სიძნელეები, არაადეკვატური ინფრასტრუქტურა, ტექნიკური მომსახურებისა და ექსპლუატაციის არაეფექტური სისტემა, მმართველობითი და ორგანიზაციული ხასიათის პრობლემები, საერთაშორისო სტანდარტების დაუცველობა და მაღალკვალიფიციური კადრების არარსებობა. 90-იანი წლების დასაწყისში გაგზავნილი და მიღებული მგზავრების საერთო რაოდენობა 2.765 მილიონიდან 532 ათასამდე შემცირდა. 1993 წლიდან 1998 წლამდე მგზავრთბრუნვის მოცულობა კვლავ კლების ტენდენციით ხასიათდებოდა.

დღესდღეობით დარგში არსებული მდგომარეობა არცთუ სახარბიელოა. ამჟამად საქართველოს სამოქალაქო ავიაცია საერთაშორისო რეისებს 50-მდე მარშრუტზე ევროპის, აზიის და აფრიკის ათზე მეტ ქვეყნის 20-მდე ქალაქში ახორციელებს. ესენია: სალონიკი, ათენი, პრალა, ფრანკფურტი, დუბაი, ვნუკოვო, სანკტ-პეტერბურგი, სამარა, ეკატერინბურგი, სოჭი, როსტოვი, ვოლგოგრადი, კიევი, დონეცკი, ტაშკენტი, კრასნოდარი. ხოლო უცხოური

ავიაკომპანიები რეგულარულ ფრენებს შემდეგი ქალაქებიდან ახორციელებენ: ვენა, ლონდონი, სტამბული, ციურიხი, თეირანი, ვნუკოვო, სანკტ-პეტერბურგი, სამარა, ეკატერინბურგი, როსტოვი, ვოლგოგრადი, კრასნოდარი, მინერალური წყლები, ვორონეჟი, პერმი, კიევი, დონეცკი, ოდესა, ზაპოროჟიე, ტაშკენტი, მინსკი, ერევანი. საჰაერო ტრანსპორტს ყოველდღიურად ათასზე მეტი მგზავრი გადაჰყავს და 10 ტონამდე ტვირთი გადააქვს. მის ყველა რგოლში დასაქმებულია 4 ათასამდე მუშაკი. მეტად უნიკალური და მაღალპროფესიონალის სპეციალისტების საშუალო ხელფასმა 150 ლარი შეაშდგინა. ძირითადი ფონდების ღირებულება 350 მლნ. ლარზე მეტია (მ.შ. თვითმფრინავები, აეროდრომები, აეროპორტები, სანავიგაციო სისტემები და სხვა). (იხ. სქემა №1)

საინტერესოა გავეცნოთ დარგში მიმდინარე ეკონომიკურ პროცესებს. საჰაერო ტრანსპორტში მგზავრთბრუნვისა და ტვირთბრუნვის მონაცემები აეროპორტების და ავიაკომპანიების მიხედვით ცალ-ცალკე განისაზღვრება. უკანასკნელი რვა წლის მანძილზე საქართველოში მგზავრთბრუნვისა და ტვირთბრუნვის მაჩვენებლები კატასტროფულად შემცირდა. კერძოდ, თუკი 1990 წელს მგზავრთბრუნვის საერთო მოცულობამ 2.765 მილიონი მგზავრი შეადგინა, 1997 წელს ეს მაჩვენებელი 531 ათასამდე შემცირდა, რაც დაახლოებით 5-ჯერ ნაკლებია 1990 წლის მონაცემებზე. განსაკუთრებით დიდ ვარდნას ჰქონდა ადგილი 1990-1993 წლებში, როდესაც გაგზავნილი და მიღებული მგზავრების საერთო რაოდენობა 2.765 მილიონიდან 532 ათასამდე შემცირდა. 1993 წლიდან 1998 წლამდე მგზავრთბრუნვის მოცულობა კვლავ კლების ტენდენციით ხასიათდებოდა.

საერთო კლებაა დამახასიათებელი ტვირთბრუნვისათვის. თუკი 1990 წელს სატვირთო გადაზიდვების საერთო აღრიცხულმა მოცულობამ საქართველოს აეროპორტებში 13 ათასი ტონა შეადგინა, 1997 წელს ეს მაჩვენებელი 6.5 ათას ტონამდე შემცირდა. ტვირთბრუნვამ განსაკუთრებულად სწრაფი ვარდნა 1990-1992

წლებში განიცადა, როდესაც იგი 13 ათასი ტონიდან 3 ათას ტონამდე შემცირდა. ხოლო 1992 წლიდან ტვირთბრუნვის მოცულობა 3 ათასიდან 6.5 ათას ტონამდე გაიზარდა.

**დღესდღეობით საქართველოში სამოქალაქო მისხედვით სავაჭრო ავიაციის ექვსი აეროპორტი ფუნქციონირებს.**

1998 წელს საქართველოს აეროპორტების მისხედვით მგზავრთბრუნვის საერთო მოცულობა, წინა წელთან შედარებით, კიდევ უფრო შემცირდა და 494 ათასი მგზავრი შეადგინა. საქართველოში დღესდღეობით სამოქალაქო ავიაციის ექვსი აეროპორტი ფუნქციონირებს. მათ შორისაა: თბილისის, ქუთაისის, სენაკის, სოხუმის, ფოთისა და ბათუმის აეროპორტები. ქვეყნის მთელ ტერიტორიაზე არსებულთა შორის თბილისის აეროპორტი ყველაზე მსხვილია. მასზე

**1998 წელს სატრანსპორტო დარგიდან მთლიანად ბიუჯეტში 60 მილიონი ლარი გადაირიცხა, აქედან 9,3 მილიონი ლარი ანუ 15,5% საჰაერო ტრანსპორტზე მოდიოდა.**

**თბილისის აეროპორტზე ძველის მგზავრთბრუნვის და ტვირთბრუნვის საერთო მოცულობის 81% მოდის.**

ქვეყნის მგზავრთბრუნვის და ტვირთბრუნვის საერთო მოცულობის 81% მოდის. მეორე ადგილზე მგზავრთბრუნვის მისხედვით ქუთაისის აეროპორტი, ხოლო ტვირთბრუნვის მისხედვით — სენაკის აეროპორტია. მეოთხე ადგილზე, როგორც ტვირთბრუნვის, ისე მგზავრთბრუნვის მისხედვით იმყოფება ბათუმის აეროპორტი. რიგით მეხუთე ფოთის აეროპორტია,

**1998 წლის მონაცემებით საქართველოში როგორც მგზავრთბრუნვის, ისე ტვირთბრუნვის მაჩვენებლების მიხედვით პირველ ადგილზე ავიაკომპანია „საქართველოს ავიახაზები“ იმყოფებოდა.**

რომელმაც 1998 წელს მთელი მგზავრთბრუნვის 0.3% განახორციელა. 1998 წლის მონაცემებით საქართველოში როგორც მგზავრთბრუნვის, ისე ტვირთბრუნვის მაჩვენებლების მიხედვით პირველ ადგილზე ავიაკომპანია „საქართველოს ავიახაზები“ იმყოფებოდა. 1998 წლის მონაცემებით საქართველოში 14 ავიაკომპანია ფუნქციონირებდა, აქედან მგზავრების მთელი ოდენობის 40%-ის გადაყვანა, ხოლო ტვირთების მთელი მოცულობის 38%-ის გადატანა 1998 წელს ავიაკომპანია „საქართველოს ავიახაზების“ მეშვეობით განხორციელდა. მგზავრთბრუნვის მოცულობის მიხედვით მეორე ადგილზე ავიაკომპანია „ეარ ჯორჯია“, შემდეგია „სოხუმის ავიახაზები“, „მიმინო“, „ავიაექსპრესკრუიზი“, „ტრანსავიასერვისი“, „ეარ ზენა“, „გაკო“, „აბავია“

და „ორბი.“ ტვირთბრუნვის მისხედვით ასევე პირველ ადგილზეა „საქართველოს ავიახაზები“, მეორეზე ავიაკომპანია „ეარ ჯორჯია“, მესამეზე „სოხუმის ავიახაზები“ და მეოთხეზე „მიმინო.“

ტრანსპორტის დარგების საჰაერო მისხედვით გადაზიდული ტვირთებისა და გადაყვანილი მგზავრების საერთო მოცულობა მნიშვნელოვნად ჩამორჩება დანარჩენი დარგების მისხედვით შესაბამის მონაცემებს. მაგალითად, 1998

წელს საჰაერო ტრანსპორტის ტვირთბრუნვის მოცულობა 4 ათასი ტონა ანუ მთელი ტვირთბრუნვის მოცულობის (მთლიანი სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის შიგნით) 0.2% იყო. რაც შეეხება მგზავრთბრუნვას, 1998 წელს საჰაერო ტრანსპორტის საშუალებით განხორციელდა მთელი მგზავრთბრუნვის დაახლოებით 0.1%.

აღსანიშნავია, რომ 1998 წლის მონაცემებით საქართველოს სავაჭრო ბაზრის დაახლოებით 12% (მხოლოდ მგზავრთბრუნვის მონაცემების მიხედვით) უცხოურ ავიაკომპანიებზე მოდის.

როგორც ტვირთბრუნვის ისე მგზავრთბრუნვის საერთო მოცულობაში საჰაერო ტრანსპორტის წილი განსაკუთრებით მწირია, მიუხედავად ამისა, საჰაერო ტრანსპორტის დაბეგვრიდან ბიუჯეტში მობილიზებული სახსრების წილი საკმაოდ მაღალია. 1995 წელს საჰაერო ტრანსპორტიდან ბიუჯეტში უფრო მეტი სახსრები

შეედინებოდა, ვიდრე სხვა ნებისმიერი სატრანსპორტო ქვედარგიდან. ხოლო 1996 წლიდან მდგომარეობა შეიცვალა და სარკინიგზო ტრანსპორტიდან ბიუჯეტში გადარიცხული სახსრების მოცულობამ გადაასწრო საჰაერო ტრანსპორტს, უკვე 1997 წლიდან საავტომობილო ტრანსპორტიც, ბიუჯეტში მობილიზებული თანხების მოცულობის მიხედვით, საჰაერო ტრანსპორტზე წინ აღმოჩნდა. 1998 წლის მდგომარეობით, სატრანსპორტო დარგიდან მთლიანად ბიუჯეტში 60 მილიონი ლარი გადაირიცხა, აქედან 9.3 მილიონი ლარი, ანუ 15.5% საჰაერო ტრანსპორტზე მოდიოდა. 1999 წლის პირველი კვარტლის მონაცემებით კი საჰაერო ტრანსპორტიდან ბიუჯეტში 12 მილიონი ლარი გადაირიცხა.

გლობალური ტენდენციებიდან გამომდინარე საჰაერო გადაზიდვების მსოფლიო სისტემაში

მომავალი ათი წლის მანძილზე ნავარაუდევია ყოველწლიური 6 პროცენტითი ზრდა.

**2008 წლისათვის საბართველოში საჰაერო გადაზიდვების საერთო მოცულობა წელიწადში 800-900 ათას მგზავრს მიაღწევს, რაც 1990 წლის ფაქტიურ მაჩვენებელზე დაახლოებით სამჯერ ნაკლებია 1990 წლის ფაქტიურ მაჩვენებელზე. საქართველოს გეოპოლიტიკური მდებარეობის ეფექტიანი გამოყენების, პოლიტიკური სტაბილიზაციის, ეკონომიკური კავშირურთიერთობების გაუმჯობესების პირობებში, აგრეთვე საქართველოს საავიაციო სისტემის ტექნიკური გადაიარაღების და მოცემული დარგის მხარდამჭერი დარგების (მაგალითად ტურიზმის) განვითარებით, არსებულ პროგნოზს კიდევ უფრო გაბედულად და ოპტიმისტურად შეგვიძლია მივუდგეთ.**

მომდინარე პერიოდისათვის დასრულდა სამოქალაქო ავიაციის ორგანიზაციული და ეკონომიკური რეფორმების პირველი ეტაპი. იგი მიმდინარეობდა ოთხი მიმართულებით: 1. ორგანიზაციული; 2. საკანონმდებლო-ნორმატიული ბაზა; 3. მატერიალურ-ტექნიკური ბაზა; 4. ეკონომიკური პოლიტიკა.

პირველ ეტაპზე დასრულდა დარგის სტრუქტურული რეორგანიზაცია, გაიმიჯნა სახელმწიფო და სამეურნეო ფუნქციები, განხორციელდა სამეურნეო ფუნქციების დეცენტრალიზაცია, იქმნება კონკურენტული გარემო, მოხდა ფასების ლიბერალიზაცია, შეიქმნა მინიმალურად აუცილებელი საკანონმდებლო-ნორმატიული ბაზა, დაიწყო საავიაციო საქმიანობის სახელმწიფო რეგულირება (სერტიფიცირება, ლიცენზირება და სხვა), ჩამოყალიბდა სააქციო საზოგადოებები და დამოუკიდებელი არასახელმწიფო ავიასანარმოები, პრივატიზებულ იქნა მთელი რიგი საავიაციო სანარმოები.

ამრიგად, ამნიშვნების მიხედვით სამოქალაქო ავიაციის სისტემაში განხორციელებული რეორგანიზაციის შედეგები შეეხო და შეესაბამა საბაზრო ეკონომიკის ყველა ძირითად პრინციპს: საკუთრების ფორმის მრავალფეროვნებას, მენარმეებისა და ფასნარმოქმნის თავისუფლებას, კონკურენტულ გარემოს, სახელმწიფოს როლის შემცირებას.

სამოქალაქო ავიაციამ, მიუხედავად აფხაზეთის ომში განცდილი სერიოზული დანაკლისისა, ძირითადად შეინარჩუნა

მატერიალური რესურსები და ორგანიზაციული ერთიანობა, მას 1991-1998 წლებში არც ერთი დღე არ შეუწყვეტია

ფუნქციონირება. მიუხედავად მწირი ტექნიკისა, სამოქალაქო ავიაციამ უკვე დიდი ხნის დაკავებულ ევროპულ საავიაციო ბაზარზე თავისი ადგილი დაიკავა. პროფე-

სიონალთა ერთმა ნაწილმა შეძლო ესწავლა და განხორციელებინა ავიაციის სახელმწიფო რეგულირების ფუნქციები. მნიშვნელოვანია, რომ სახელმწიფო და სამეურნეო ფუნქციების გამიჯვნით დამოუკიდებელი სამეურნეო ერთეულები იძულებული გახდნენ მთელი სამეურნეო პროცესის განხორციელება და პასუხისმგებლობა თავის თავზე აეღოთ. მეორეს მხრივ, ცენტრალიზებულ დაგეგმვასა და მართვაზე უარის თქმით გაზარდა შიდა და გარესამეურნეო ურთიერთობების როლი. მათ საქმიანობაზე გავლენას ახდენს ტექნოლოგიური, საბუნალო-ეკონომიკური პროცესების სწორი მიმართულება, უაღრესად მნიშვნელოვანია იურიდიული და მარკეტინგული სამსახურების მუშაობის ეფექტურობა.

დღესდღეობით, სახელმწიფო ავიაციის ფუნქციონირებას ვერ მართავს და მხოლოდ მის რეგულირებას ახორციელებს. ხოლო სამოქალაქო ავიაციის სისტემაში განხორციელებული ინსტიტუციონალური და სტრუქტურული ცვლილებების ძირითად შედეგებად უნდა მივიჩნიოთ ის, რომ ქვეყნის მეტად მძიმე ეკონომიკური სიტუაციის პირობებში, ძირითადად უზრუნველყოფილია მოსახლეობის და მეურნეობის მოთხოვნილება გადაყვანა-გადაზიდვებზე და რაც მთავარია უზრუნველყოფილია შედარებით უსაფრთხო ფრენა.

მიუხედავად სრულიად არათანამედროვე ტექნიკისა, საქართველოს ავიაგადამზიდველები საერთაშორისო ბაზარზეც ფუნქციონირებენ. ამჟამად საჰაერო ტრანსპორტის სფეროში გაფორმებულია 30-ზე მეტი ხელშეკრულება, მათ შორის 25 სახელმწიფოსთან და რაც მთავარია ყველა ისინი ფაქტიურ მოქმედებაშია. მათ საფუძველზე ყოველწლიურად ხორციელდება სამი ათასამდე რეგულარული და სამაასამდე ჩარტერული რეისი. მათი გეოგრაფია ევროპისა და დსთ-ს ქვეყნების გარდა მოიცავს არაბეთის, ჩინეთის, აფრიკის რეგიონებს.

სავიაციო მომსახურებაში პარალელურად მიმდინარეობდა მომხმარებელთა ინტერესების დაცვა. შესაბამისი ნორმატიული აქტების შემუშავებითა და ამოქედებით ავიაკომპანიებისათვის გამკაცრდა სალიცენზიო პირობები, ამუშავდა მგზავრთა სადაზღვევო მექანიზმი, ბევრ მარშრუტზე გაჩნდა გადამზიდველის ალტერნატიული ვარიანტი.

თანდათანობით მომხმარებელთა მომსახურების დონე მალღდება. თბილისის რეკონსტრუირებული აეროპორტი და აქ არსებული მომსახურების ტექნოლოგია თანამედროვე დონისაა. აეროპორტის განვითარებაში თავისი როლი შეიტანა საავიაციო დარგის და მისი პრობლემების სახელწიფო დონეზე აყვანამ და პრეზიდენტის მიერ აეროპორტებში საბაჟო, სასაზღვრო, საკარანტინო და სხვა სამსახურების შეთანხებული მუშაობის შესახებ მიღებულმა გადაწყვეტილებებმა.

ჩვენი ქვეყნის ევროპა-ზონის სატრანსპორტო კორიდორში ჩართვის აქტიურ პროცესში სამწუხაროდ იშვიათად მოიხსენიება ავიაციის ადგილი. ამასთან, ამ მიმართულებით განეულია საკმაოდ მნიშვნელოვანი საქმიანობა, რომელიც რეგიონის საავიაციო სატრანსპორტო პროცესებზე მძლავრად მოქმედებს.

საქართველოს საჰაერო სივრცის დამოუკიდებლად გამოყენება 1992 წელს დაიწყო. ამ პერიოდამდე ფუნქციონირებდა სსრკ-ს საჰაერო სივრცის მართვის ცენტრალიზებული სისტემა, რომელიც უზრუნველყოფდა აეროსანავიგაციო მართვის კომპლექსის ცენტრალიზებულ, ტექნიკურ-ორგანიზაციულ და იურიდიულ უზრუნველყოფას. თვით საჰაერო მარშრუტები კი მიერთებული იყო მხოლოდ სსრკ-ს რესპუბლიკებზე და პირდაპირი გასასვლელი არც ჩვენს უახლოეს მეზობელ თურქეთთან და არც სხვა სახელმწიფოებთან არ არსებობდა.

თანამედროვე პირობებში საჭირო გახდა საჰაერო მარშრუტო ქსელის დახვეწა, ახალი საერთაშორისო სანავიგაციო მარშრუტების პროექტირება, ტექნიკური აღჭურვა და მათი საერთაშორისო დონეზე ოფიციალური რეგისტრაცია.

განვლილი წლების მუშაობის შედეგად გაიხსნა ორი დამატებითი საერთაშორისო ტრასა, საქართველოს ერთი მარშრუტით უმოკლესი მანძილით სამხრეთ დასავლეთის ქვეყნებთან: თურქეთთან, საბერძნეთთან და სამხრეთ აფრიკასთან, ხოლო მეორე, ჩრდილოეთით მოსაზღვრე ქვეყნის ტრანზიტად გავლის გარეშე, ევროპულ სახელმწიფოებთან აკავშირებს. საქართველოსა და უცხოეთის ავიაციისთვის ეს ფაქტი, როგორც პოლიტიკური ისე ეკონომიკური მნიშვნელობისაა. ახალი ტრასის არსებობით შემცირდა საფრენი მანძილი, რამაც გამოიწვია ფრენის დროისა და სანავიგაციო ეკონომია, საავიაციო ტექნიკის რესურსის დაზოგვა და სხვა.

საქართველოს საჰაერო სივრცეში გამავალ მარშრუტებს ამჟამად ყოველდღიურად იყენებს სხვადასხვა ქვეყნების 40-ზე მეტი საჰაერო ხომალდი, რასაც საქართველოსათვის შესაბამისი შემოსავალი მოაქვს. ამასთან, შესაძლებლობის მხოლოდ მინიმუმია გამოყენებული, რადგან ასეთი ფრენების ინტენსივობის ზრდის დიდი რეზერვი

არსებობს. ამ პროცესების გამხორციელებელი სანარმო „საქაერონავიგაცია“ ყოველწლიურად 40.000-ზე მეტ ხომალდს ემსახურება. მისი ღირებულება, შესაბამისი საბიუჯეტო შენატანების გათვალისწინებით, 10 მლნ. ლარზე მეტია.

სამოქალაქო ავიაციის მთელი ეს საქმიანობა მიმდინარეობდა იმ მატერიალურ-ტექნიკურ ბაზაზე, რომელიც საქართველომ შეინარჩუნა სსრკ-ს დაშლის, შიდა სამოქალაქო კატაკლიზმების და კატასტროფების შემდეგ. იგი ყოველმხრივ მწირი და მოძველებული იყო, შესაბამისად შემდგომ განვითარებას ვერ უზრუნველყოფდა.

გასათვალისწინებელია, რომ საავიაციო ბიზნესი მეტად რთული, მრავალსახა და არასტაბილურია და, საერთაშორისო პრაქტიკიდან გამომდინარე, უმეტეს შემთხვევებში ვერ უზრუნველყოფს რეანიმაციულ პროცესებს. ამ დარგის განვითარების პროცესი მნიშვნელოვანწილად დამოკიდებულია საინვესტიციო პოლიტიკის სწორად წარმართვასა და დროულად განხორციელებაზე, რადგან დროის ფაქტორი მეტად მნიშვნელოვანია.

სათანადო ანალიზის შემდეგ, საავიაციო დარგის განვითარების პროცესი წარმართა რამდენიმე მიმართულებით:

◆ საკუთარი ძალებით ექსპლუატაციაში შევიდა თბილისის აეროპორტის რკინაბეტონის ახალი ასაფრენ-დასაფრენი ბილიკი, რითაც ყველანაირი ტიპის თვითმფრინავების შეუზღუდავად მიღების საშუალება შეიქმნა.

◆ „ევროპის განვითარებისა და რეკონსტრუქციის ბანკის“ კრედიტების (12.5 მლნ. დოლარი) დახმარებით და საკუთარი სახსრებით მსოფლიო სტანდარტების დონეზე რეკონსტრუირდა თბილისის აეროვაგზალი, რითაც გაიზარდა მგზავრთა გამტარუნარიანობა (1200 მგზ/სთ-ში) და გაუმჯობესდა მომსახურების დონე.

◆ ავიამომსახურების წინ გადადგმული ნაბიჯია ავიაციის სანავიგაციო მომარაგებისათვის ბრიტანულ ფირმა „ბრიტიშ პეტროლიუმთან“ ერთად შექმნილი სანარმო. აღნიშნული საქმიანობისათვის უცხოელმა პარტნიორმა 3.5 მლნ დოლარის ინვესტიცია განახორციელა.

◆ ამოქმედდა ქუთაისის აეროპორტის ასაფრენ-დასაფრენი ზოლის შუქსასიგნალე სისტემა, რომელიც საშუალებას იძლევა ღამის პერიოდში გაიზარდოს თვითმფრინავების ფრენის რეჟიმი, რითაც აეროპორტმა სათადარიგო მნიშვნელობაც შეიძინა.

◆ ფუნქციონირება დაიწყო სენაკის აეროპორტმა.

◆ ავიასანარმოებში ავტომატიზებული და კომპიუტერული სისტემები დაინერგა; გადაზიდვების, რეალიზაციისა და დაჯავშნის საერთაშორისო სისტემებში ჩართვა განხორციელდა.



მატერიალური ბაზის რეანიმაციის მეორე და ძალზე მნიშვნელოვანი მიმართულებაა საჰაერო მიმოსვლის მართვის სისტემების თანამედროვე ტექნიკით აღჭურვა. ამით საქართველოს ფარგლებში ფრენების ინტენსივობა გაიზრდება, რაც ბიუჯეტის შემოსავლის დამატებითი წყაროა.

იმისათვის, რომ ამა თუ იმ ავიაკომპანიამ საქართველოს საჰაერო სივრცეში მოძრაობის პრობლემები გადაწყვიტოს, საჭიროა ქვეყნის მიერ სამი ძირითადი მოთხოვნის დაკმაყოფილება. კერძოდ: ფრენის მარშრუტის შემოკლება, ქვეყნის საჰაერო სივრცეში ფრენის უსაფრთხოება, სატრანზიტო რეისებზე საერთაშორისო დონის ტარიფების დაწესება. დარგის ტექნიკური მდგომარეობიდან გამომდინარე, შუძლებელია მეორე კომპონენტის დაკმაყოფილება, ვინაიდან საქართველოში საჰაერო ტრანსპორტის ნავიგაციის მხრივ ძალზედ მძიმე სიტუაცია შეიქმნა. ამ საქმიანობას მთლიანად ორგანიზაცია „საქაერონავიგაცია“ მართავს, ბუნებრივია, აღნიშნულ დარგში იგი მონოპოლისტია. აერონავიგაციური მოწყობილობების მორალური და ფიზიკური ცვეთის გამო ქვეყანაში სავალალო მდგომარეობა შეიქმნა და მცირე ხანში არსებული რადიოლოკაციური სადგურები კატასტროფული მდგომარეობის წინაშე აღმოჩნდებოდნენ. ამ პრობლემის მოსაგვარებლად საქართველოს საჰაერო ტრანსპორტის დეპარტამენტის ინიციატივით და აშშ-ს მთავრობის მიერ გამოყოფილი გრანტით (500.000 დოლარის ოდენობით) დამუშავდა პროექტი. უკანასკნელის საერთო ღირებულებამ 60 მილიონი დოლარი შეადგინა და მისი დაფინანსება აშშ-ს „ექსიმბანკის“ მიერ გამოყოფილი კრედიტის მეშვეობით მოხდება. პროექტის მიხედვით დაგეგმილია საქართველოს ტერიტორიაზე მიწისზედა რადიოლოკაციური სადგურების საერთაშორისო სტანდარტების შესაბამისად მოდერნიზაცია. აღნიშნული ამოცანის გადასაწყვეტად საჰაერო მართვის მიწისზედა მოწყობილობების მწარმოებელ და დამმონტაჟებელ ამერიკულ კომპანია „ნორტროპ გრუპთან“ თან გაფორმდა კონტრაქტი. ამ პროექტის განხორციელება დაიწყო და მიმდინარე წელს 16 მილიონი დოლარის ათვისებაა დაგეგმილი. სავარაუდოდ, პროექტი მომავალ წელს დასრულდება. სავარაუდოა, რომ პროექტის განხორციელებით საქართველოს საჰაერო სივრცის გამოყენების ინტენსივობა გაიზრდება, შესაბამისად შემოსავლებიც მოიმატებს.

საქართველოში არსებული რთული ეკონომიკური სიტუაციიდან გამომდინარე, ზემოთქმული არაა საგანგაშო — აღნიშნული არა სტაგნაციის ან მით უფრო უკან სვლის, არამედ უფრო აღმასვლის მაჩვენებელია. თუ არ იქნა

გადანყვეტილი მატერიალური ბაზის ყველაზე მთავარი კომპონენტის — თანამედროვე თვითმფრინავების საკითხი, შეუძლებელი იქნება აღმასვლაზე მსჯელობა. აქ კი მდგომარეობა უდავოდ კრიზისულია, იგი გამოვიდა ყოველგვარი სტაგნაციიდან, დაღმავალია და ძალიან მალე კატასტროფული იქნება.

ცხადია, ამ პერიოდის მანძილზე მატერიალური ბაზის არც ეს მიმართულება იყო მივიწყებული. უფრო მეტიც, საქართველოს ავიაკომპანიებმა („ეარ ჯორჯია“, „ორბი“, „ტაიფუნი“) შეიძინეს და შემოიტანეს 5 თვითმფრინავი. ავიაკომპანია „ორბმა“ შეისწავლა, აითვისა და 6 თვის მანძილზე გაუწია ექსპლუატაცია „ბონგის“ ტიპის თვითმფრინავს. გარემონტდა ზოგიერთი თვითმფრინავიც, მაგრამ ეს საკმარისი არაა.

სტრატეგიული თვალსაზრისით, ავიასპეციალისტებმა და სახელმწიფომ მიიღეს გადაწყვეტილება, მომავალში აქცენტი დასავლეთის ტიპის თვითმფრინავებზე გაკეთდეს და ყოფილი სსრკ-სა და რუსეთის წარმოების თვითმფრინავები თანდათან ექსპლუატაციიდან გამოვიყვანოთ.

საჰაერო ხომალდების პარკის შევსება სალიზინგო პირობებით და სახელმწიფოს მხარდაჭერით უნდა განხორციელდეს. როგორც მსოფლიო პრაქტიკა ადასტურებს, სახელმწიფოს მხარდაჭერით ერთი, ფლაგმანური ავიაკომპანიის ჩამოყალიბება ქვეყნის ავიაციის განვითარების აუცილებელ წინაპირობას წარმოადგენს. ამიტომ ერთი მძლავრი ავიაკომპანიის ჩამოსაყალიბებლად ეკონომიკური პირობების შეიქმნაა საჭირო. დღესდღეისობით, საქართველოში ათზე მეტი ავიაკომპანია მოქმედებს. ესოდენ მცირე ქვეყნისათვის ეს საკმაოდ ბევრია. აღნიშნული მდგომარეობა ისედაც მცირე საავიაციო ბაზარს კიდევ უფრო დაქსაქსავს. ვერცერთი მოქმედი კომპანია, საბოლოო ჯამში, ვერ ახერხებს სათანადო დონით შემოსავლების მობილიზებას, რაც მათი შემდგომი განვითარების ხელშეწყობი ფაქტორია.

„მონოპოლიური საქმიანობისა და კონკურენციის შესახებ“ საქართველოს კანონში ავიაციასთან მიმართებაში მიდგომის შეცვლაა

**საჭიროა შიიცვალოს სახელმწიფოს მიდგომა ავიაციის მიმართ და ჩამოყალიბდეს ერთიანი მძლავრი, ფლაგმანური ავიაკომპანია, რომელიც კონკურენციას ემსტარიტორიალურობის პრინციპით აწარმოებს.**

საჭირო. ამ სფეროში კონკურენცია აუცილებელია. დარგის სპეციფიკიდან გამომდინარე პირველ რიგში ექსტერიტორიალობის პრინციპის დაცვაა აუცილებელი, რაც გულისხმობს არა ერთი ქვეყნის ავიაკომპანიებს შორის, არამედ სხვა ქვეყნების

ავიაკომპანიებთან კონკურენციას. სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციების მიდგომასა და ქვეყნების მიმართ რეკომენდაციებს — თავი შეიკავონ კონკურენციის შესახებ ნაციონალური კანონების გამოყენებისაგან, დიდი ხნის და სხვადასხვა ქვეყნებში კარგად აპრობირებული საფუძველი აქვს. საერთაშორისო ორგანიზაციების მიერ ცალსახადაა განსაზღვრული, რომ კონკურენციის შესახებ კანონების ავიაციაზე ექსტერიტორიალური ზემოქმედება განსაკუთრებულად მძიმეა. ეს რეკომენდაციები გამოიყენება ყველა ცივილიზებულ ქვეყანაში და ჩვენც უნდა გამოვიყენოთ. ქვეყნის შიგნით ადგილობრივი ავიაკომპანიებისათვის კონკურენტული გარემოს შექმნა, ჩვენი საკუთარი

გამოცდილებიდანაც გამომდინარე წამგებიანი პოლიტიკაა. ამის შედეგი არა ქართული ავიაკომპანიების გაძლიერება, არამედ პირიქით დასუსტება იქნება. ბევრი მათგანი გაკოტრდა კიდეც. არსებული სიტუაციით ისარგებლეს უცხოურმა ავიაკომპანიებმა და საქართველოს ბაზარს თანდათანობით ეპატრონებინან. ამიტომაც ერთიანი, ფლაგმანური ავიაკომპანიის შესაქმნელად დროული მოქმედება და სერიოზული ნაბიჯების გადადგმა საჭირო.

აღსანიშნავია, რომ უკვე იყო ერთიანი ავიაკომპანიის შექმნის მცდელობა, სამწუხაროდ მან ფიასკო განიცადა. დაგეგმილი იყო საქართველოში მოქმედი რამოდენიმე ავიაკომპანიის გაერთიანება, მაგრამ ინტერესები იმდენად გაიყო, რომ აღნიშნული ამოცანა ვერ განხორციელდა. ამ შემთხვევაში სახელმწიფომ უნდა გამოავლიონოს თავისი ნება და ქვეყანაში ერთი, მძლავრი ავიაკომპანიის ჩამოსაყალიბებლად მის ხელთ არსებული ყველა საშუალება უნდა გამოიყენოს. წინააღმდეგ შემთხვევაში დარგის განვითარებაზე საუბარი ზედმეტი იქნება.

ვერტმფრენების პარკის მდგომარეობა არანაკლებ კრიზისულია. აფხაზეთის კრიზისის დაწყების მომენტისათვის საქართველოს გააჩნდა 20 ვერტმფრენი. მრავალი მათგანი ომში განადგურდა, ზოგი მწყობრიდან გამოვიდა, რის შედეგადაც საქართველოში ამჟამად მხოლოდ 4 ვერტმფრენია.

საქართველოს გეოგრაფიული მდებარეობის, რელიეფისა და კლიმატური პირობების გათვალისწინებით, ვერტმფრენების პრობლემაზე ყურადღების გამახვილებაა საჭირო. ისინი აუცილებელია ქვეყნისათვის სამაშველო, სამედიცინო, საპატრულო და ბევრი სხვა ფუნქციების შესასრულებლად. ყველა ეს ფუნქცია არ არის დამყარებული კომერციულ საფუძველზე,

ამდენად, საჭიროებს სახელმწიფოს მხარდაჭერას. გარდა აღნიშნულისა არის სხვა ობიექტურ-სუბიექტური მოვლენებიც, ავიაციის მთელ ფუნქციონირებაზე რომლთა გავლენაც ასევე მნიშვნელოვანია, ხოლო მათი გადანყვეტა ისევ ავიატორების მოვალეობა-ვალდებულებაა.

სისტემის შიგნით დამოუკიდებელ სუბიექტებს შორის ურთიერთანგარიშსწორება ჯერ კიდევ არ არის დახვეწილი. მათი ტექნოლოგიური ურთიერთკავშირის გამო, რომელიმე ერთის ანგარიშსწორების ჩავარდნა მთელ სისტემაზე ჯაჭვურ რეაქციას იწვევს — ყველა ერთად ხდება გადახდის უუნარო, სისტემის გარე ურთიერთობები (განსაკუთრებით სხვა ქვეყნებთან) რთულდება. აღნიშნული საკმაოდ

**აეროპორტის არაპროფილური შემოსავლის ზრდაში, საავიაციო ბაზრის დაცვისა და საჰაერო სივრცის გამოყენების ეფექტურობის ორგანიზაციულ მხარეში არსებობს გამოუყენებელი რეზერვები.**

მნიშვნელოვანი პრობლემაა. აეროპორტის არაპროფილური შემოსავლების ზრდაში, საავიაციო ბაზრის დაცვისა და საჰაერო სივრცის გამოყენების ეფექტურობის ორგანიზაციულ მხარეში არსებობს გამოუყენებელი რეზერვები. გადასაწყვეტი და სათანადოდ შესათანხმებელია საერთაშორისო საჰაერო ტრასების ახალი სრუქტურის ჩამოყალიბება და მწყობრში შეყვანა. მოსაგვარებელია აერონავიგაციური ინფორმაციის დროული და ზუსტი გამოქვეყნება, ფორმლობების გასაიოლებლად მნიშვნელოვანი ზომებია გასატარებელი. ყველაფერი ეს საჭიროებს დროული გადანყვეტილებების მიღებას.

**დღეისათვის საქართველოში საავიაციო კომპანიების ერთ-ერთი ყველაზე სერიოზული პრობლემა სწორად წარმართული მენეჯმენტია.**

დღეისათვის საქართველოში საავიაციო კომპანიების ერთ-ერთი ყველაზე სერიოზული პრობლემა სწორად წარმართული მენეჯმენტია. შეიძლება ითქვას, რომ ავიასპეციალისტებმა გარკვეულწილად შეისწავლეს საავიაციო საქმიანობის სახელმწიფო რეგულირება, მაგრამ მარკეტინგისა და მენეჯმენტის ორგანიზაცია მოუგვარებელია. იგი პრაქტიკულად არ არსებობს, რაც საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის საქმიანობისათვის საზიანოა. აღნიშნული საკითხები უცხოურ ავიაკომპანიებში უმაღლეს დონეზეა დაყენებული, რაც კონკურენტუნარიანობას ზრდის. უცხოური ავიაკომპანიების საქართველოს საავიაციო ბაზარზე შემოღწევა და



დამკვიდრება იმის ნათელი დადასტურებაა, თუ რამდენად დიდია მათი უპირატესობა ქართულ ავიაკომპანიებთან შედარებით.

თუ მენეჯმენტის საკითხი საერთაშორისო სტანდარტების დონეზე არ დადგა, ესლაც და მომავალშიც საქართველოს ავიაცია, ახალი ტექნიკის შექმნის პირობებშიც კი, ვერ იქნება კონკურენტუნარიანი. ამიტომაც, ტექნიკურ რეორგანიზაციასთან ერთად აუცილებელი იქნება მენეჯმენტის დასავლური მეთოდების დანერგვა და დარგის შიგნით შესაბამისი საკადრო პოლიტიკის გატარება.

საერთაშორისო პრაქტიკა გვიჩვენებს, რომ საჰაერო ტრანსპორტის მნიშვნელობა (მისი პრიორიტეტულობა) ყველა სახელმწიფოში ხელისუფლების განსაკუთრებული ყურადღების და ზრუნვის საგანია. შესაბამის საერთაშორისო ორგანიზაციებშიც ასეთივე მიდგომაა. სამწუხაროდ, დღემდე საქართველოში პროცესი პირიქით მიმდინარეობს — სახელმწიფოს ყოველთვის აქვს ავიასანარმოების უზარმაზარი ვალი, რამაც საბოლოოდ მძიმე შედეგებამდე მიგვიყვანა. აღნიშნული მიდგომა სრულებით არ ნიშნავს, რომ სახელმწიფო ხაზინას უნდა მოაკლდეს ან მოაკლდება რაიმე. უფრო მეტიც, „ძლიერი ავიაკომპანია — ძლიერი ხაზინა“ პრინციპის განხორციელება უფრო დიდ სარგებლობას მოიტანს ვიდრე გადატაკებული, კონკურენტუნარო და გადახდისუუნარო ავიაკომპანია.

სამოქალაქო ავიაციის დარგში საქართველოს მიერ გატარებული პოლიტიკას შიდა ხასიათისაა, ხოლო მსოფლიო სამოქალაქო ავიაციის დღესდღეობით გლობალური მიდგომით ხასიათდება. ამ თვალსაზრისით, განვითარებული ქვეყნები სულ უფრო აქტიურად და არგუმენტირებულად სვამენ საკითხს ავიაციის შემდგომი გლობალიზაციისა და ლიბერალიზაციისათვის. უკანასკნელის ქვაკუთხედად წარმოაჩენენ მრავალმხრივ ხელშეკრულებებს, რამაც უნდა უზრუნველყოს დაინტერესებული ქვეყნების საერთო ინტერესების მქონე და, გარკვეულწილად, ერთიანი საავიაციო პოლიტიკის არსებობა.

საქართველო აქტიურად გამოიყენებს ჩიკაგოს ცნობილი კონვენციით გათვალისწინებულ და რეკომენდირებულ ორმხრივ ხელშეკრულებებს, მსოფლიოში კი გარკვეული უპირატესობებით ქვეყნებს შორის მრავალმხრივი თანამშრომლობა სარგებლობს. კერძოდ, კაპიტალდაბანდებაზე და ავიაკომპანიების ფლობაზე იხსნება შეზღუდვები; პრაქტიკულად ყველა საექსპლუატაციო საკითხის (ფრენის დღეები, განრიგი, სიხშირე, მიწოდების მოცულობა, ფასები) დამოუკიდებლად შეფასება და გადაწყვეტა შეუძლიათ; სახელმწიფოს მხრიდან რიგი

სუბსიდიების გამოყოფის, აგრეთვე მხარეთა (სახელმწიფოთა) შორის წარმოქმნილი სადავო საკითხების გადაწყვეტის აუცილებლობა იხსნება დასხვა.

აღსანიშნავია, რომ ლიბერალიზაციის სისტემის არსებობა უმოკლეს ვადაში სამოქალაქო ავიაციის სფეროში განვითარებულ და განვითარებად ქვეყნებს შორის არსებულ დისპროპორციას გააღრმავებს, რაც განვითარებადი ავიაციის სრულ ლიკვიდაციას გამოიწვევს.

მსოფლიო სამოქალაქო ავიაციის სრულფასოვანი წევრი — საქართველო მხოლოდ მეთვალყურის ფუნქციას ვერ შეასრულებს. მსოფლიო ავიაციაში მიმდინარე მოვლენებმა და ტენდენციებმა, საქართველოს ავიაციის განვითარებაზე რაც შეიძლება ნაკლებ უარყოფითად უნდა იმოქმედოს. ამისათვის ჩვენი ქვეყნის სამოქალაქო ავიაციაში თანდათან ლიბერალიზაციის ელემენტები უნდა შემოვიტანოთ. საქართველოს სამოქალაქო ავიაციაში, ნაწილობრივ, ასეთი ელემენტები უკვე დამკვიდრდა:

- ◆ მოცულობების მინოდების სახელმწიფო რეგულირება მინიმუმამდე დაყვანილი;
  - ◆ ტარიფების განსაზღვრა, პრაქტიკულად, სახელმწიფოს ჩარევის გარეშე ხორციელდება.
- მომავალში საქართველოს საავიაციო პოლიტიკა ლიბერალიზაციის სისტემის მიმართ შემდეგნაირად უნდა ჩამოყალიბდეს:

- საქართველო საერთო გლობალური ლიბერალიზაციის სისტემის ჩამოყალიბების წინააღმდეგი არ უნდა იყოს. რადგან მისი არსებობა გამოიწვევს მომხმარებელთა ინტერესების დაცვის გაუმჯობესებას, აეროპორტების და სანაოსნო ორგანოების შემოსავლების აშკარად გაზრდას, ახალი მარშრუტების ჩამოყალიბებას და მათ მრავალმხრივ მომსახურებას;
- გლობალური ლიბერალიზაციის დანერგვისას, საქართველოს მხრიდან ეროვნული ავიაკომპანიების ინტერესების დაცვის მექანიზმი აუცილებლად უნდა იყოს გათვალისწინებული;
- გლობალური ლიბერალიზაციის სისტემის ფარგლებში უნდა ჩამოყალიბდეს ამ სისტემაში შესვლის სქემა და მისი რეალიზების ტექნოლოგია, რომელიც ქართული ავიაციის შემდგომი სრულყოფის, ტექნიკური, საექსპლუატაციო და საფინანსო პროგრესისაკენ უნდა იყოს მიმართული.

**საპარტიველო სამოქალაქო ავიაციის ერთ-ერთი საინტერესო ინიციატივა ამიერკავკასიის რეგიონალური საავიაციო თანამშრომლობაა.**

ამ თვალსაზრისით მნიშვნელოვანია საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის ერთი საინტერესო ინიციატივა — ამიერკავკასიის

რეგიონალური საავიაციო თანამშრომლობა. მას სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციებიც აქტიურად უჭერენ მხარს. ინიციატივისადმი ამიერკავკასიის სამი რესპუბლიკის ავიასპეციალისტების ინტერესიც დიდია. საჭიროა მას მიეცეს მეტი დინამიკა, რაც მთავარია, კომპლექსურად, ყველა მიმართულებით (არ უნდა შემოვიფარგლოთ მარტო საჰაერო სივრცით) უნდა განიხილებოდეს.

საავიაციო ტრანსპორტის განვითარების აღნიშნული ინიციატივა, რაც საჰაერო ტრანსპორტის სფეროში საერთო კავკასიური პოლიტიკის გატარებას გულისხმობს, ხელს შეუწყობს აღნიშნული დარგის განვითარებას, გააუმჯობესებს მომხმარებელთა მომსახურებას, ქვეყნებს შორის პოლიტიკური და ეკონომიკური კავშირების გასაუმჯობესებლად, ახალი ბაზრებისა და მარშრუტების გახსნას. რეგიონალური საავიაციო თანამშრომლობა ამიერკავკასიის თითოეული ქვეყნის საავიაციო ხელისუფლებას, საერთაშორისო ხელშეკრულებების და პრაქტიკის ფარგლებში, შეთანხმებულად მოქმედების საშუალებას მისცემს. ამ თანამშრომლობის გაღრმავების მიზნით, 1997 წლის 9-10 ოქტომბერს ჩატარებულ საერთაშორისო კონფერენციაზე „იკაო“-ს ეგიდით მაღალი დონის სამუშაო ჯგუფის შექმნა გადაწყდა, რომელიც სომხეთის, აზერბაიჯანისა და საქართველოს შორის ერთობლივი თანამშრომლობისა და საჰაერო მოძრაობის ერთობლივი მომსახურების კონცეფციას შეიმუშავებდა. ამ ინიციატივის განსახორციელებლად 1997 წლის 19-20 იანვარს თბილისში (სამოქალაქო ავიაციის გენერალური დირექტორების დონეზე) „იკაო“-ს პირველი თათბირი „ამიერკავკასიის საჰაერო სივრცის ორგანიზების შესახებ“ ჩატარდა.

ავიასატრანსპორტო პროცესის ამიერკავკასიის რეგიონალური რეგულირების ინიციატივის მიზანს აღნიშნულ რეგიონში საავიაციო საქმიანობის ფუნქციონირებისა და განვითარების ოპტიმალური და ეფექტური გზების, მომხმარებელთა მოთხოვნათა დაკმაყოფილების მაქსიმალური პირობების შექმნა და საავიაციო საქმიანობის საერთაშორისო ნორმების შესაბამისი სტრუქტურების და ფორმების დანერგვანარმოადგენს.

ამიერკავკასიის რეგიონი მნიშვნელოვანი სტრატეგიული მდებარეობით გამოირჩევა. ისტორიულად და დღესაც იგი ევროპა-აზიის დამაკავშირებელი სატრანზიტო მარშრუტია, ამიტომაც მნიშვნელოვანია საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის მრეწველობის თანამედროვე და სათანადო კავშირებით უზრუნველყოფა. ამ დერეფნის და მისი შემადგენელი ნაწილის — საჰაერო მოძრაობის მომსახურების მარშრუტების შესაქმნელად საჭიროა „იკაო“-ს მიერ სამოქალაქო ავიაციის

საერთაშორისო კონვენციის (ჩიკაგო, 1944 წ.) შეესაბამისი ინფრასტრუქტურისა და პროცედურების შექმნა. ამისათვის სამივე სახელმწიფოს ერთიანი ძალისხმევაა საჭირო.

შორი და მოკლე რადიუსის საერთაშორისო ფრენების მოთხოვნებიდან გამომდინარე, ამიერკავკასიის საჰაერო სივრცეს ერთგვაროვანი მოძრაობის მომსახურება და პროცედურები უნდა გააჩნდეს. ამიერკავკასიის საჰაერო დერეფანში იდენტური წესები, პროცედურები და პრაქტიკა უნდა გამოიყენონ, ქვეყნის ტერიტორიის მიხედვით ფრენები ერთმანეთისაგან არ უნდა განსხვავდებოდნენ. ასეთი მიდგომა საერთაშორისო სატრანზიტო მოძრაობის ექსპლუატაციის დაუნაწევრებელ გარემოში განხორციელების, თითოეული ქვეყნის ეკონომიკურად გამართლებული საჰაერო სანავიგაციო მომსახურების საშუალებას იძლევა. მაგალითად, ლოკატორის მონაცემების ურთიერთგაზიარების შემთხვევაში შესაძლებელია მინისზედა რადიოლოკაციური სადგურების რაოდენობის შემცირება. აღნიშნული მიდგომა შეეხება, აგრეთვე, აერონავიგაციული საშუალებებსა და კომუნიკაციის მოწყობილობებს. ყველაზე მნიშვნელოვანია ის ფაქტი, რომ ჰარმონიზირებული სისტემა საჰაერო სივრცის მთლიანობაში და უფრო მოქნილად გამოყენების, მოქნილი მარშრუტები დაწესების შესაძლებლობას მოგვცემდა. აღსანიშნავია, რომ სახელმწიფოთაშორის მიღწეულ შეთანხმებებზე დაფუძნებული მართვის ერთობლივი მეთოდები იდენტური სწავლების სტანდარტების, სამუშაო პირობებისა და ექსპუატაციის პრაქტიკის მქონე სტანდარტული გარემოს შექმნას შესაძლებელს გახდიდა. მოსალოდნელია, რომ საჰაერო ტრანსპორტის ამიერკავკასიის რეგიონალური რეგულირება საგრძნობლად გაადვილებს ფრენის ექსპლუატაციას, დაბალი აერონავიგაციული მოსაკრებლის დაწესებას შესაძლებელს გახდის და ამ სფეროს ავიასანარმოების ინდუსტრია გაიზრდება. გადაზიდვების მოსალოდნელი ზრდა, თავის მხრივ, ინვესტიციებისა და საექსპლუატაციო ხარჯების დასაფარავად საჭირო შემოსავლების გადიდებას უზრუნველყოფდა.

საჰაერო რეგულირების საერთო კონცეფციის რეალობაში განსახორციელებლად, დღესვე ქმედითი ნაბიჯების განხორციელებაა საჭირო. სომხეთის, აზერბაიჯანისა და საქართველოს აერონავიგაციული სისტემების მოდერნიზაციისათვის აუცილებელია „იკაო“-ს სტანდარტებისა და რეკომენდირებული პრაქტიკის გამოყენება. კერძოდ, ამჟამად დანერგილი სისტემები ვერტიკალური ზომის ერთეულს — ფუტს იყენებენ, რაც ამ სისტემების მსოფლიოში არსებულ სისტემასთან შესაბამისობაში მოყვანის აუცილებელი წინაპირობაა. „იკაო“-ს სტანდარტებზე სწრაფი გადასვლა ამ რეგიონში ერთგვაროვანი სისტემების დაწესების გარანტიის

საშუალებაა, რაც ამ სამ სახელმწიფოს შორის არსებული პოლიტიკური პრობლემების მიუხედავად აუცილებელია.

აღსანიშნავია, რომ ამიერკავკასიის საჰაერო კორიდორის ერთობლივი ძალებით განვითარების შესახებ შეთანხმება მიღწეულია. ამასთან, ამიერკავკასიის საჰაერო დერეფნის მარშრუტების დაგეგმვისა და საჰაერო მიმოსვლის მომსახურების ერთობლივი მართვის საკითხებზე დახმარების სურვილი გამოთქვა შვედეთის მთავრობამ, კონკრეტულად კი კომპანია — „სვედავიამ“.

**1999 წლის იანვარში საქართველოს საჰაერო ავიაციის დეპარტამენტს საერთაშორისო აქტიურობის მიერ სამოქალაქო ავიაციის განვითარების გენერალური გეგმა წარედგინა**

ფრენის შეჩერების უფლებამოსილებას; კოდექსის ან რომელიმე წესის შესაბამისად გაცემული სერტიფიკატის შეჩერების, შეიცვლის ან გაუქმის უფლე-

1996 წელს საჰაერო ტრანსპორტის დეპარტამენტის მიერ ექსპერტების დახმარებით საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის განვითარების კონცეფციის შედგენის საერთაშორისო საკითხი დაისვა. საქართველოს ხელისუფლების მხარდაჭერით გაეროს საერთაშორისო განვითარების ფონდიდან 200 ათასი ამერიკული დოლარის გამოყოფა მოხერხდა და საერთაშორისო გამოცდილების მქონე ექსპერტთა ჯგუფი ჩამოყალიბდა. აღნიშნული პროექტის განხორციელება 1999 წლის იანვრისათვის დასრულდა და საქართველოს საჰაერო ავიაციის დეპარტამენტს სამოქალაქო ავიაციის განვითარების გენერალური გეგმა წარედგინა. აღნიშნული სამოქალაქო ავიაციის ფუნქციონირების ყველა კომპონენტის ნწლიან პერიოდს მოიცავს, ასევე შემდგომი პერიოდის მოქმედების პრინციპებს ზოგადად მიმოიხილავს.

გენერალური გეგმის მიხედვით საჰაერო ტრანსპორტის დარგის განვითარების ხელშეწყობი რამოდენიმე კონკრეტული საკითხია წარმოდგენილი, კერძოდ, საავიაციო კანონმდებლობის საკითხი. არსებული საკანონმდებლო ბაზის ანალიზით და საერთაშორისო სტანდარტებთან საქართველოს გლობალურ სისტემაში ინტეგრაციის კუთხით განიხილება. უცხოელი ექსპერტების აზრით, შეუძლებელია სახელმწიფო და სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობის ერთი საკანონმდებლო დოკუმენტით, საჰაერო კოდექსით დარეგულირება. აღნიშნულის

მთავარი არგუმენტებია: პირველი — სამოქალაქო ავიაციის ფუნქციონირება რეგლამენტირდება არა ერთი მრავალმხრივი საერთაშორისო კონვენციით (რომლებიც საკმაოდ მრავალფეროვანია); მეორე — არ არსებობს სამხედრო ავიაციის მოძრაობის საერთაშორისო კონვენციები. ხაზგასმულია თვით კოდექსის მოთხოვნის შესრულების სისტემის ნაკლებობები: ქვეყნის მიერ ადმინისტრაციული ზემოქმედების აუცილებლობის შესაძლებლობა და უფლებამოსილებები, რომლიც ორ მიმართულებას ეხება:

• საჰაერო ხომალდის შეჩერების უფლებამოსილებას;  
• კოდექსის ან რომელიმე წესის შესაბამისად გაცემული სერტიფიკატის შეჩერების, შეიცვლის ან გაუქმის უფლე-

ბამოსილება.  
გენერალურ გეგმაში არსებული — დასავლეთ საქართველოში აეროპორტების განლაგების საკითხიც მეტად მნიშვნელოვანია. უცხოელი ექსპერტების აზრით, ასეთ მცირე ტერიტორიაზე ამდენი აეროპორტის არსებობა (ქუთაისის, სენაკის, ბათუმის, ფოთის, სოხუმის) ეკონომიკური თვალსაზრისით არ არის გამართლებული, რადგან არაფასადი კონკურენციის მიზეზია და თითოეული აეროპორტი ფინანსურ კრახამდე მიჰყავს. ამიტომაც, საქართველოს მთავრობამ უნდა გააძაბოს — არსებული აეროპორტებიდან რომელს მიანიჭოს უპირატესობა. ექსპერტების აზრით, უმჯობესია ქუთაისის აეროპორტის დატვირთვა.

დარგში არსებული გარკვეული პროგრესის მიუხედავად, რეალური სიტუაცია მნიშვნელოვნად ჩამორჩება დარგის პოტენციურ შესაძლებლობებს. საჭიროა დარგის განვითარებაზე სახელმწიფოს ყურადღების გამახვილება, ვინაიდან ქართული საავიაციო ბაზრის, თანდათანობით, უცხოელების მიერ დაკავების ტენდენცია შეიმჩნევა. სახელმწიფოს მხრიდან გარკვეული მატერიალური მხარდაჭერით და ადგილობრივი ავიაკომპანიების განვითარების (ერთი, მძლავრი ფლაგმანური ავიაკომპანიის ჩამოყალიბებით) ხელშეწყობით, საქართველო ქართული საავიაციო ბაზრის არა მხოლოდ მთლიანად მონოპოლიზაციას, არამედ აღნიშნულის სხვა ქვეყნების ხარჯზე გააფართოებასაც შესძლებს.

თემის მომზადებაში განეული დახმარებისთვის განსაკუთრებით დიდ მადლობას ვუხდით ტრანსპორტის სამინისტროს საჰაერო ტრანსპორტის დეპარტამენტს.

ცხრილი №1

საპაერთო ტრანსპორტის გადაზიდვის მაჩვენებლები 1991-97 წლებში

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	ცვლ. წინა წლებთან %
მაჩვენებლების დასახელება	ბანკ. ერთ.	ბანკ. ერთ.	ბანკ. ერთ.	ბანკ. ერთ.	ბანკ. ერთ.	ბანკ. ერთ.	ბანკ. ერთ.	ბანკ. ერთ.
გადაზიდული მგზავრები	2397	775	532	259	270	268	227	-18
გადაზიდული ტვირთი	12	3	5	4.5	2.1	3.5	3.1	-1
მგზავრობრუნვა	4473	1228	582	468	767	526	447	-1
ტვირთბრუნვა								
• იკალ-ს სტანდარტით	-	-	-	52	58.4	54.0	45.0	-1
• ძველი გაანგარიშებით	57.0	11.2	7.0	4.0	5.0	8.0	7.0	-1

შენიშვნა: გადაზიდვების საერთო მონაცემებში არასრული წლიური მონაცემები აქვთ შემდეგ ავიაკომპანიებს: „ბათუმი“/9 თევ. „ტაიფუნი“/6 თევ. „აისი“/3 თევ.

ცხრილი №2

გადაზიდვების სტატისტიკური მაჩვენებლები საქართველოს აეროპორტებზე 1991-1997 წლებში

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	% წინა წლებთან
მაჩვენებლების დასახელება	ბანკ. ერთ.	ბანკ. ერთ.	ბანკ. ერთ.	ბანკ. ერთ.	ბანკ. ერთ.	ბანკ. ერთ.	ბანკ. ერთ.	ბანკ. ერთ.
გადაზიდული მგზავრები	-	-	-	483.0	319.0	301.8	280.5	-7
მიღებული მგზავრები	-	-	-	322.0	201.2	245.9	250.7	+2
სულ	2397	775	532.0	810.0	520.2	747.7	531.2	-3
გადაზიდული ტვირთი	-	-	-	4.7	3.2	1.6	1.3	-19
მიღებული ტვირთი	-	-	-	2.6	1.6	2.5	5.2	+106
სულ	12.0	3.0	5.0	7.3	4.3	4.1	6.5	59

შენიშვნა: მიღებული მგზავრისა და ტვირთის რაოდენობის მაჩვენებელი წლების მიხედვით არ არის მათითებული შემდეგ აეროპორტებზე: 1994 წელს - ქუთაისი, ბათუმი; 1995 წელს - ბათუმი; 1996 წელს - ბათუმი და ქუთაისი (მხოლოდ მიღებული ტვირთი); 1997 წელს - ბათუმი (მხოლოდ მიღებული ტვირთი).

ცხრილი №7

მეზაერთბრუნვის და ტვირთბრუნვის მონაცემები ტრანსპორტის თითოეული დარგის მიხედვით

დასახელება	ტვირთობილი მლნ. ტ.			ტვირთბრუნვა მლნ. ტ/კმ			გადაყვანილი მეზაერი მლნ. მგ.ზ.			მეზაერთბრუნვა მლნ. მგ.ზ/კმ				
	1998წ. პროცენტი	იანვარ-დეკემბერი		1998წ. პროცენტი	იანვარ-დეკემბერი		1998წ. პროცენტი	იანვარ-დეკემბერი		1998წ. პროცენტი	იანვარ-დეკემბერი			
		1997	1998 ფაქტი		% 1997 წ-თან	1997		1998 ფაქტი	% 1997 წ-თან		1997	1998 ფაქტი	% 1997 წ-თან	
ტრანსპორტის დარგი	23.5	19.7	24.0	121.8	6026.4	10411.2	172.7	204.8	178.1	207.5	116.5	4140.7	4772.0	115.2
რკინიგზის ტრანსპორტი	8.5	7.2	8.4	116.3	2006.2	2041.3	127.0	4.5	1.9	23	121.7	293.7	393.8	134.1
საავტომობილო ტრანსპორტი	14.5	12.2	15.0	122.9	303.5	385.0	126.8	200.0	176.0	205.0	116.5	3400.0	3910.0	115.0
საკურო ტრანსპორტი	0.004	0.003	0.004	133.3	45.3	62.9	138.8	0.3	0.22	0.23	100.5	447.0	488.2	104.7
საწყობო- საწარმო ტრანსპორტი	0.5	0.3	0.6	2-ჯერ	3671.4	7481.9	2-ჯერ	-	-	-	-	-	-	-



გადახიდვების მანქანებლები ავიაკომპანიებზე 1998 წლის წლიური მონაცემებით

ავიაკომპანიების დასახელება	რეგულარული კომერციული ფრენები					არარეგულარული კომერციული ფრენები				
	საპ. ომბლდების შესრ. ოპერაც. რაოდ.	გადაქმ. მგზ. რაოდ.	გადაზ. ტვირ. /ტონა	მგზავთობრუნვა /000	ტვირთობრუნვა /000	საპ. ხომ. შესრ. ოპერაც. რაოდ.	გადაქმნილ მგზ. რაოდ.	გადაზიდ. ტვირ. /ტონა	მგზავთობრუნვა /000	ტვირთობრუნვა /000
„საქ. ავიახაზები“ საერთაშორისო შიდა	1662	99877	1049	172085	16431	75	1449	-	3094	346
	-	-	-	-	-	141	2654	-	2284	241
„ორბი“ საერთაშორისო შიდა	36	1392	11	5376	508	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
„ეარ ჯორჯია“ საერთაშორისო შიდა	143	24053	337	76969	8024	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
„გაკო“ საერთაშორისო შიდა	153	9518	9518	16284	1449	47	1232	105	2904	642
	<i>ე ქ ე ს ი                    თ ვ ი ს                    მ ო ნ ა ც ე მ ე ბ ი თ</i>									
„ბათუბი“ საერთაშორისო შიდა	114	6250	6250	10813	1040	-	-	-	-	-
	16	74	74	26	7	-	-	-	-	-
„ავიაექსპრესკრუიზი“ საერთაშორისო შიდა	417	15468	15468	21006	1976	32	536	191	597	597
	-	-	-	-	-	4	64	-	20	2
„აბავია“ საერთაშორისო შიდა	192	8314	26	16279	1519					
„სოხუმის ა/ხ“ საერთაშორისო შიდა	506	26825	370	53650	5563					
„ეარ ზენა“ საერთაშორისო შიდა	227	7677	180	17612	1850	194	6182	1436	22659	7363
„ლასარე“ საერთაშორისო შიდა										
„მიმინო“ საერთაშორისო შიდა	230	16894	68	28944	2721					
„ტრანსავიასერვისი“ საერთაშორისო შიდა	71	6808	29	18722	1765					
	<i>ქ უ თ ა ი ს ი ს ა ე რ ო პ ო რ ტ ი ს მ ო ნ ა ც ე მ ე ბ ი თ</i>									
„აისი“ საერთაშორისო შიდა										
„ან-2“ საერთაშორისო შიდა						24	432	275	812	590
სულ	3767	2231150	2197	437766	42858	517	12549	2007	33004	9781

გადაზიდვების მაჩვენებლები საქართველოს აეროპორტებზე 1998 წლის წლიური მონაცემებით

აეროპორტების დასახელება	სულ საქრთაშორისო							შიდა რეგულარული და არარეგულარული						
	საპერო ხომალდების შესრ. ოპერაც. რიცხ.	გაგზავნილ მგზ. რაოდ.	მიღებულ მგზ. რაოდ.	გადატვ. ტვირთი /ტონა	გადმოტვ. ტვირთი /ტონა	გადატვ. ფოსტა /ტონა	გადმოტვ. ფოსტა /ტონა	საპერო ხომალდების შესრ. ოპერაც. რაოდ.	გაგზავნილ მგზ. რაოდ.	მიღებულ მგზ. რაოდ.	გადატვ. ტვირთი /ტონა	გადმოტვ. ტვირთი /ტონა	გადატვ. ფოსტა /ტონა	გადმოტვ. ფოსტა /ტონა
თბილისი	9339	205393	195622	513	3701	20	158	599	1773	1765	-	-	-	-
ქუთაისი	905	22749	23311	221	143	-	-	226	626	-	6	-	-	-
სენაკი	220	14515	13132	270	203	-	-	17	-	-	-	-	-	-
სოხუმი	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?
ფოთი	124	660	574	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ბათუმი	252	8796	9424	118	15	-	-	15	70	45	-	-	-	-
სულ:	10840	252113	242063	1122	4062	20	158	857	2469	1810	6	-	-	-

საქართველოს ტრანსპორტის სამინისტროს საპერო ტრანსპორტის ძირითადი მაჩვენებლები 1999 წლის I კვარტლის შედეგებით

მაჩვენებელი	ერთეული	1999 წ. პროგნოზი	I კვარტალი			
			1998წ. შესაბ. პერიოდი	ოპერატიული	% 1998წ. შესაბ. პერიოდთან	% 1999წ. პროგნოზთან
გადაზიდ. ტვირთი	მლნ. ტონა	0,5	0,08	0,06	75	12
ტვირთბრუნვა	მლნ. ტ. კმ.	60,0	10,8	8,6	80	14
გადაყვანილი მგზავრი	მლნ. მგზ.	0,245	0,49	3,39	79	16
მგზავრბრუნვა	მლნ.მგზ.კმ.	480,0	95,0	78,0	82	16
შემოსავლები	მლნ. ლარი	83,5	6,3	6,4	101,6	7,9
გასავლები	მლნ. ლარი	70,3	5,1	5,1	100,0	7,4
მოგება სულ	მლნ. ლარი	13,2	1,2	1,3	108,3	10,2
ბიუჯეტში შენატანები	მლნ. ლარი	12,0	1,8	2,1	116,7	19,6
მოგების გადასახადი	მლნ. ლარი		0,24	0,2	83,3	
დღგ	მლნ. ლარი		1,05	1,03	98,1	
ქონების გადასახადი	მლნ. ლარი		0,03	0,03	100,0	
საშემოსავლო გადასახ.	მლნ. ლარი			0,22		
მიწის გადასახადი	მლნ. ლარი					
სოც. გადასახადი	მლნ. ლარი	3,0		0,12		4,8
სხვა გადასახადები და ეკ. სანქციები	მლნ. ლარი		0,48	0,5	104,2	
მუშაკთა რიცხვი	კაცი		4451	3965		
საშუალო ხელფასი	ლარი		249	210		

გადაზიდვების მაჩვენებლები საქართველოს აეროპორტებზე 1998 წლის წლიური მონაცემებით

აეროპორტების დასახელება	სულ ხაერთაშორისო							შიდა რეგულარული და არარეგულარული						
	საჰაერო ხომალდების შესრ. ოპერაც. რიცხ.	გაზაფხინდ მგზ. რაოდ.	მიღებულ მგზ. რაოდ.	გადატვ. ტვირთი /ტონა	გადმოტვ. ტვირთი /ტონა	გადატვ. ფოსტა /ტონა	გადმოტვ. ფოსტა /ტონა	საჰაერო ხომალდების შესრ. ოპერაც. რაოდ.	გაზაფხინდ მგზ. რაოდ.	მიღებულ მგზ. რაოდ.	გადატვ. ტვირთი /ტონა	გადმოტვ. ტვირთი /ტონა	გადატვ. ფოსტა /ტონა	გადმოტვ. ფოსტა /ტონა
თბილისი	9339	205393	195622	513	3701	20	158	599	1773	1765	-	-	-	-
ქუთაისი	905	22749	23311	221	143	-	-	226	626	-	6	-	-	-
სენაკი	220	14515	13132	270	203	-	-	17	-	-	-	-	-	-
სოხუმი	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?
ფოთი	124	660	574	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ბათუმი	252	8796	9424	118	15	-	-	15	70	45	-	-	-	-
სულ:	10840	252113	242063	1122	4062	20	158	857	2469	1810	6	-	-	-

საქართველოს ტრანსპორტის სამინისტროს საჰაერო ტრანსპორტის ძირითადი მაჩვენებლები 1999 წლის I კვარტლის შედეგებით

მაჩვენებელი	ერთეული	1999 წ. პროგნოზი	I კვარტალი			
			1998წ. შესაბ. პერიოდი	ოპერატიული	% 1998წ. შესაბ. პერიოდთან	% 1999წ. პროგნოზთან
გადაზიდ. ტვირთი	მლნ. ტონა	0,5	0,08	0,06	75	12
ტვირთობრუნვა	მლნ. ტ. კმ.	60,0	10,8	8,6	80	14
გადაყვანილი მგზავრი	მლნ. მგზ.	0,245	0,49	3,39	79	16
მგზავრთბრუნვა	მლნ.მგზ.კმ.	480,0	95,0	78,0	82	16
შემოსავლები	მლნ. ლარი	83,5	6,3	6,4	101,6	7,9
გასაკლები	მლნ. ლარი	70,3	5,1	5,1	100,0	7,4
მოგება სულ	მლნ. ლარი	13,2	1,2	1,3	108,3	10,2
ბიუჯეტში შენატანები	მლნ. ლარი	12,0	1,8	2,1	116,7	19,6
მოგების გადასახადი	მლნ. ლარი		0,24	0,2	83,3	
დღგ	მლნ. ლარი		1,05	1,03	98,1	
ქონების გადასახადი	მლნ. ლარი		0,03	0,03	100,0	
საშემოსავლო გადასახ.	მლნ. ლარი			0,22		
მიწის გადასახადი	მლნ. ლარი					
სოც. გადასახადი	მლნ. ლარი	3,0		0,12		4,8
სხვა გადასახადები და ეკ. სანქციები	მლნ. ლარი		0,48	0,5	104,2	
მუშაკთა რიცხვი	კაცი		4451	3965		
საშუალო ხელფასი	ლარი		249	210		

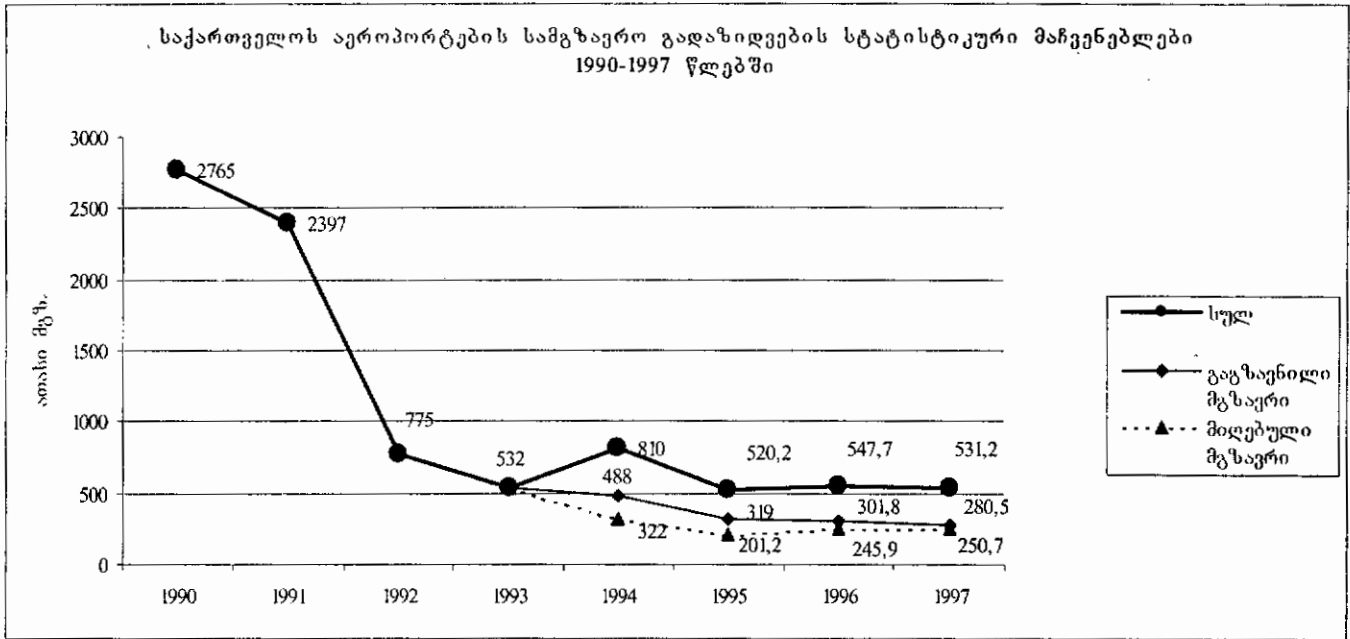
საპაერო ტრანსპორტის დეპარტამენტი 1998 წლის ძირითადი მაჩვენებლები

მაჩვენებლები	ზომის ერთეული	1997წ	1998წ	% 1997წ. შეს. პერ.
გადაზიდული ტვირთი	ათ. ტ.	3,1	4,1	132,3
ტვირთობრუნვა	მლნ. ტ. კმ.	45,3	60,4	133,3
გადაყვანილი მგზავრი	ათ. მგზ.	226,8	231,9	102,2
მგზავრობრუნვა	მლნ. მგზ. კმ	447,0	474,6	106,1
შემოსავლები	მლნ. ლარი	63,6	81,4	127,9
გასავლები	მლნ. ლარი	53,7	68,5	127,5
მოგება	მლნ. ლარი	9,9	12,9	130,3
ბიუჯეტში შენატანი	მლნ. ლარი	8,6	11,8	137,2
მათ შორის სოც. ანარ.	მლნ. ლარი	2,3	2,5	108,6

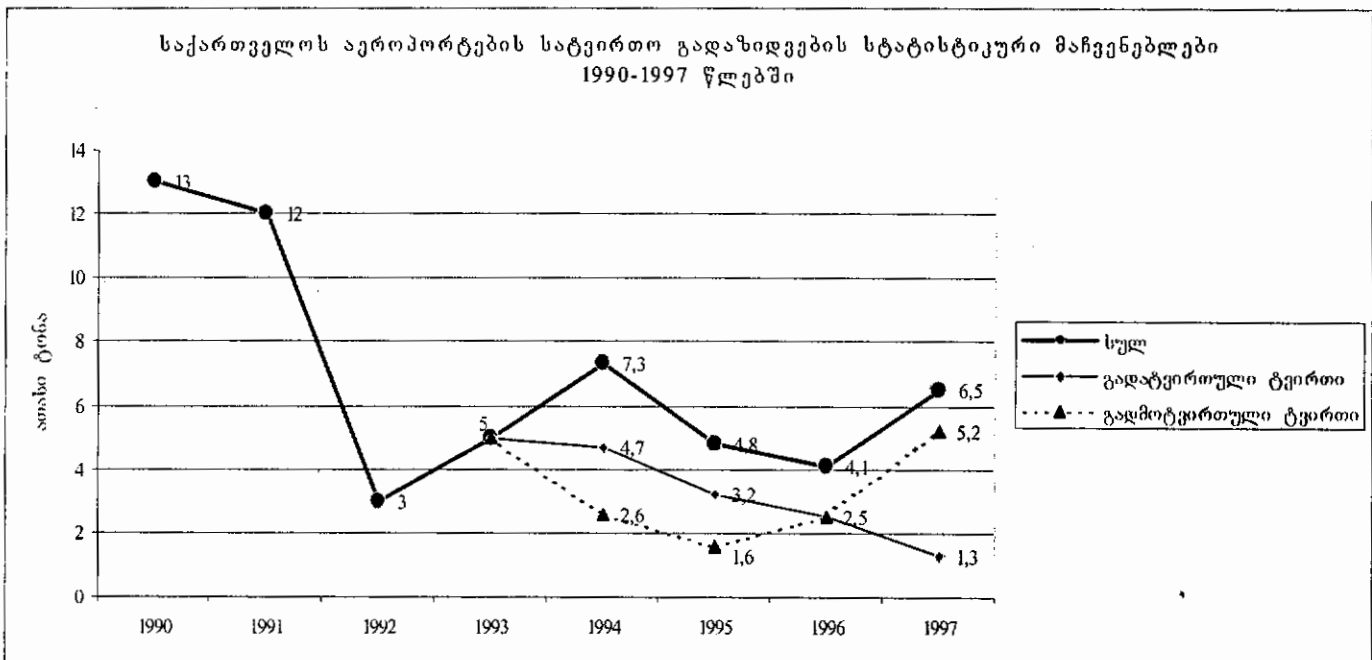
ტრანსპორტის სფეროს დაბეგვრიდან ბიუჯეტში მობილიზებული სახსრები (მილიონ ლარებში)

დასახელება	1995 წლის ფაქტი	1996 წლის ფაქტი	1997 წლის ფაქტი	1998 წლის პროგნოზი	1998 წლის ფაქტი	% 1997 წელთან	% 1998 წ-ის პროგ-თან
სატრანსპორტო დარგი	16.6	22.1	43.4	50.0	60.0	134.8	120.0
სარკინიგზო ტრანსპორტი	4.6	9.0	12.8	7.6	14.9	116.4	198.0
საავტომობილო ტრანსპორტი	0.5	2.8	10.8	16.8	15.8	155.5	106.3
საპაერო ტრანსპორტი	6.2	4.5	6.6	8.0	9.3	140.9	116.3
საზღვაო ადმინისტრაცია	-	-	0.2	-	0.3	150.0	-
საზღვაო-სანაოსნო	1.0	0.6	2.0	3.0	2.9	145.0	72.5
ფოტის ნავსადგური	3.3	4.4	4.7	4.4	4.8	102.1	109.1
ბათუმის ნავსადგური	1.0	0.8	2.2	2.5	2.4	109.1	96.0
საექსპედიტორო მომსახურება	-	-	4.1	7.7	8.6	209.7	111.7

გრაფიკი №1



გრაფიკი №2





# ოჯახის შემოსავლის მიმოხილვა

■ გრიგოლ ფანცულაია

დღესდღეობით საქართველოში არსებული მდგომარეობის გათვალისწინებით, როცა ქვეყანა ახალ სავალუტო სისტემაზე გადავიდა, ადგილი ქონდა ინფლაციურ შოკებს, რის ფონზეც დავალიანებები პენსიებზე, ხელფასებსა და სხვა სოციალურ დახმარებებზე კატასტროფულად იზრდება, მოსახლეობის შემოსავლები, ხარჯები და მათი დინამიკა განსაკუთრებულ ინტერესს იწვევს.

**1998 წლის ბოლოს ოთხკაციანი ოჯახის საშუალო შემოსავალი 5%-ით გაიზარდა და 170,52 ლარს გაუტოლდა.\***

1998 წლის ბოლოს, ქვეყნისათვის საკმაოდ მძიმე პირობებში, როდესაც მნიშვნელოვნად შეიცვალა ეროვნული ვალუტის-ლარის კურსი ხელფასებსა და პენსიებზე დავალიანება საგრძნობლად გაიზარდა, ყველა სახის საქონელზე ფასებმა მოიმატა, მოხდა მოულოდნელი რამ, ოთხკაციანი ოჯახის საშუალო შემოსავალი 5%-ით გაიზარდა და 170,52 ლარს გაუტოლდა (1998 წ. II კვარტ. — ნაცვლად 162,3 ლარისა). (იხ. „ბიულეტენი“ №18)

ეს რა თქმა უნდა დადებითი ტენდენციაა და მისასაღებელი ფაქტია, მაგრამ იგი სრულიად მოულოდნელი მიზეზებით არის გამოწვეული.

შემოსავლების ასეთი ზრდის ერთ-ერთი მიზეზი ისაა, რომ მოსახლეობის მნიშვნელოვანი ნაწილის გასამრჯელო უცხოურ ვალუტაშია დაფიქსირებული, ხოლო ლარის კურსის მკვეთრი გაუარესებისას ეროვნულ ვალუტაში გაანგარიშებული შემოსავლები გაიზარდა. აღნიშნული არ შეიძლება დადებითად შეფასდეს, რადგან ლარის ერთადერთ საგადაამხდელო საშუალებად საბოლოოდ დაამკვიდრების პროცესში სახელმწიფოს უუნარობას წარმოაჩენს.

შემოსავლების შესაძლო ზრდის მეორე მიზეზი, პირველთან შედარებით, გაცილებით უარესია. მოსახლეობის გარკვეულმა ნაწილმა ქვეყანაში მიმდინარე მოვლენები თავის სასარგებლოდ გამოიყენა: პენსიონერთა და სახელმწიფო სფეროში დასაქმებულთა ხარჯზე, ხელი მოითხო.

არსებობს კიდევ ერთი შესაძლო მიზეზი,

რაზედაც ყოველ მოხსენებაში გვიხდება ყურადღების გამახვილება და განსაკუთრებულ აქტუალურობას სწორედ ახლა, არჩევნების მოახლოებისას იძენს. კერძოდ, შემოსავლებისა და საარსებო მინიმუმის მექანიკური გატოლების და არსებული სავალუტო მდგომარეობის ვარდისფერ ფერებში წარმოჩენის ტენდენცია შეიმჩნევა.

შემოსავლების ზრდის მიუხედავად, 1998 წლის ბოლოსათვის საარსებო მინიმუმი კიდევ უფრო მნიშვნელოვნად, 8%-ით გაიზარდა და დეკემბრის თვეში ოთხსულიანი ოჯახზე 183 ლარი შეადგინა (1998 წლის II კვარტლის მონაცემის — 169,3 ლარის ნაცვლად). შემოსავლების ზრდის მიუხედავად, ქვეყანაში მდგომარეობა მაინც გაუარესდა: თუ წინა მონაცემებით საშუალო შემოსავალი ქვეყანაში საარსებო მინიმუმის 95%-ს შეადგენდა, წლის ბოლოსათვის ეს მაჩვენებელი

**ოთხსულიანი ოჯახის საარსებო მინიმუმი 8%-ით გაიზარდა და 1998 წლის II კვარტლის მონაცემის — 169,3 ლარის ნაცვლად, დეკემბრის თვეში 183 ლარი შეადგინა.\***

93%-მდე შემცირდა. (იხ. დან. №1)

ქვეყანაში ინფლაციისა და ფასების ზრდის პირობებში, საშუალო შემოსავლის ზრდისაგან განსხვავებით, საარსებო მინიმუმის ზრდა სრულიად ლოგიკურია. თუ სხვადასხვა სიდიდის ოჯახების საარსებო მინიმუმს განვიხილავთ (იხ. დან. №2), დავინახავთ რომ აღნიშნულის მკვეთრი ზრდა ქვეყანაში მიმდინარე ინფლაციურ პროცესებს ემთხვევა. აქაც გარკვეულ გაუგებრობასთან გვაქვს საქმე. საარსებო მინიმუმის ცვლილებისა და ინფლაციის დინამიკიდან (იხ. დან. №3) ნათელია, რომ იდენტური მონაცემების (ფასების ცვლილება) საფუძველზე გაანგარიშებული ეს მაჩვენებლები, ტენდენციების მსგავსების მიუხედავად, მაინც მკვეთრად განსხვავდებიან. მაგალითად, 1998 წლის ინფლაციამ 11,47% შეადგინა, მაშინ როცა საარსებო მინიმუმის ცვლილება მხოლოდ 3,19% იყო, რაც თვეში საშუალოდ, ინფლაციის 0,95 და საარსებო მინიმუმის 0,26 პუნქტით ცვლილებას გულისხმობს. წინა გამოკვლევაში შევეცადეთ ასეთი

\*სახელმწიფო სტატისტიკის დეპარტამენტის მონაცემები

შეუსაბამობა აგვეხსნა (იხ. „ბიულეტენი“ №18) და ამჯერად აღნიშნულს აღარ განვიხილავთ.

1999 წლის ინფლაციისა და საარსებო მინიმუმის ცვლილების დინამიკას (დან. №3), გასულ წელთან შედარებით, სრულიად განსხვავებული სურათი აქვს.

1 კვარტლის მონაცემების მიხედვით საარსებო მინიმუმის ცვლილება 17,78%-ით

გაიზარდა, მაშინ როცა ინფლაციის ტემპი მხოლოდ 9,52% იყო. ამ მოვლენის ახსნის ერთ-ერთი შესაძლო ვარიანტია ის, რომ აღნიშნულ პერიოდში კვების პროდუქტების ფასების მნიშვნელოვანი ზრდისას არასასურსათო პროდუქციის ფასები ეცემა ან ძალზედ უმნიშვნელოდ იზრდება, მაგრამ ქვეყანაში არსებულ რეალურ სიტუაციას ეს არ შეესაბამება.

**საშუალო შემოსავალი ძველანაში მინიმუმის 95%-ს შიდადგენდა, 1998 წლის ბოლოსათვის ეს მაჩვენებელი 93%-მდე შემცირდა.**

მეორე შესაძლო მიზეზია, ის რომ 1999 წელს საჭიროა ინფლაციის მექანიკურად დაბალი დონის შენარჩუნება.

ქვეყანაში არსებული მდგომარეობის შესახებ რეალურ წარმოდგენას გვიქმნის მოსახლეობის ხარჯები, რაც, ერთის მხრივ, საარსებო მინიმუმის და, მეორეს მხრივ, ქვეყანაში არსებული დაფარული შემოსავლების მეტნაკლებად შეფასების საშუალებას იძლევა.

დღევანდელი მონაცემებით ოთხსულიანი ოჯახის საშუალო ხარჯი მნიშვნელოვნად შემცირდა (იხ. დან. №1) და თვეში 253,6 ლარის ნაცვლად (1998 წ. II კვარტალი) საშუალოდ 217 ლარი შეადგინა.

როგორც ვხადავთ, 1998 წლის დასაწყისიდან მოსახლეობის ხარჯები წლის განმავლობაში 17%-ით შემცირდა. მიუხედავად ამისა, ქვეყანაში არსებულ საშუალო შემოსავალს

(ნაცვლად 56%-სა — 1998 წ. II კვარტალი) 22%-ით და საარსებო მინიმუმს 15%-ით

აღემატება. თუ ხარჯების დაცემის ასეთი ტენდენცია შენარჩუნდება, მალე საშუალო ხარჯები საარსებო მინიმუმზე დაბლა აღმოჩნდება.

როგორც აღვნიშნეთ, საშუალო დანახარჯებსა და საშუალო შემოსავლებს შორის სხვაობის შემცირების საფუძველი საშუალო შემოსავლების ზრდა რომ იყოს, დადებითი ტენდენცია იქნებოდ.

ასეთ ვითარებაში დაფარული

დაფარული

შემოსავლების გათეთრება რეალობა იქნებოდა. სამწუხაროდ, აღნიშნულის მიზეზი დანახარჯების მნიშვნელოვანი შემცირებაა, რასაც კარგ ტენდენციად ვერ მივიჩნევთ.

სტატისტიკის სახელმწიფო დეპარტამენტის

**მოსახლეობის 49,6% შემოსავლის დონით საარსებო მინიმუმს ძველთ იმყოფება.**

1998 წლის მონაცემებით მოსახლეობის 49,6% საარსებო მინიმუმის ქვემოთ იმყოფებოდა. ეს მაჩვენებელი 1998 წლის II კვარტლის მონაცემზე (50,8%-ი). უკეთესია, მაგრამ როცა მოსახლეობის ნახევარზე მეტი (შემოსავლების მიხედვით) საარსებო მინიმუმის მიღმა იმყოფება, ქვეყანაში არსებული ასეთი მდგომარეობა ნორმალურად ვერ ჩაითვლება.

თუ საარსებო მინიმუმს მოსახლეობის ხარჯებს დაუკავშირებთ აღმოჩნდება, რომ წინა გამოკვლევის შემდეგ ქვეყანაში მდგომარეობა საგრძნობლად გაუარესდა. აქამდე საარსებო მინიმუმს (ხარჯების მიხედვით) ქვემოთ თუ მოსახლეობის 37% იმყოფებოდა, დღეისათვის იგი 43%-ია და მდგომარეობის გაუარესებაა მოსალოდნელი.

საარსებო მინიმუმის მიღმა მცხოვრებთა რიცხვის რეგიონალურ ჭრილში განხილვით საინტერესოსურათი იქმნება (იხ. დან. №4). ამ მხრივ მთლიანად ქვეყანაში არცთუ ისეთი სახარბიელო ვითარებაა. იმერეთისა და გურიის მხარეებში, თავად თბილისშიც მდგომარეობა სავალალოა. აღნიშნულში საარსებო მინიმუმის მიღმა, შესაბამისად, მოსახლეობის 57,2%, 55,2% და 53,9% აღმოჩნდა. შედარებით უფრო სახარბიელო ვითარებაა აჭარის რეგიონში, სადაც ეს მაჩვენებელი მხოლოდ 40,2%-ია. ცალკეული რეგიონების მიხედვით საარსებო მინიმუმის

**საარსებო მინიმუმის მიღმა მცხოვრებთა რიცხვის მიხედვით მდგომარეობა სავალალოა იმერეთისა და გურიის მხარეებში და თავად თბილისშიც, სადაც საარსებო მინიმუმის მიღმა მცხოვრებთა რიცხვი შეადგინს მოსახლეობის, შესაბამისად, 57,2%-ს, 55,2%-ს, და 53,9%-ს.\***

ქვემოთ მცხოვრებთა რიცხვის დინამიკიდან ჩანს (იხ. დან. 5-13), რომ 1997 წლიდან მდგომარეობა თითქმის ყველგან გაუარესდა (გურიისა და ქვემო ქართლის გარდა), უშუალოდ 1998 წლის კვარტლების მიხედვით კი სრულიად მოულოდნელ სურათს დავინახავთ. თითქმის ყველა რეგიონში

\*სახელმწიფო სტატისტიკის დეპარტამენტის მონაცემები

(ქვემო და შიდა ქართლის გარდა) IV კვარტალში მდგომარეობა გაუმჯობესდა, რაც ამ პერიოდში შემოსავლების უმნიშვნელო და საარსებო მინიმუმის საგრძნობი ზრდის პირობებში ცოტა უცნაურია.

რა თქმა უნდა, რეგიონებში არსებულ მდგომარეობაზე საარსებო მინიმუმის მიღმა მცხოვრებთა რიცხვი გარკვეულ წარმოდგენას გვიქმნის, მაგრამ რეგიონების მიხედვით უშუალოდ შემოსავლებისა და ხარჯების განაწილების განხილვით გაცილებით უფრო ნათელი სურათი იქმნება (იხ. დანართი №14). თავისი შემოსავლებისა და ხარჯების მიხედვით პირველ ადგილზე თბილისია: საშუალო თვიური შემოსავალი 47,6 მილიონი ლარი, საშუალო თვიური ხარჯი 71,7 მილიონი ლარი. არსებული რეალობიდან გამომდინარე კი, ყველაზე დაბალი შემოსავლებითა და ხარჯებით გურიის მხარე გამოირჩევა: საშუალო თვიური შემოსავალი 6,1 მილიონი ლარი, საშუალო თვიური ხარჯი 7,8 მილიონი ლარი.

მთლიან შემოსავლებსა და ხარჯებში მათი ფულადი საშუალო წილის გათვალისწინებით თბილისისა და აჭარის რეგიონების მონიწივე კოზიციებზე მოხვედრა

გასაკვირი ნამდვილად არ არის, რადგან ძირითადი სამენარმეო აქტივობა და კაპიტალის მოძრაობა მათ აქვთ.

**რეგიონების შემოსავლებს შორის დიდი სხვაობა შეიქმნება ძველანაში ერთიანი ეკონომიკური სივრცის დეზინტეგრაციის რეალური მიზეზი გახდეს.**

როგორც ვხედავთ

საერთო შემოსავლებში ფულადი შემოსავლების წილი თბილისში 94,5% და აჭარაში 84,9%-ია, ხოლო საერთო ხარჯებში ფულადი ხარჯების წილი, შესაბამისად, 96% და 91,5%-ია. გასაკვირია, რომ მონიწივეთა რიცხვში სამცხე-ჯავახეთის რეგიონია, სადაც საერთო შემოსავლებში ფულადი შემოსავლების წილი 85%-ია, ხოლო საერთო ხარჯებში ფულადი ხარჯების წილი 84,3%-ია. აღსანიშნავია, რომ ეს არა დიდი მოცულობის ფულადმა შემოსავლებმა და ხარჯებმა, არამედ რეგიონში სხვა სახის შემოსავლებისა და ხარჯების ძალზე დაბალმა დონემ გამოიწვია.

ქვეყნის საერთო შემოსავლებში თითოეული რეგიონის წილის მაჩვენებლებიდან (დან. №15) ჩანს, რომ ადგილები შემდეგნაირად განაწილდა: თბილისი — 24%, იმერეთი — 18%, ქვემო ქართლი — 12%, შიდა ქართლი — 11%, კახეთი — 10%, სამეგრელო 9%, აჭარა — 8%, სამცხე-ჯავახეთი — 5% და გურია — 3%. რა თქმა უნდა, შემოსავლებს შორის ასეთი დიდი განსხვავება სახარბიელო არაა. თბილისის საერთო შემოსავლები დაახლოებით 8-ჯერ მეტია გურიისაზე. თუ ადრე საქართველო, ძირითადად თბილისის მოსახლეობის რაოდენობის ხარჯზე, თავკომბალას წააგავდა, დღეს იგი უკვე ქალაქ-სახელმწიფოს გვაგონებს, რაც რეგიონებში სამენარმეო საქმიანობის არ არსებობითაა

გამონვეული. ქვეყნის საშუალო ხარჯებში ცალკეული რეგიონების საერთო ხარჯების წილის მიხედვით მათ შორის კიდევ უფრო დიდ დიფერენციაცია იგრძნობა (იხ. დან. №16). ადგილები ასე განაწილდა: თბილისი — 27%, იმერეთი — 14%, ქვემო ქართლი — 13%, აჭარა — 11%, კახეთი და შიდა ქართლი — 10-10%, სამეგრელო — 8%, სამცხე-ჯავახეთი — 4% და გურია — 3%.

შემოსავლებისა და ხარჯების პროცენტული მაჩვენებლების განაწილების შედარებიდან ნათელია, რომ ხარჯების წილი შემოსავლების წილთან შედარებით თბილისსა და აჭარაში საგრძნობლად (3-3 %-ით), ქვემო ქართლში უმნიშვნელოდ 1%-ით იზრდება, სამაგიეროდ, იმერეთის დაახლოებით 4%-ით, სამეგრელოს, სამცხე-ჯავახეთისა და შიდა ქართლის თითო-თითო პროცენტითაა შემცირებული.

ამ ფაქტს ორი ახსნა შეიძლება მოეძებნოს: იმ რეგიონებს, სადაც ხარჯების წილი შემოსავლებისაზე მეტია, შემოსავლების დაფარვისაკენ აქვთ მიდრეკილება; სხვა დანარჩენებს დაზოგვის ტენდენცია ახასიათებთ. დღეისათვის კი ნამდვილად ალოგიკურია ის ფაქტი, რომ დაზოგვისაკენ მიდრეკილება იგივე

იმერეთში გაცილებით მეტი იყოს ვიდრე თბილისში. ამ სხვაობიდან ნათელია, თუ შემოსავლების დაფარვის ტენდენციით რომელი რეგიონი ხასიათდება. ამ საკითხზე უფრო დეტალურად ქვემოთ ვისაუბრებთ, ახლა კვლავ რეგიონის შემოსავლებსა და ხარჯებს შორის სხვაობას დავუბრუნდებით.

ერთიანი ეკონომიკური სივრცის დეზინტეგრაციის რეალური მიზეზი რეგიონების შემოსავლებს შორის დიდი დიფერენციაცია, კერძოდ, ცხოვრების დონეებს შორის მნიშვნელოვანი სხვაობა შეიძლება გახდეს. მართალია ეს დიდი ქვეყნებისათვის (მაგალითისათვის რუსეთი) განსაკუთრებით სასიფათოა, მაგრამ რეგიონების მიხედვით ოთხსულიანი ოჯახების საშუალო თვიური ხარჯების ამსახველი №17 დანართიდან და დღეს არსებული სიტუაციიდან ცხადია, რომ ეს საკითხი ჩვენთვისაც საკმაოდ აქტუალურია. აღნიშნული დანართიდან ჩანს, რომ აჭარაში თვეში ოთხკაციანი ოჯახის საშუალო ხარჯი — 336,4 ლარი იმერეთის რეგიონის იგივე მაჩვენებელს — 169,4 ლარს თითქმის 2-ჯერ აღემატება. უმდიდრესსა და უღარიბეს რეგიონებს შორის თანაფარდობა 2/1-ით გამოისახული, დღეისათვის რეგიონებს შორის დაპირისპირებისა და პოლიტიკური არასტაბილურობის საბაზს

წარმოადგენს.

პოტენციური პოლიტიკური არასტაბილურობის პარარელულად აღნიშნულმა, გარკვეული პერიოდის შემდეგ, შეიძლება სხვა საფრთხეც შეგვიქმნას. ლათინური ქვეყნების გამოცდილებიდან გამომდინარე, პოლარიზებულ საზოგადოებაში ეკონომიკურ ზრდას სარგებელი მხოლოდ შეძლებული ოჯახებისათვის მოაქვს, ამით პოლარიზაციის დონე

კიდევ უფრო იზრდება. მართალია მსოფლიოში არსებობს სხვაგვარი გამოცდილებაც, კერძოდ, ეკონომიკური ზრდით შემოსავლები გამოთანაბრდება. მაგრამ ოჯახების მიხედვით შემოსავლების განაწილების №18 დანართიდან ჩანს, რომ სამწუხაროდ ეს უკანასკნელი მოდელი

**ქვეყანაში გაჭირვებით მცხოვრებთა რიცხვი 73%-დან 74%-მდე გაიზარდა.**

ჩვენთან არ მოქმედებს, რადგან ეკონომიკურ ზრდასთან ერთად შემოსავლების პოლარიზაციის მაჩვენებელი იზრდება.

1998 წლის ბოლოსათვის საშუალო შემოსავლების მაჩვენებელი გაიზარდა, რაც გაჭირვებით მცხოვრებთა (300 ლარამდე შემოსავალი) რიცხვის 73%-დან 74%-მდე გაზრდამ გამოიწვია. კიდევ უფრო სავალალოა ის, რომ იმ

**იმ კატეგორიის მოსახლეობის რიცხოვნობა, რომელთა არსებობა კითხვის ნიშნის ქვეშაა (100 ლარამდე შემოსავალი) 24%-დან 27%-მდე გაიზარდა.**

კატეგორიის მოსახლეობის როდენობა, რომელთა არსებობა კითხვის ნიშნის ქვეშაა (100 ლარამდე შემოსავალი), 24%-დან 27%-მდე გაიზარდა.

ქვეყანაში არსებული საშუალო ფენის (300-დან 800 ლარამდე შემოსავალი) მაჩვენებლიდან ჩანს, რომ იგი 19%-დან 18%-მდე შემცირდა. ეს თავისთავად უარყოფითი ტენდენციაა, მაგრამ ამ შემთხვევაში ეს შემცირება ე.წ შეძლებულთა

**ქვეყანაში არსებული საშუალო ფენის რაოდენობა 19%-დან 18%-მდე შემცირდა.**

(შემოსავალი 800-1500 ლარამდე) 6,9%-დან 7,35%-მდე და მდიდართა (შემოსავალი 1500 ლარის ზემოთ) 1,15%-დან 1,16%-მდე ზრდის ხარჯზე მოხდა.

ოჯახების შემოსავლებისა და ჯგუფების მიხედვით ცვალებადობა წარმოდგენილია 19-23 ნახაზებზე. მართალია ისინი ქვეყანაში შემოსავლების პოლარიზაციაზე გარკვეულ წარმოდგენას გვიქმნიან, მაგრამ მისი უფრო

დეტალური ანალიზის საშუალებას მოსახლეობის შემოსავლების 20 პროცენტული ჯგუფების

**1998 წლის I ნახევრის მონაცემების მიხედვით საერთო ხარჯვაში უღარიბესი მოსახლეობის 20 პროცენტული წილი 10,2-ჯერ ჩამოუვარდა უმდიდრესი მოსახლეობის 20 პროცენტული ხარჯვის წილს. დღეისათვის ეს მონაცემი 10,6-ს შეადგენს, რაც ცუდი ტენდენციაა და მეტად საგანგაშოა.**

მიხედვით განაწილება იძლევა.

№24 დანართიდან ჩანს, რომ ამ მხრივ მდგომარეობა ჩვენს ქვეყანაში უმნიშვნელოდ, მაგრამ მაინც გაუარესდა. თუ წინა მონაცემების მიხედვით საერთო ხარჯვებში უღარიბესი მოსახლეობის 20 პროცენტული წილი 10,2-ჯერ ჩამოუვარდებოდა უმდიდრესი მოსახლეობის 20 პროცენტული ხარჯვის წილს, დღეისათვის ეს

მონაცემი 10,6-ს შეადგენს, ხოლო დეცილური კოეფიციენტი (მოსახლეობის უმდიდრესი 10% შემოსავლების უღარიბესი 10%-ის შემოსავლებთან შეფარდება) 18,56-ის ტოლია. ეს ციფრები ქვეყანაში არსებული მდგომარეობის შესახებ გარკვეულ წარმოდგენას ქმნის, მაგრამ სურათის უფრო ნათლად წარმოსაჩენად მსოფლიოში არსებული სიტუაცია ცუნდა განვიხილოთ (იხ. ცხრ. №25). საიდანაც ნათელია — ბრაზილიისაგან (შემოსავლების პოლარიზაციის მაჩვენებლით მსოფლიოში ერთ-ერთი პირველია) საბედნიეროდ ჯერ კიდევ შორს ვართ, მაგრამ მდგომარეობა არც ისე

სახარბიელოა.

შემოსავლების პოლარიზაციის დონესთან შედარებით, ქვეყანის ჩრდილოვანი ეკონომიკისა და შესაბამისად დაფარული შემოსავლების წილი გაცილებით სავალალო სურათს ქმნის. სტრატეგიული კვლევებისა და განვითარების ცენტრის წინა ანალოგიური გამოკვლევის (იხ. ბიულეტენი №18) საფუძველზე 1998 წლის დაფარული შემოსავლების მოცულობის შესახებ გარკვეული პროგნოზები გაკეთდა, რომლის მიხედვითაც დაფარული შემოსავლების წილს შემოსავლების საფუძველზე გაანგარიშებით 71,2% და ხარჯების საფუძველზე — 81,5% უნდა შეედგინა.

ამის ერთ-ერთი მიზეზი 1998 წლის საშემოსავლო გადასახადის გეგმის შეუსრულებლობაა. აღნიშნულ პერიოდში გეგმით გათვალისწინებული 91 მილიონი ლარის ნაცვლად, საშემოსავლო გადასახადით მხოლოდ 87 მილიონი

ლარი ამოიღეს, ანუ გეგმა მხოლოდ 95,6%-ით შესრულდა. მართალია ეს მაჩვენებელი ალემატება 1996 და 1997 წლების მონაცემებს, სადაც გეგმა, შესაბამისად, 94,4 და 87,2 პროცენტით შესრულდა,

**1998 წლისათვის დაფარულა შემოსავლებმა 81% შეადგინა.**

მაგრამ სამწუხაროა ის ფაქტი, რომ წლების მანძილზე ვერ ხერხდება ბიუჯეტით გათვალისწინებული საშემოსავლო გადასახადის გეგმის შესრულება.

სტატისტიკის სახელმწიფო დეპარტამენტის მონაცემებზე დაყრდნობით, მარტივი გათვლების შედეგად აღმოჩნდება, რომ 1998 წლის შედეგებით შემოსავლების საფუძველზე გაანგარიშებულმა დაფარულმა შემოსავლებმა 77%, ხოლო ხარჯების საფუძველზე — 81% შეადგინა. მართალია შეიმჩნევა დადებითი ტენდენცია: ეს მაჩვენებლები გასული წლის მონაცემებზე, შესაბამისად, 78%-სა და 83%-ზე ნაკლებია, მაგრამ დაფარული შემოსავლების ასეთი მოცულობის 1-2 საპროცენტო პუნქტით ცვლილება განსაკუთრებული აღნიშვნის ღირსი არ არის.

დაფარული შემოსავლების რეგიონების მიხედვით ცვალებადობის შესახებ გარკვეულ წარმოდგენას №14 დანართი გვიქმნის, სადაც ფულადი ხარჯების ფულად შემოსავლებზე ნამატი მოცემულია. აქედან ჩანს უშუალოდ სტატისტიკის სახელმწიფო დეპარტამენტის მონაცემების მიხედვით დაფარული შემოსავლების წილი (რეგიონების მიხედვით საშემოსავლო გადასახადის სახით სახელმწიფოს მიერ

აღრიცხული შემოსავლები გათვალისწინებული არ არის) და აბსოლიტურ ქვეშარიტებაზე დიდი პრეტენზია არ გააჩნია, მაგრამ რეგიონებში ამ მხრივ არსებულ ტენდენციაზე გარკვეულ წარმოდგენას გვიქმნის.

როგორც ვხედავთ, ფულად შემოსავლებსა და ფულად ხარჯებს შორის ძალზედ დიდია სხვაობა აჭარაში — 90%, ხოლო ყველაზე ნაკლებია იმერეთში — 18%, რაც ძალზედ სამწუხაროა. მომავალი წლის საშემოსავლო გადასახადის გეგმიდან (93 მილიონი ლარი) ნათელია, რომ თუ

**დაფარული შემოსავლების წილი ყველაზე მაღალია აჭარაში და იბი 90%-ს შეადგენს.**

მოსახლეობის შემოსავლებისა და ხარჯების დონე უცვლელი დარჩება, დაფარული შემოსავლების წილი გაანგარიშებული შემოსავლების საფუძველზე 74%-ს, ხოლო ხარჯების საფუძველზე — 80%-ს შეადგენს.

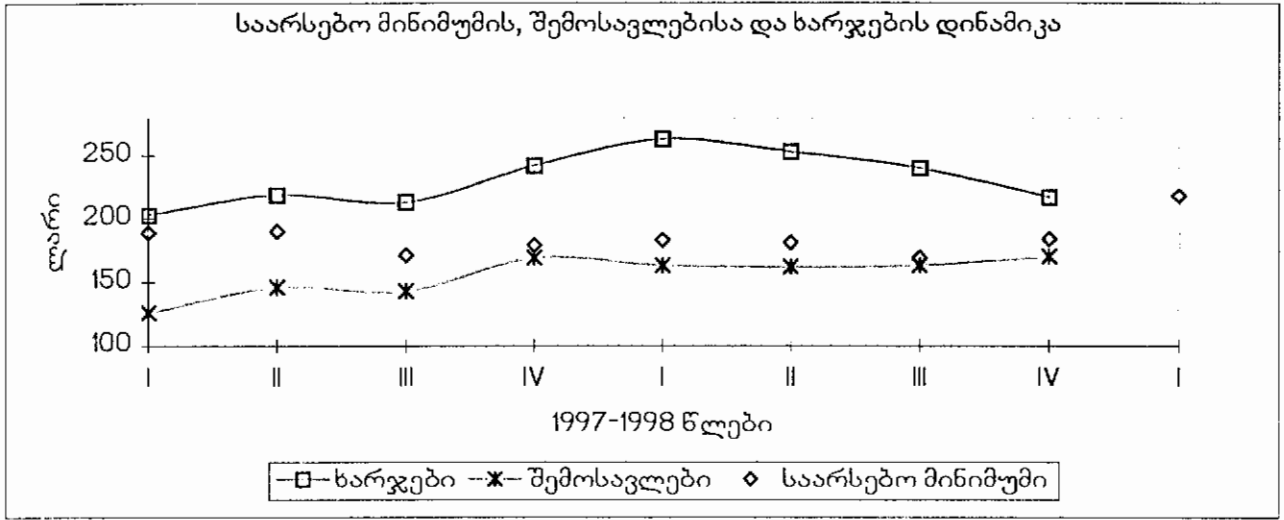
1999 წელს საშემოსავლო გადასახადით ამოღებული თანხა 100 მილიონ ლარს გაუტოლდება — საბიუჯეტო ოფისის ამ ოპტიმისტური განცხადების გათვალისწინებით,

**1999 წელს დაფარული შემოსავლების წილი ყველაზე ოპტიმისტური გათვლებით მინიმუმ 70% იქნება.**

ქვეყანაში დაფარული შემოსავლების წილი 70%-ზე დაბლა მაინც არ დაიწევს.

როგორც ვხედავთ, ქვეყანაში ოჯახების შემოსავლების მხრივ არც თუ სახარბიელო მდგომარეობაა და ამ პრობლემის მოგვარების ხელშემწყობი ნაბიჯები ჯერ არ ჩანს.

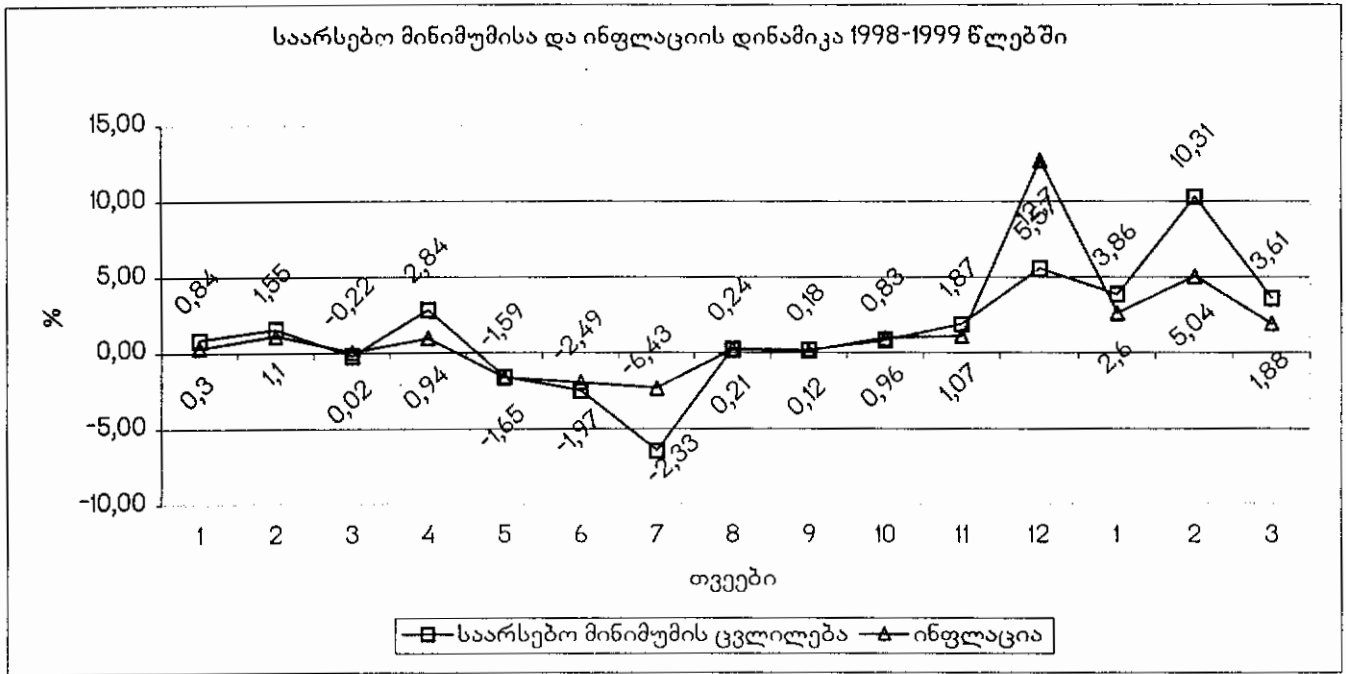




დანართი №2

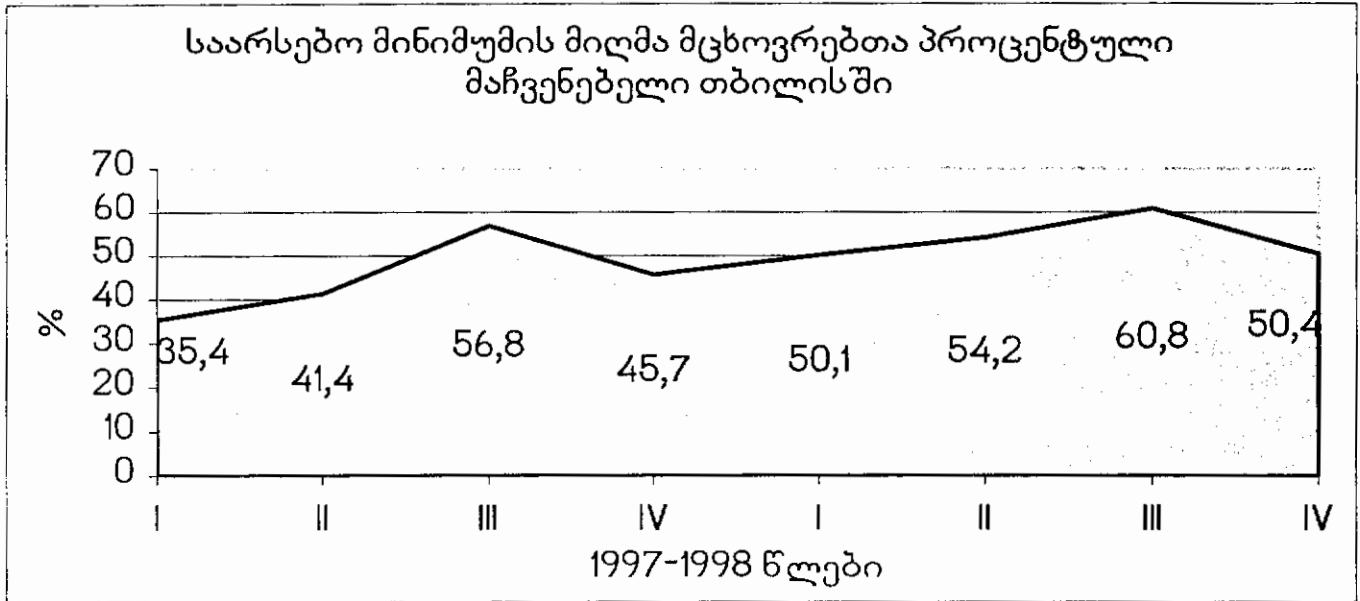
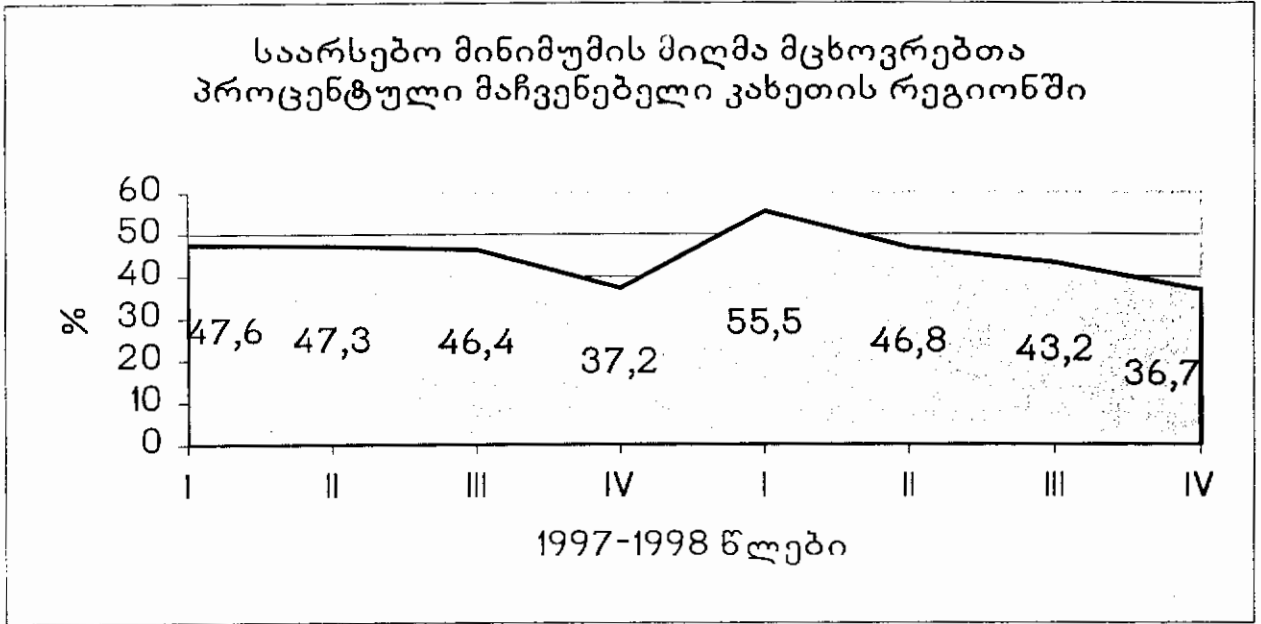
**საარსებო მინიმუმი სხვადასხვა სიდიდის ოჯახებისათვის**

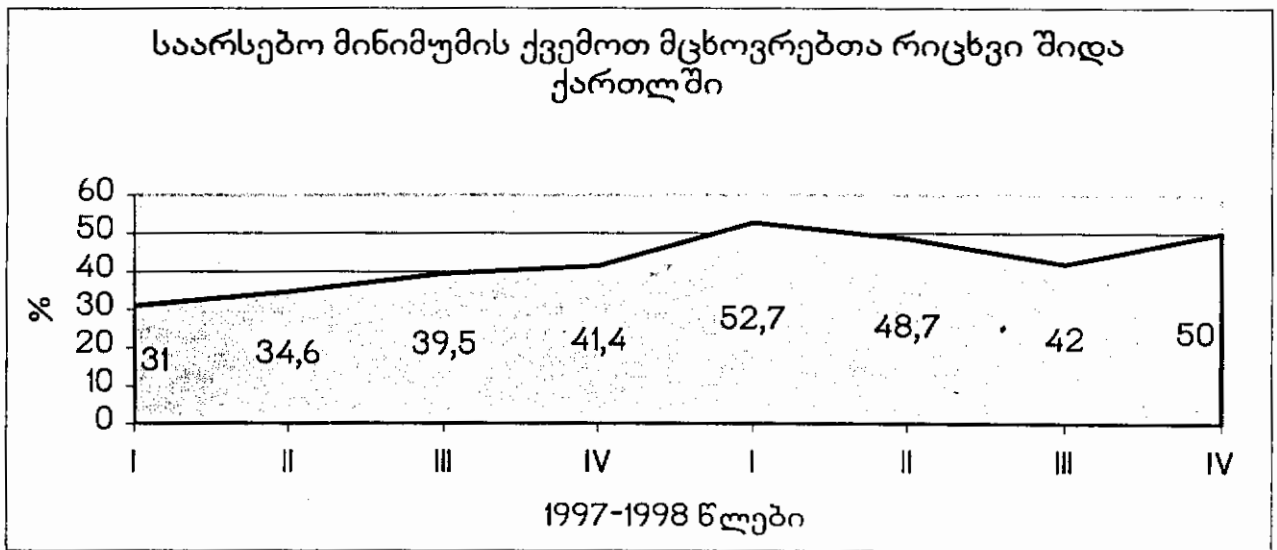
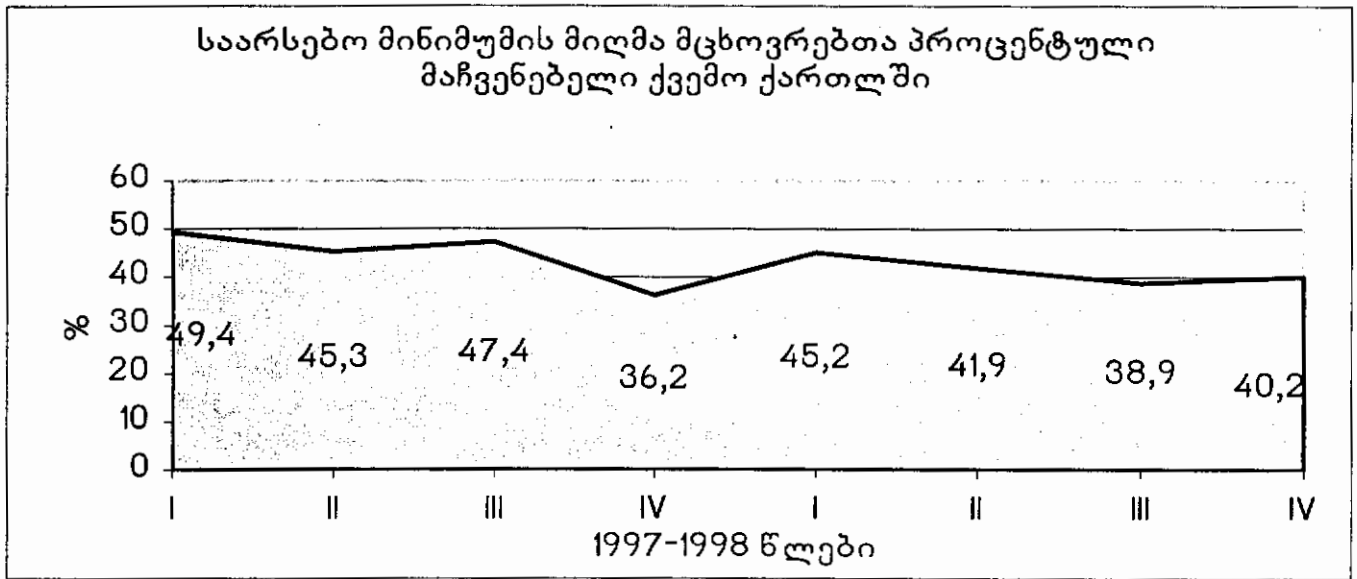
პერიოდი	ერთსულიანი	ორსულიანი	სამსულიანი	ოთხსულიანი	ხუთსულიანი	ექვსსულიანი
<b>1998 წელი</b>						
იანვარი	90.2	144.4	162.4	180.5	203	281.5
თებერვალი	91.7	146.7	165	183.3	206.3	286
მარტი	91.5	146.4	164.6	182.9	205.8	285.4
აპრილი	94.1	150.5	169.3	188.1	211.7	293.5
მაისი	92.5	148	166.6	185.1	208.2	288.7
ივნისი	90.2	144.4	162.4	180.5	203	281.5
ივლისი	84.5	135.1	152	168.9	190.1	263.5
აგვისტო	84.6	135.4	152.4	169.3	190.4	264.1
სექტემბერი	84.8	135.7	152.6	169.6	190.8	264.5
ოქტომბერი	85.5	136.8	153.9	171	192.4	266.7
ნოემბერი	87.1	139.4	156.8	174.2	196	271.8
დეკემბერი	92	147.1	165.5	183.9	206.9	286.9
<b>1999 წელი</b>						
იანვარი	95.5	152.8	171.9	191	214.9	298
თებერვალი	105.5	168.6	189.6	210.7	237	328.7
მარტი	109.2	174.6	196.5	218.3	245.6	340.6
აპრილი	111.6	178.6	201	223.3	251.2	348.3

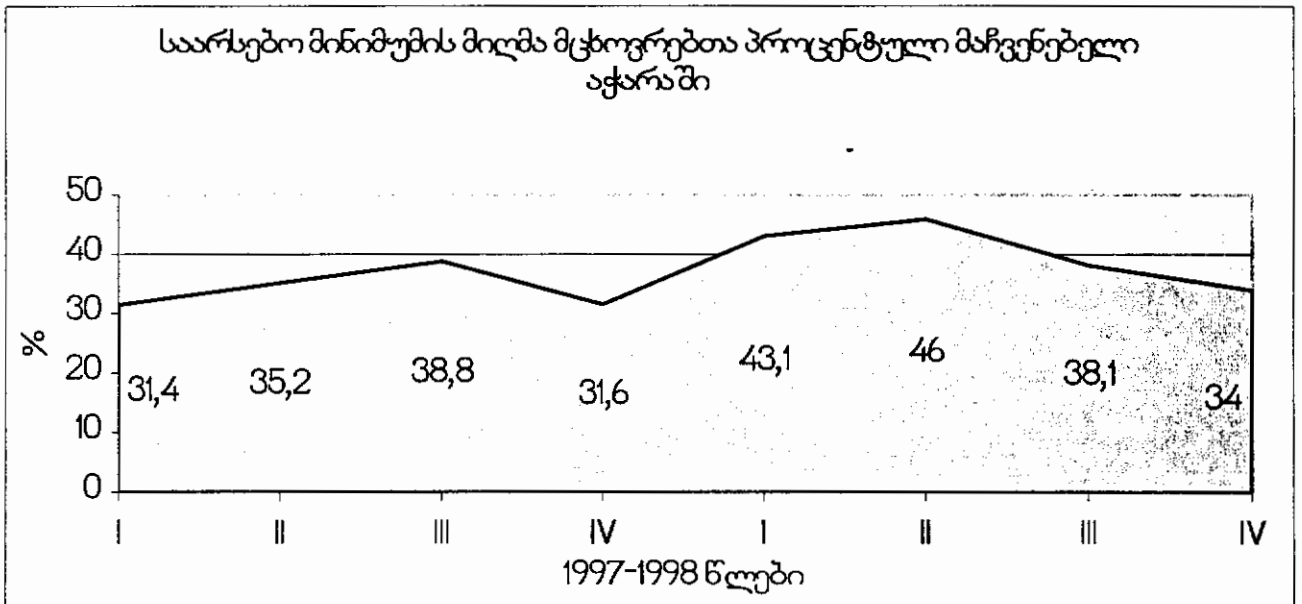
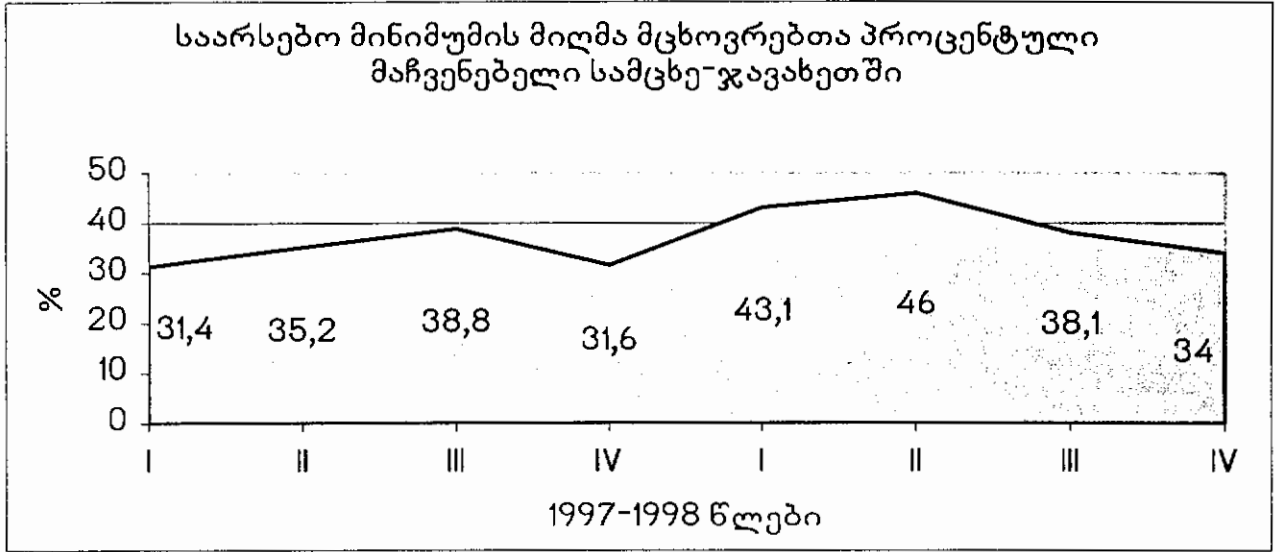


საარსებო მინიმუმის მიღმა მცხოვრებთა პროცენტული მაჩვენებელი

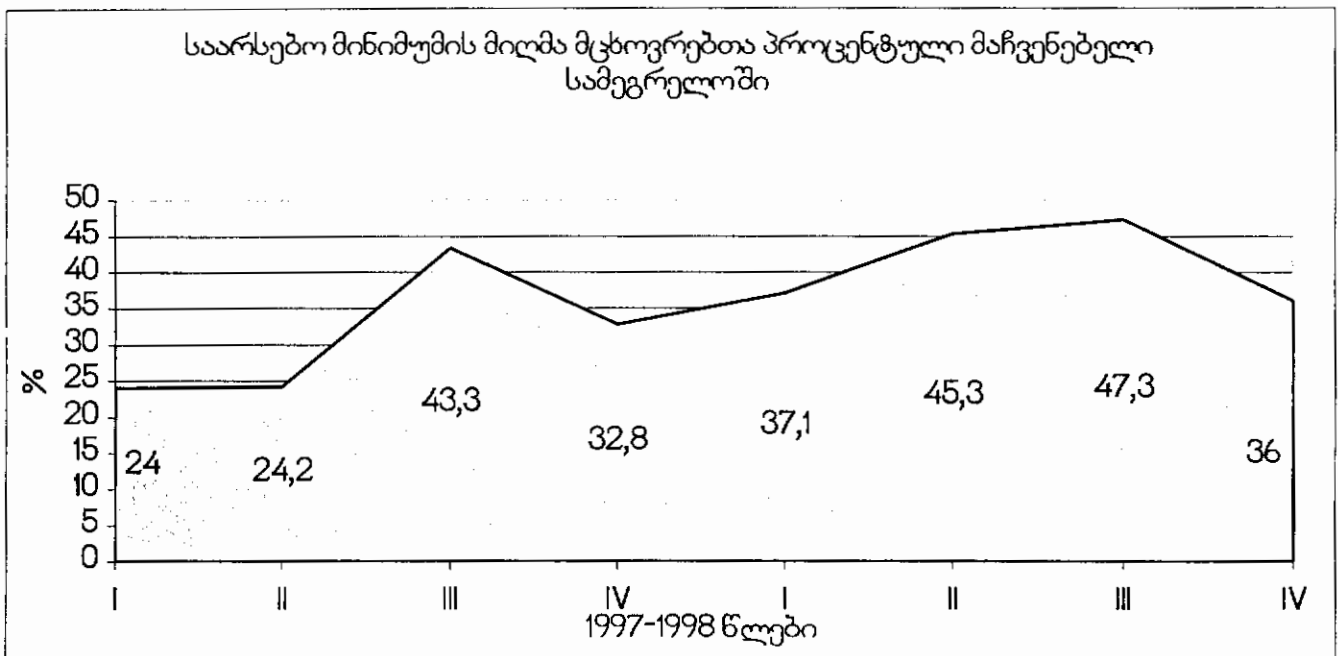
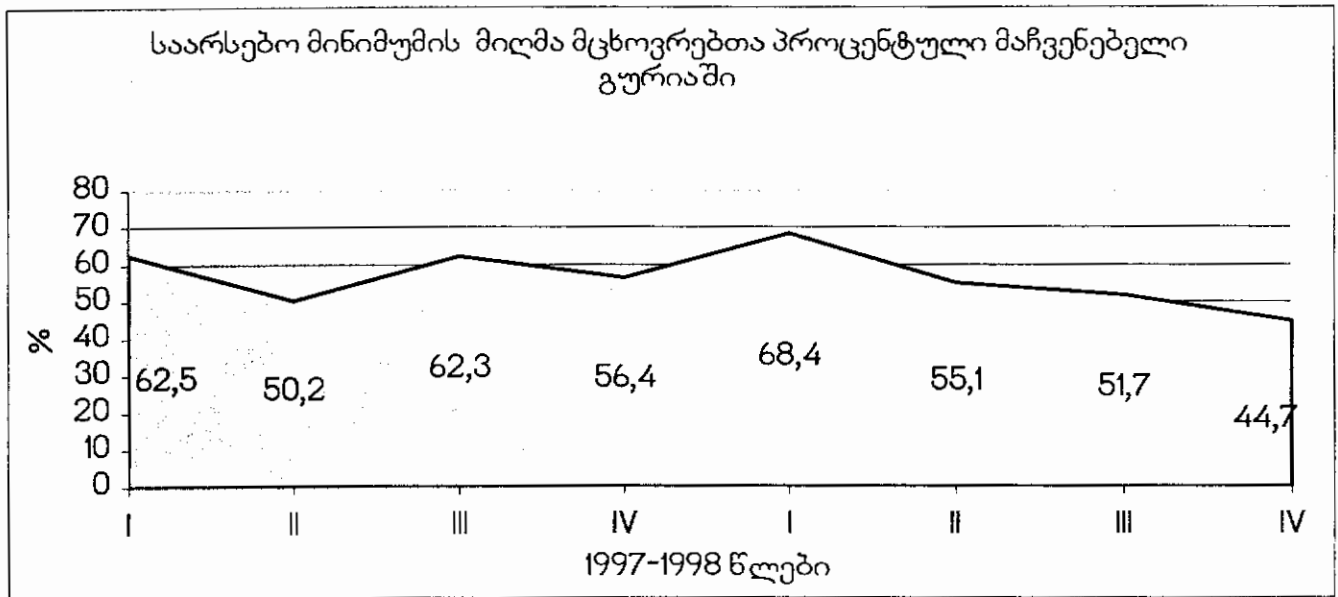
პერიოდი	კახეთი	თბილისი	შიდა ქართლი	ქვემო ქართლი	სამცხე-ჯავახეთი	აჭარა	გურია	სამეგრელო	იმერეთი
1997 წელი									
I კვარტალი	47.6	35.4	31	49.4	35	31.4	62.5	24	56.9
II კვარტალი	47.3	41.4	34.6	45.3	30.1	35.2	50.2	24.2	54.1
III კვარტალი	46.4	56.8	39.5	47.4	54.3	38.8	62.3	43.3	57.3
IV კვარტალი	37.2	45.7	41.4	36.2	38	31.6	56.4	32.8	55.8
საშუალოდ	44.6	44.9	36.6	44.6	39.4	34	58	31.1	56
1998 წელი									
I კვარტალი	55.5	50.1	52.7	45.2	45	43.1	68.4	37.1	64.6
II კვარტალი	46.8	54.2	48.7	41.9	50.6	46	55.1	45.3	59.8
III კვარტალი	43.2	60.8	42	38.9	62	38.1	51.7	47.3	54.5
IV კვარტალი	36.7	50.4	50	40.2	56.5	34	44.7	36	50
საშუალოდ	45.6	53.9	48.2	41.5	53.4	40.2	55.2	41.4	57.2

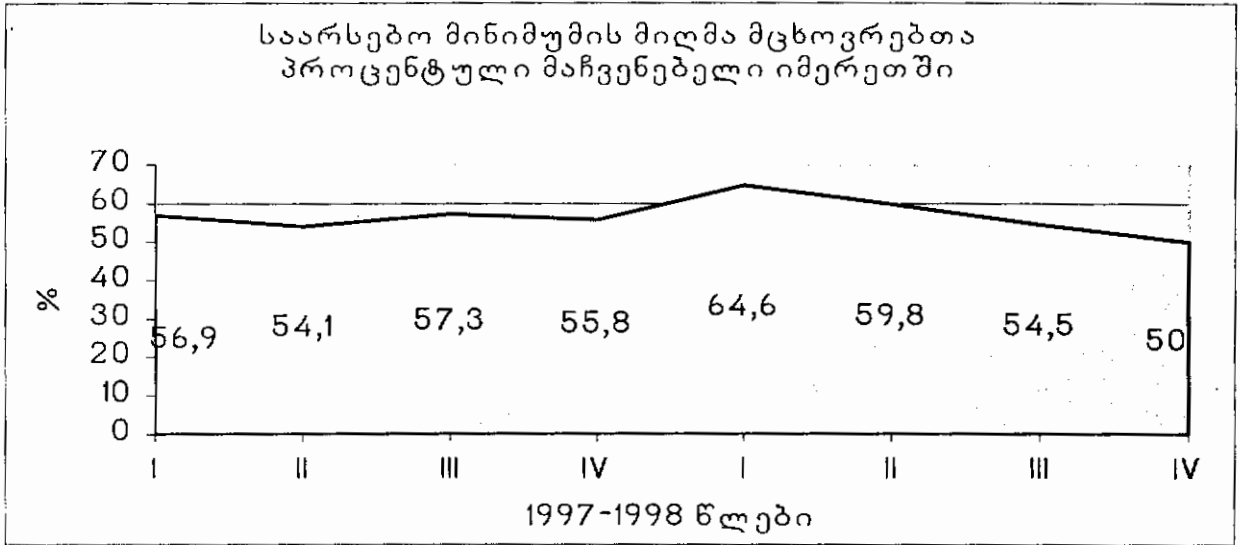






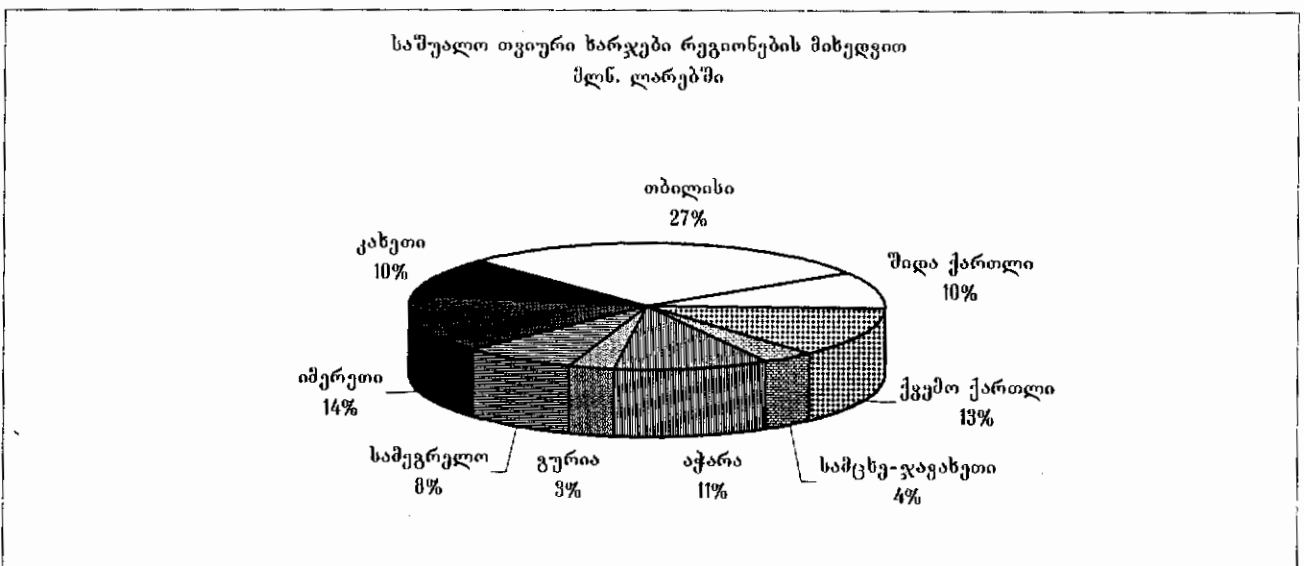
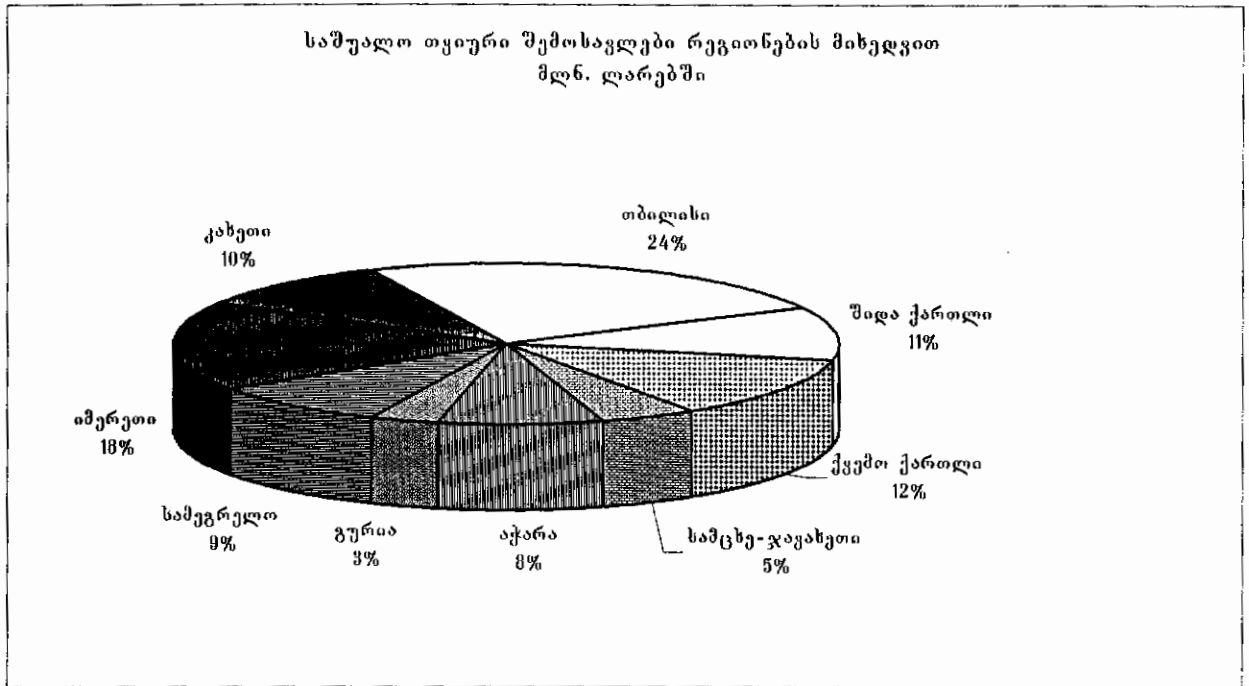






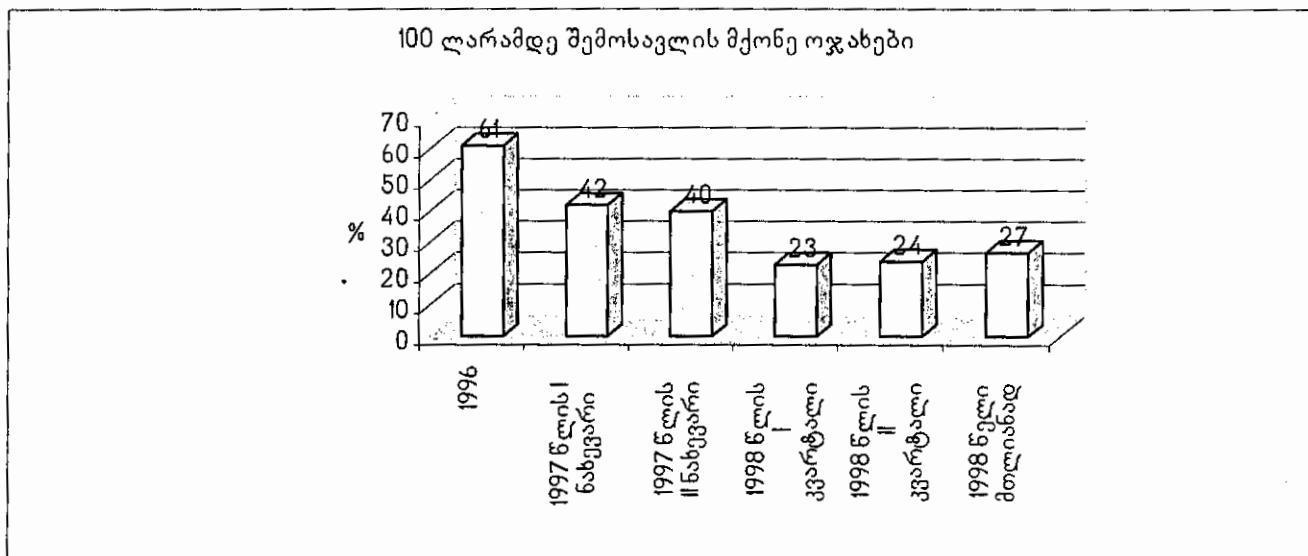
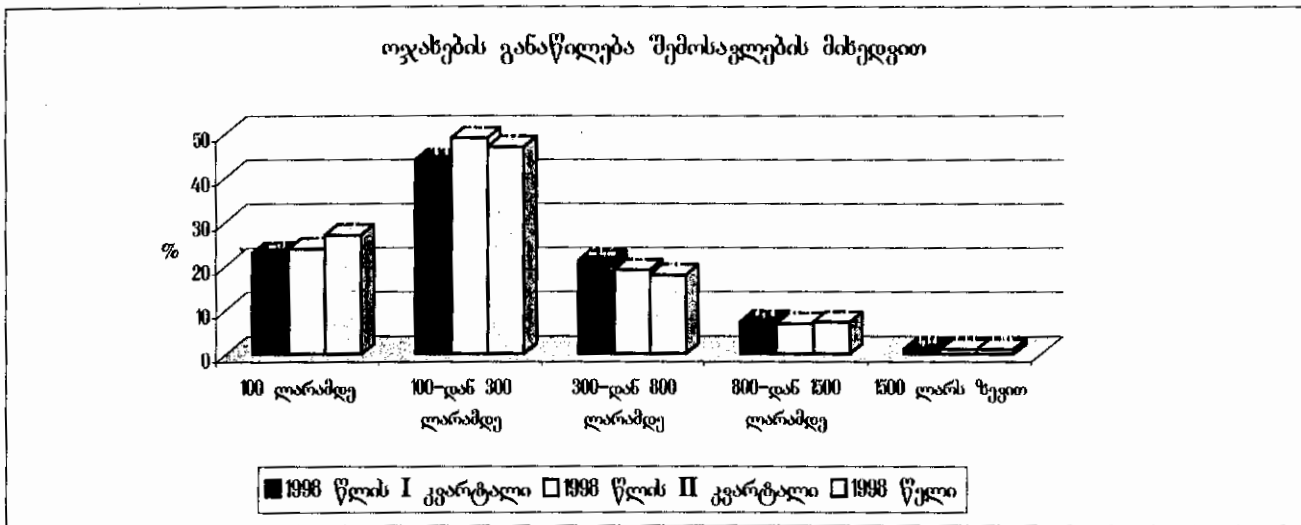
საშუალო თვიური შემოსავლებისა და ხარჯების მოცულობა რეგიონების მიხედვით  
მონ. ღარი

	კახეთი	თბილისი	შიდა ქართლი	ქვემო ქართლი	სამცხე-ჯავახეთი	აჭარა	ბურია	სამეგრელო	იმერეთი	
შემოსავლები	18,3	47,6	19,4	24,2	8,8	15,3	6,1	14,5	31,6	
ფულადი	ღარი	10,8	45	12,4	19,2	7,5	13	3,3	11,5	23,9
	%	59	94,5	63,9	79,3	85	84,9	54	79,3	75,6
ხარჯები	24,3	71,7	24	31,7	8,9	27,1	7,8	19,5	36,9	
ფულადი	ღარი	16,2	69,1	17	26,7	7,6	24,8	5	16,5	28,2
	%	66,6	96,3	70,8	84,2	85,3	91,5	64,1	84,6	76,4
ხარჯების ნამეტი შემოსავლებზე	33%	50,1%	23,7%	30,9%	1,1%	77,1%	27,8%	34,5%	16,7%	
ფულადი ხარჯების ნამეტი ფულად შემოსავლებზე	50%	53,5%	37,1%	39,1%	1,3%	90%	51,1%	43,3%	18%	

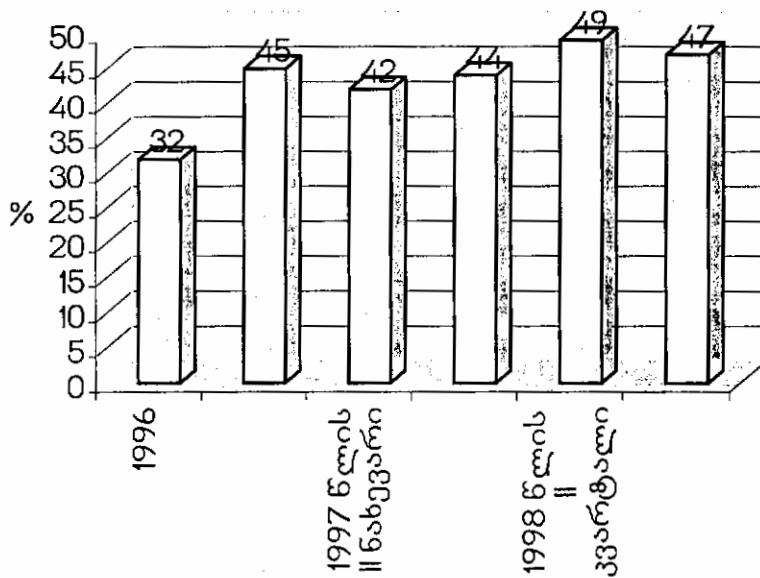


ერთი შინამეურნეობის საშუალო თვიური ხარჯების სტრუქტურა რეგიონების მიხედვით

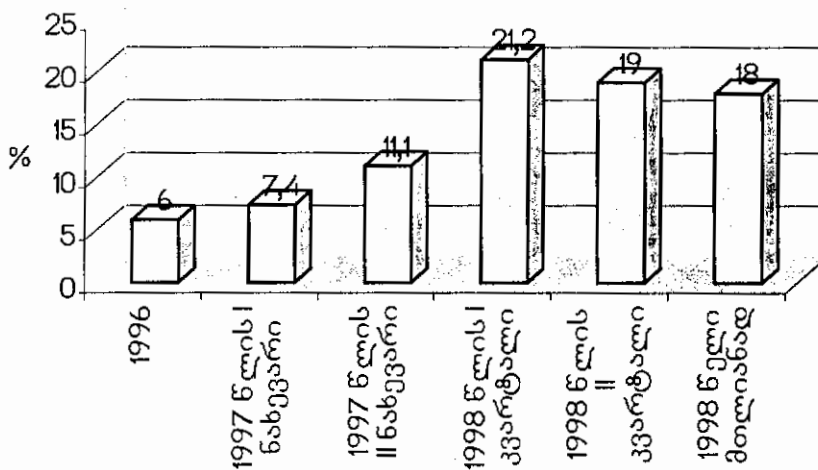
	იასცი		სიკი		სიკი		სიკი		სიკი		სიკი		სიკი		სიკი		სიკი		სიკი		
	ლარი	%	ლარი	%	ლარი	%	ლარი	%	ლარი	%	ლარი	%	ლარი	%	ლარი	%	ლარი	%	ლარი	%	
სურსათი	65.3	30.9	120.1	50.2	65.2	31.5	103.6	43.3	74	35.4	129.1	38.4	64.7	35.7	76.6	43.5	63.3	37.37			
სასმელი	1	0.5	1.8	0.8	0.6	0.3	3.2	1.3	1.8	0.9	4.3	1.3	0.2	0.1	0.8	0.5	0.3	0.18			
თამბაქო	2.3	1.1	4.7	2.0	2.6	1.3	2.6	1.1	3.6	1.7	5.4	1.6	1.5	0.8	3.2	1.8	1.8	1.06			
ტანსაცმელი და ფეხსაცმელი	6.3	3.0	9.2	3.8	11.2	5.4	15.5	6.5	9.8	4.7	21.1	6.3	6.3	3.5	12.7	7.2	9	5.31			
საოჯახო მოხმარების საქონელი	15.2	7.2	18.2	7.6	16.5	8.0	26	10.8	20.9	10.0	28.2	8.4	9.6	5.3	16.5	9.4	14.5	8.56			
ჯანმრთელობის დაცვა	3.6	1.7	6.3	2.6	6.1	2.9	3.7	1.5	4.7	2.2	4.5	1.3	3.9	2.2	2.5	1.4	4.3	2.54			
საბინაო და ელექტროენერგია	10.5	5.0	13.7	5.7	11.0	5.6	12.7	5.3	18.1	8.6	15	4.5	6.8	3.8	9.8	5.6	9.6	5.67			
ტრანსპორტი	4.4	2.1	23	9.6	6.1	2.9	6.3	2.6	4.7	2.2	25	7.4	3.1	1.7	5.2	3.0	5.8	3.42			
განათლება, კულტურა და დასვენება	3.4	1.6	8	3.3	3	1.4	6.9	2.9	4.1	2.0	7.6	2.3	2.6	1.4	4.2	2.4	2.9	1.71			
სხვა საზომსხარეო ხარჯები	4.5	2.1	7.8	3.3	3.6	1.7	6.7	2.8	4.3	2.1	12.5	3.7	3.3	1.8	6	3.4	3.6	2.13			
სასოფლო-სამეურნეო ხარჯები	5.5	2.6	0.1	0.0	3.7	1.8	5	2.1	6.5	3.1	2.1	0.6	4.6	2.5	4.8	2.7	4.6	2.72			
ტრანსფერტები	0.8	0.4	1.1	0.5	1.1	0.5	0.3	0.1	0	0.0	0.5	0.1	0.2	0.1	0.4	0.2	0	0.00			
დაზოგვა და გასესება	16.4	7.8	14.4	6.0	14.2	6.9	9.4	3.9	24.3	11.6	46.5	13.8	10.1	5.6	4.6	2.6	10.7	6.32			
სხვა გასაცემები	22.4	10.6	15.6	6.5	18.9	9.1	14.4	6.0	30.7	14.7	49	14.6	14.2	7.8	9.3	5.3	14.7	8.88			
ხარჯები სულ	211.1		239.4		207.1		240		209.3		336.4		181.3		176.1		169.4				

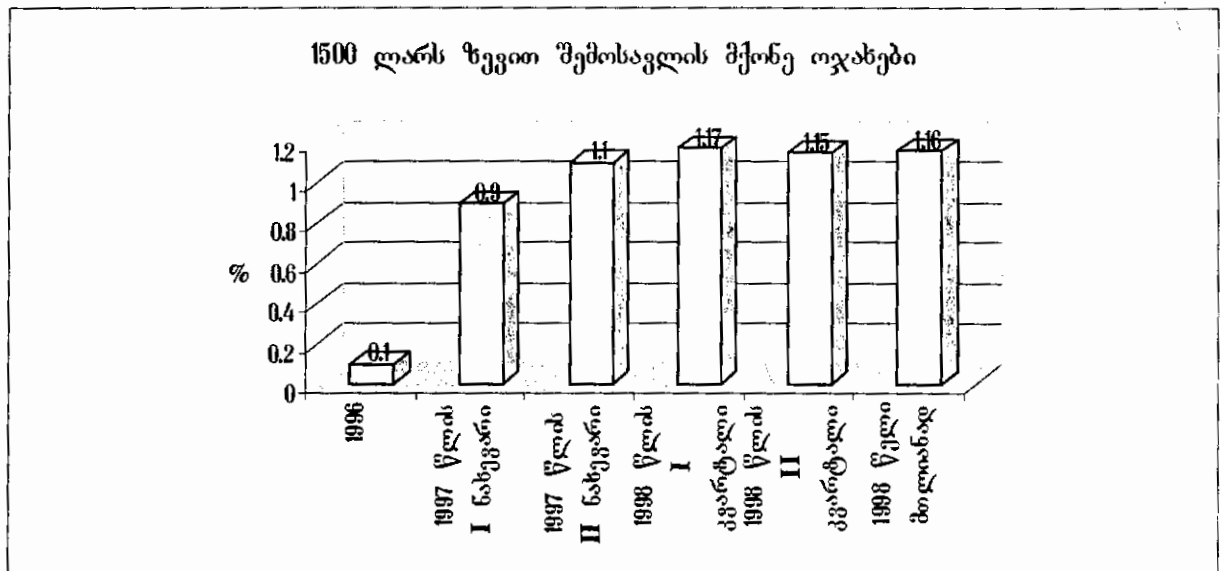
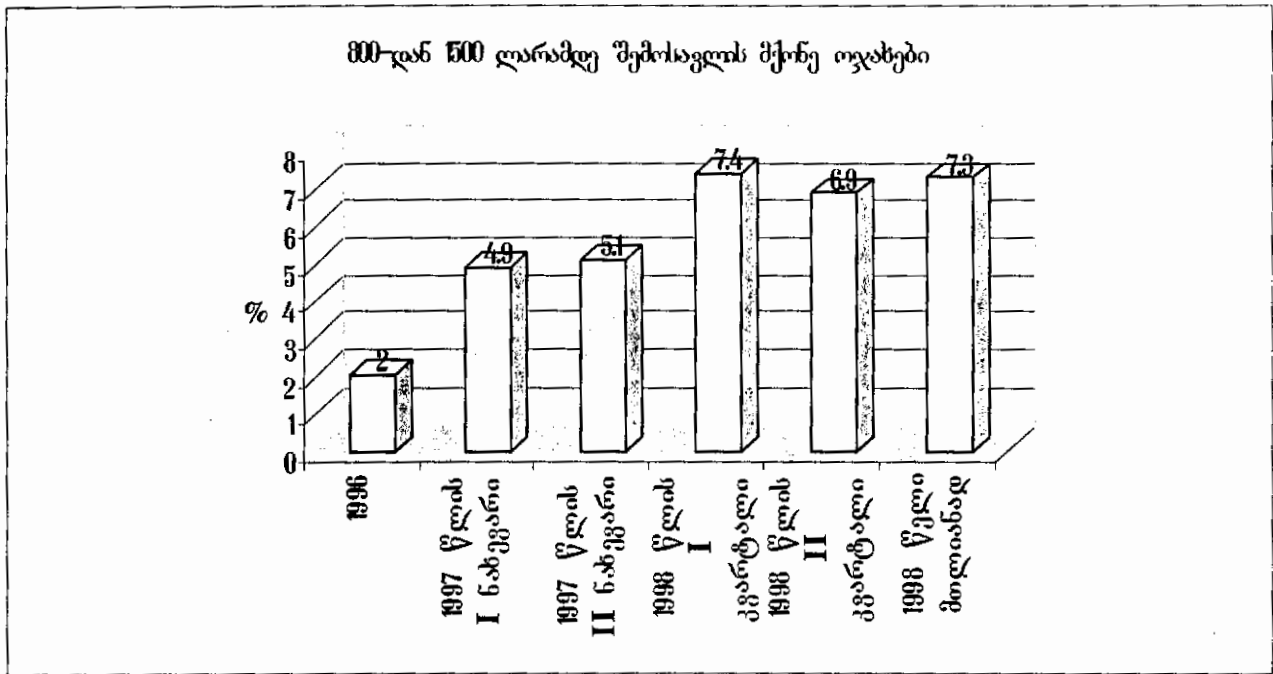


100-დან 300 ლარამდე შემოსავლის მქონე ოჯახები

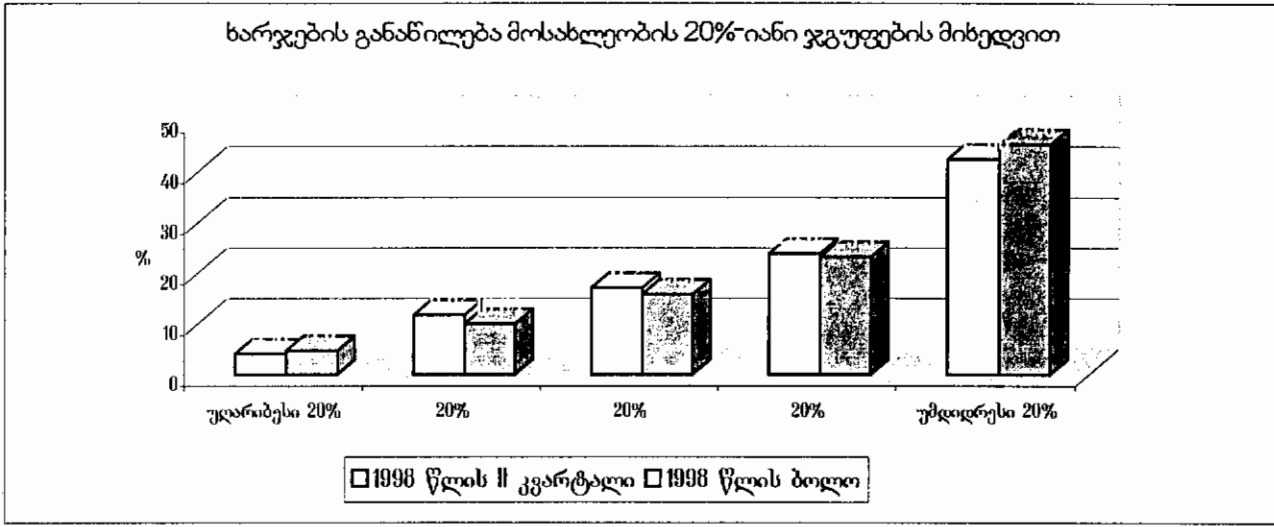


300-დან 800 ლარამდე შემოსავლის მქონე ოჯახები



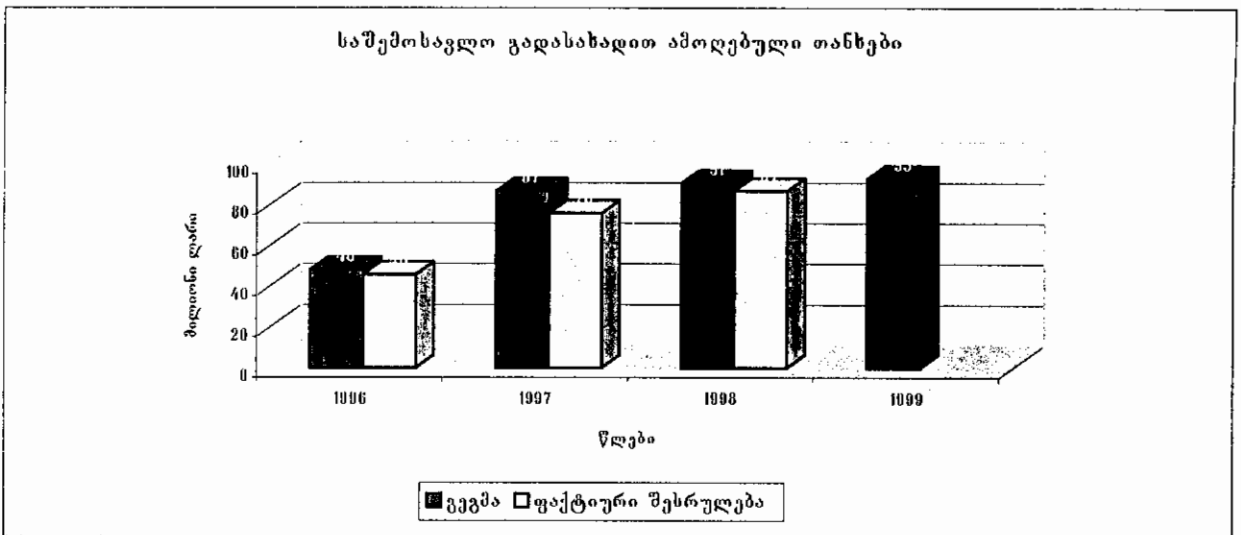






შემოსავლების განაწილება

	უნგრეთი	პოლონეთი	რუსეთი	ესტონეთი	ბრაზილია	აშშ	საქართველო
უღარიბესი 20%	11%	8%	6%	6%	2%	4%	4%
შუალედური 60%	55%	53%	47%	48%	31%	52%	55%
უმდიდრესი 20%	34%	39%	47%	46%	67%	44%	45%
დეცილური კოეფიციენტი	4,5	7,9	13	12,5	73	15	15



# ეკონომიკური მიმოხილვა

■ დავით ლომიძე

1998 წელს საქართველოში საგადასახადო-საბიუჯეტო და ფულად-საკრედიტო სისტემებში მიმდინარე ნეგატიურმა პროცესებმა და რიგმა საგარეო-ეკონომიკურმა ფაქტორებმა საქართველოს ეკონომიკაზე უარყოფითი გავლენა მოახდინეს. მიუხედავად ამისა, ეროვნულმა მეურნეობამ 1998 წლის მსგავსად, 1999 წლის I კვარტალში განვითარების წინა წლებში ჩამოყალიბებული პოზიტიური ტენდენცია შეინარჩუნა. კერძოდ, 1998 წელს მშპ-ს ზრდის ტემპი წინა წელთან შედარებით 2,9 პროცენტის დონეზე ჩამოყალიბდა, რაც მნიშვნელოვნად ჩამორჩება წინა წლების მაჩვენებლებს (1996-1997 წლებში, ამ მაჩვენებლის ზრდის ტემპი საშუალოდ 11 პროცენტი იყო). ხოლო 1999 წლის I კვარტალში მთლიანი შიდა პროდუქტის ზრდის ტემპი წინა წლის ანალოგიურ მაჩვენებელთან შედარებით 1,2 პროცენტის დონეზე ჩამოყალიბდა. ზემოხსენებული მაჩვენებლის ზრდის ასეთი დაბალი ტემპი (იხ. ცხრილი №1) ეროვნული მეურნეობის: ვაჭრობასა და მრეწველობაში შექმნილი დამატებული ღირებულების მოცულობის (შესაბამისად 4,8 და 4,2 პროცენტით) შემცირებამ განაპირობა. სამაგიეროდ, ტრანსპორტის და კავშირგაბმულობის (6,2 პროცენტით), სამშენებლო წარმოების (6,6 პროცენტით), აგრეთვე მომსახურების სხვადასხვა დარგების განვითარების ტემპები მაღალი იყო.

მთლიანი შიდა პროდუქტი  
ცხრილი №1

დარგები	1999 წ. იანვარ-მარტი %-ით 1998 წ. იანვარ-მარტთან	1999 წლის იანვარ-მარტში %-ული სტრუქტურა
მრეწველობა	95,8	13,9
სოფლის მეურნეობა	101,1	17,9
მშენებლობა	106,6	2,5
ვაჭრობა	95,2	13,8
სასტუმრო და რესტორნები	124,3	2,4
ტრანსპ. და კავშირგაბმულობ.	106,2	10,9
სახ. მომსახურება, თავდაცვა	104,5	3,1
განათლება	111,8	3,7
ჯანდაცვა	109,6	2,2
სხვა მომსახურება	103,9	2,4
დამატ. ღირებულება, სულ	101,9	94,5
წმინდა გადასახადები	91,4	5,5
მშპ, სულ	101,2	100
მშპ-ს დეფლატორი	112,7	-

დღეს, ქვეყნის ეკონომიკისათვის საქართველოს მრეწველობის მდგომარეობას დიდი მნიშვნელობა ენიჭება. ეროვნული მეურნეობის სხვა დარგებში შემოსავლების

დაფარვის ხარისხი მაღალია და ფაქტობრივად გადასახადების სრულად ამოღება ვერ ხერხდება. ასეთ პირობებში სახელმწიფო ბიუჯეტისათვის მთავარი შემოსავლის წყარო მრეწველობის დარგი რჩება.

**1998 წლის მსგავსად, 1999 წლის I კვარტალში წარმოება კვლავ დაცემა განიცადა და ფაქტიურ ფასებში 169,8 მლნ. ლარი შეადგინა. ეს კი წინა წლის შესაბამისი პერიოდის 94,3 პროცენტია.**

1999 წლის I კვარტალში მრეწველობაში სულ 169,8 მლნ. ლარის პროდუქცია (ფაქტიურ ფასებში დღგ-სა და აქციზის გარეშე), ხოლო შესაძარ ფასებში - 174,5 მლნ. ლარის გამოუშვეს. ეს უკანასკნელი კი წინა წლის ანალოგიურ მაჩვენებელზე 10,6 მლნ. ლარით ნაკლებია. ამ პერიოდში პროდუქციის წარმოების ზრდის ტემპი, წინა წელთან შედარებით, 94,3 პროცენტამდე დაეცა. მრეწველობის დარგების მიხედვით კი, პროდუქციის წარმოების დაცემის მთავარი წილი გადაამამუშავებელ მრეწველობასა და ელექტროენერგეტიკაზე (მათი წილი მრეწველობის პროდუქციის მთელ მოცულობაში 92,5 პროცენტია) მოდის. წინა წლის ანალოგიურ მაჩვენებელთან შედარებით აღნიშნული პროდუქცია შესაბამისად, 12,6 და 7 პროცენტით შემცირდა. მათ შორის მოცულობის მიხედვით ყველაზე დიდი დაცემა პქონდა პურისა და პურ-ფუნთუშეულის წარმოებას — წინა წლის ანალოგიურ მაჩვენებელთან შედარებით წარმოება 32,8 პროცენტით შემცირდა.

აღსანიშნავია, რომ გადაამამუშავებელი მრეწველობის მთლიან მოცულობაში მათი მცირე წილის მიუხედავად, წინა წელთან შედარებით, პროდუქციის წარმოების ყველაზე მაღალი ზრდის ტემპი დაფიქსირდა შემდეგ დარგებში: საფეიქრო ნაწარმის წარმოება — 203,1 პროცენტი; ტყავის ნაწარმისა და ფეხსაცმლის წარმოება — 248,5 პროცენტი; მერქნის, ხისა და კორპის ნაწარმის წარმოება 5,2-ჯერ; კოქსის, ნავთობის გამოსხის პროდუქტებისა და ბირთვული საწვავის წარმოება 7,9-ჯერ; სხვა არალითონური მინერალური პროდუქტების წარმოება — 282,9 პროცენტი. ასევე უდა აღინიშნოს, რომ ეს დარგები ადრე საერთოდ გაჩერებული იყო და წარმოების ცოტა

წყარო: საქართველოს სტატისტიკის სახელმწიფო აგეპარტამენტი

გამოცოცხლებაც კი დიდი პროცენტული მაჩვენებლით გამოისახება.

ამ მხრივ საქართველოს რეგიონებში ასეთი მდგომარეობა იყო: მხარეებს შორის 1999 წლის I კვარტლის მონაცემებით სამრეწველო საქონლის გამოშვების, წინა წელთან შედარებით, ყველაზე დაბალი მაჩვენებელი ჰქონდა სამცხე-ჯავახეთს — 44,3 პროცენტი, ხოლო წარმოების ზრდა ახასიათებდათ შემდეგ რეგიონებს: რაჭა-ლეჩხუმი და ქვემო სვანეთი - 3,9-ჯერ, სამეგრელო და ზემო სვანეთი - 147,5 პროცენტი, ქვემო ქართლი - 113,8 პროცენტი, გურია - 113,5 პროცენტი, იმერეთი - 113,3 პროცენტი და კახეთი - 110,1 პროცენტი. საყურადღებოა, რომ საქართველოს საშუალო

კვარტალში საქართველოში მთლიანი წარმოებული პროდუქცია წინა წელთან შედარებით შემცირდა, მცირე სანარმოების მუშაობა ეფექტური იყო. ამის გათვალისწინებით სახელმწიფომ მკაფიოდ უნდა განსაზღვროს მისი პოლიტიკა და მცირე ბიზნესის განვითარებას რეალურად შეუწყოს ხელი.

ქვეყნის განვითარების თანამედროვე ეტაპზე ეკონომიკის სტრუქტურული გარდაქმნების განხორციელების ერთ-ერთი ძირითადი ხელშემწყობი მექანიზმი სახელმწიფო ბიუჯეტის შესრულებაა. ეკონომიკური კრიზისიდან გამოსვლის პროცესში უდიდესი მნიშვნელობა სწორად შედგენილი ბიუჯეტის პრაქტიკაში

1999 წლის საქართველოს ცენტრალური ბიუჯეტის შემოსავლების 4 თვის შესრულება (ათასი ლარი)

ცხრილი №2

დასახელება	გეგმა	ფაქტი	გადახრა	შესრულება
სულ შემოსავლები და გრანტები	166 800	143 013	-23787,5	86%
სულ შემოსავლები	144 100	130 199	-13901,5	90%
სულ საგადასახადო შემოსავლები	125 500	115 115	-10385	92%
მათ შორის: საგადასახადო ინსპექცია*	61 500	61 694	194	100%
საბაჟო დეპარტამენტი**	64 000	53 421	-10579	83%
სულ არასაგადასახადო შემოსავლები	12 300	11 460	-840,5	93%
სულ კაპიტალური შემოსავლები	6 300	3 624	-2676	58%
სულ გრანტები	22 700	12 814	-9886	56%
ეროვნული ბანკიდან მიღებული სესხი		37 000,0	37000	

მაჩვენებელზე უმთავრესად ქ. თბილისში, წინა წელთან შედარებით, წარმოებული პროდუქციის 14,6 მლნ. ლარით შემცირებამ იმოქმედა.

საქართველოსთვის მიმდინარე წლის I კვარტალში გადატვირთული პროდუქციის მოცულობამ ფაქტიურ ფასებში სულ 116,6 მლნ. ლარი, ხოლო წარმოებულთან შედარებით 68,7 პროცენტი შეადგინა. აქედან ნათელია, რომ მენარმეებს წარმოებული პროდუქციის მეოთხედის რეალიზაციაც კი უჭირთ. ნაშთების განსაკუთრებით დიდი მაჩვენებელი იყო ქ. თბილისში, მან 66,5 მლნ. ლარი შეადგინა.

1999 წლის I კვარტალში მრეწველობაში მოქმედმა 1 909 მცირე სანარმოო, წინა წელთან შედარებით, 2,6 პროცენტით მეტი სამრეწველო პროდუქცია გამოუშვა, რის შედეგადაც მთელ მრეწველობაში წარმოებული პროდუქციის მოცულობაში მისი წილი 14,3 პროცენტს გაუტოლდა.

მიუხედავად იმისა, რომ 1999 წლის I

რეალიზაციას ენიჭება. 1998 წელს ქვეყანაში შექმნილი ფინანსური კრიზისით გამოწვეული სახელმწიფო ბიუჯეტის დავალიანების დაფარვა 1999 საბიუჯეტო წელს მძიმე ტვირთად დაანევა. ამ მხრივ, „1999 წლის საქართველოს ცენტრალური ბიუჯეტის“ 4 თვის შესრულების მაჩვენებლების ანალიზი მეტად საინტერესო იქნება.

**1999 წლის პირველ 4 თვეში საქართველოს ცენტრალური ბიუჯეტის შემოსავლების 86 პროცენტით შესრულდა.**

თუ გავითვალისწინებთ, რომ 1 იანვრის მდგომარეობით საზინის ანგარიშზე რიცხული შემავალი ნაშთი 10 520,3 ათასი ლარი იყო (მათ შორის: ცენტრალური საზინის ანგარიშზე — 8 866,5 ათასი ლარი და რეგიონალური და ქ. თბილისში განლაგებულ სახაზინო სამსახურების ანგარიშზე — 1 653,8 ათასი ლარი), მაშინ სახელმწიფო ფინანსების აგრეგატიული მაჩვენებლების ფაქტიური მონაცემების მიხედვით

წყარო: ფინანსთა სამინისტრო  
 \* მათ შორის ჩათვლა - 1394 ათ. ლარი  
 \*\* მათ შორის ჩათვლა - 9330 ათ. ლარი  
 \*\*\* მათ შორის ჩათვლა - 390 ათ. ლარი

1999 წლის 4 თვეში ცენტრალური ბიუჯეტის შემოსავლებმა 192,8 მლნ. ლარი შეადგინა.

1999 წლის პირველ 4 თვეში საქართველოს ცენტრალური ბიუჯეტის შემოსავლების მობილიზაციით მიღწეულმა დონემ (გრანტების გარეშე) 130,2 მლნ. ლარს გადააჭარბა (იხ. ცხრილი №2). ცენტრალური ბიუჯეტის საკუთარი შემოსავლების მოცულობამ (გრანტების ჩათვლით) 143 მლნ. ლარი შეადგინა (შესრულდა 80 პროცენტით). ამ პერიოდში საქართველოს ეროვნული ბანკის სესხის სახით 37 მლნ. ლარამდე სახსრები მივიღეთ. ეს კი როგორც კანონს „1999 წლის სახელმწიფო ბიუჯეტის შესახებ“, ისე „1999 წლის ფულად-საკრედიტო და სავალუტო პოლიტიკის ძირითად მიმართულებებს“-საც

გახდა ქმედითუნარიანი ნაბიჯები გადაედგა და სააქციზო პროდუქცია დაბეგვრის არეალში მოხდინა, რაც სააქციზო მარკების სისტემის შემოიღებით მოხერხდა.

თამბაქოს ნაწარმისა და ალკოჰოლური სასმელების აღრიცხვაში მოსაქცევად „საქართველოში ალკოჰოლიანი სასმელების, ლუდისა და თამბაქოს ნაწარმის წარმოების, იმპორტისა და რეალიზაციის აქციზური მარკების შემოღების შესახებ“ საქართველოს პრეზიდენტის 28 მაისის №355 ბრძანებულებით ამ პროდუქციაზე აქციზური მარკების შემოღება გადაწყდა.

1999 წლის 10 მაისის მდგომარეობით აქციზური გადასახადის სახით მხოლოდ თამბაქოს და ალკოჰოლური ნაწარმიდან ბიუჯეტმა 20 798

თამბაქოს ნაწარმის აქციზის გადასახადით დაბეგვრიდან 1999 წლის ბიუჯეტში მიღებული შემოსავლებისა და გაცემული აქციზური მარკების დინამიკა

ცხრილი №3

თვე	ბიუჯეტში გადარიცხული თანხები (ლარი)		სულ	გაცემული მარკები		სულ
	ადგილობრივი	იმპორტი		ადგილობრივი	იმპორტი	
თებერვალი	11910	4470000	4481910	238200	11880000	12118200
მარტი	67875	3469850	3537725	1357587	5939604	7297191
აპრილი	523050	5311602	5834652	10461000	35186041	45647041
მაისი*	71000	5098500	5169500	1420000	20394000	21814000
მთლიანად	673835	18349952	19023787	13476787	73399645	86876432

ენინა აღმდეგება.

მიმდინარე წლის პირველი 4 თვის მონაცემებით საგადასახადო შემოსავლების მობილიზაციამ 115,1 მლნ. ლარს მიაღწია და გეგმასთან შედარებით 92 პროცენტით შესრულდა. ასეთი ჩავარდნა უმთავრესად საბაჟო დეპარტამენტის მიერ გეგმის შეუსრულებლობამ გამოიწვია, რის გამოც შემოსავლის სახით 10,6 მლნ. ლარი ვერ მივიღეთ. დაგეგმილი საგადასახადო შემოსავლების ვერ უზრუნ-

ვესტყობა, ძირითადად, ამ სახელმწიფო ორგანოს ადმინისტრირებაში არსებული ნაკლოვანებების შედეგია. გადასახადების ამოღების სათანადო აღრიცხვიანობის უქონლობასთან ერთად (მიუხედავად იმისა, რომ აღრიცხვიანობისა და ბიუჯეტის შემოსავლების გასაზრდელად აქციზური მარკები შემოიღეს), ხელისუფლების პოლიტიკური ნება, რეალური და რადიკალური ნაბიჯებიც არ იგროძნობა.

აღსანიშნავია, რომ სააქციზო მარკების შემოღებით იმპორტირებული თამბაქოდან მიღებული შემოსავლები მკვეთრად გაიზარდა. ბიუჯეტში თანხების მობილიზაციის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი რეზერვი აქციზის გადასახადია. გამომდინარე აქედან, სახელმწიფო იძულებული

607 ლარი მიიღო. აქედან თამბაქოს ნაწარმიდან აქციზურმა გადასახადმა 19 023 787 ლარი (როდესაც 1998 წელს სახელმწიფო ბიუჯეტში ამ სახის შემოსავალმა მხოლოდ 15 მლნ. ლარს მიაღწია) შეადგენდა, საიდანაც ადგილობრივ პროდუქციაზე 673 835 ლარი, ხოლო იმპორტირებულზე 18 349 952 ლარი მოდიოდა (იხ. ცხრილი №3).

**საქართველოს ცენტრალური ბიუჯეტის საგადასახადო შემოსავლების მობილიზაციის დაბალი დონე, უმთავრესად, საბაჟო დეპარტამენტის მიერ გეგმის შეუსრულებლობამ (83 %-ით შესრულდა) გამოიწვია, რის გამოც შემოსავლის სახით 10,6 მლნ. ლარი ვერ მივიღეთ.**

ალკოჰოლური ნაწარმიდან აქციზურმა გადასახადმა 1774 821 ლარი შეადგენდა, საიდანაც ადგილობრივ პროდუქციაზე 1753 164 ლარი, ხოლო იმპორტირებულზე 21 657 ლარი მოდიოდა (იხ. ცხრილი №4).

საბოლოოდ შეიძლება ითქვას, რომ აქციზური მარკების შემოღება გამართლდა. ამ სახის შემოსავლების მაღალი მობილიზაციის დონე შეიძლება წლის მეორე ნახევარში არ გვექონდეს, რადგან 1999 წლის დასაწყისის მაღალი მაჩვენებელი უმთავრესად მარაგების

\* 10 მაისის მდგომარეობით

შექმნასთანა დაკავშირებული. ამასთან, ბაზარზე ალკოჰოლიანი სასმელების, ლუდისა და თამბაქოს ნაწარმის აქციზური მარკების გარეშე რეალიზაციისაგან თავდასაზღვევად საქართველოს მთავრობამ მასიური და მკაცრი ზომები უნდა გაატაროს.

მკაცრი ადმინისტრაციული ზომების მიღება და მაქსიმალური მობილიზაცია. 1999 წლის პირველ 4 თვეში სახელმწიფო ბიუჯეტში სპეციალური ფონდებიდან შემოსავლები გეგმასთან შედარებით 82 პროცენტით შესრულდა და შემოსავლების სახით 8,9 მლნ. ლარი ვერ მივიღეთ. სოციალური უზრუნველყოფის ფონდის შემოსავლები, წინა წლის შესაბამის პერიოდთან შედარებით, 7,4 მლნ. ლარით შემცირდა. აღნიშნული ფონდის შემოსავლების ასეთი დაბალი დონე (გეგმა 79 პროცენტით შესრულდა) ისევე ქმნის პენსიებზე დავალიანების მნიშვნელოვანი ზრდის საშიშროებას.

**1999 წლის პირველ 4 თვეში საბარათველოს ცენტრალური ბიუჯეტის ხარჯები 88 პროცენტით შესრულდა.**

საბაჟო დეპარტამენტისაგან განსხვავებით, საგადასახადო ინსპექციამ გადასახადების ამოღება, წინა წლის გეგმის შეუსრულებლობის მიუხედავად, 1999 წლის პირველ 4 თვეში 100,3 პროცენტით შეასრულა. ასეთი კარგი შედეგი ჯერ კიდევ არ ნიშნავს, რომ გადასახადების მობილიზაციის საქმეში არ არის ბევრი ხარვეზი და ნაკლოვანება. როდესაც არ გამოიყენება ისეთი

1999 წლის I კვარტალში ცენტრალური ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილის, გეგმასთან შედარებით, 80 პროცენტით შესრულების გამო ხარჯები შემცირდა. მან 156 მლნ. ლარის ნაცვლად 126 მლნ. ლარი შეადგინა. მათ შორის, გადასახადით დაბეგვრიდან 1999 წლის გაცემული აქციზური მარკების დინამიკა ცხრილი №4

1999 წლის I კვარტალში ცენტრალური ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილის, გეგმასთან შედარებით, 80 პროცენტით შესრულების გამო ხარჯები შემცირდა. მან 156 მლნ. ლარის ნაცვლად 126 მლნ. ლარი შეადგინა. მათ შორის,

აღკვეთული სასმელების აქციზის ბიუჯეტში მიღებული შემოსავლებისა და გადასახადით დაბეგვრიდან 1999 წლის გაცემული აქციზური მარკების დინამიკა ცხრილი №4

თვე	ბიუჯეტში გადარიცხული თანხები (ლარი)		სულ	გაცემული მარკები		სულ
	ადგილობრივი	იმპორტი	თვეში	ადგილობრივი	იმპორტი	თვეში
თებერვალი	133941	6234	140175	431785	10110	441895
მარტი	555942	4722	560664	1636421	3189	1639610
აპრილი	880490	6872	887362	2786365	18150	2804515
მაისი*	182791	3829	186620	600966	2949	603915
მთლიანად	1753164	21657	1774821	5455537	34398	5489935

რეზერვები როგორცაა: დღე, აქციზი და საშემოსავლო გადასახადები.

აქვე აღსანიშნავია, რომ არასაგადასახადო და კაპიტალური შემოსავლების გეგმის შეუსრულებლობით ცენტრალურმა ბიუჯეტმა 3,5 მლნ. ლარი დაკარგა, ხოლო საშემოსავლო ნაწილში გრანტებით გათვალისწინებული 22,7 მლნ. ლარის ნაცვლად 12,8 მლნ. ლარი მივიღეთ.

საქართველოს ფინანსთა სამინისტროს წინასწარი მონაცემებით 1999 წლის სახელმწიფო ბიუჯეტის შემოსავლებისა და გრანტების 4 თვის გეგმა 85 პროცენტით შესრულდა. დაგეგმილი 225,3 მლნ. ლარიდან ბიუჯეტმა 191,6 მლნ. ლარი მიიღო ე.ი. 33,7 მლნ. ლარი დააკლდა.

როგორც შემოსავლების მობილიზაციის, ისე ხარჯების არამიზნობრივი ხარჯვის მხრივ სახელმწიფო სპეციალურ ფონდებში უაღრესად მძიმე მდგომარეობაა. აღნიშნული ფონდებიდან მისაღებ შემოსავლებში მნიშვნელოვანი რეზერვებია. მათ მიზანმიმართულად გამო-საყენებლად სახელმწიფოს მხრიდან აუცილებელია

ფუნქციონალური კლასიფიკაციით, ყველაზე დაბალი ხარჯების შესრულების მაჩვენებლებით ხასიათდებოდნენ: „სათბობ-ენერგეტიკული კომპლექსი“ — 6,5 პროცენტი, „სამთომომპოვებელი მრეწველობა და სასარგებლო წიაღისეული სათბობის გარეშე, გადამამუშავებელი მრეწველობა, მშენებლობა“ — 30,7 პროცენტი, „ჯანმრთელობის დაცვა“ — 39 პროცენტი, „გარემოს, ბუნებრივი რესურსების დაცვა და ეკონომიკურ საქმიანობასთან დაკავშირებული სხვა მომსახურება“ — 49,8 პროცენტი, „სოფლის მეურნეობა, სატყეო მეურნეობა, მეთევზეობა და მონადირეობა“ — 55,5 პროცენტი და „განათლება“ — 57,4 პროცენტი (იხ. ცხრილი №5). საყურადღებოა, რომ ხარჯების შესრულების ყველაზე მაღალი მაჩვენებლებით გამირჩეოდნენ ისეთი არაპრიორიტეტული სფეროები, როგორებიცაა: საბინაო-კომუნალური მეურნეობა (86,9 პროცენტით შესრულდა) და თავდაცვა (83 პროცენტით შესრულდა).

1999 წელს საბიუჯეტო პოლიტიკის

\* 10 მაისის მდგომარეობით



განხორციელებისას გამოიკვეთა შემდეგი ძირითადი პრიორიტეტები, რაც ხარჯების

სრული საბიუჯეტო მხარდაჭერის შენარჩუნება,

1999 წლის საქართველოს ცენტრალური ბიუჯეტის ხარჯების I კვარტლის შესრულება

ცხრილი №5

ხარჯები ეკონომიკური კლასიფიკაციით	გეგმა	ფაქტი	გადახრა	%	ხარჯები ფუნქციონალური კლასიფიკაციით	გეგმა	ფაქტი	გადახრა	%
სულ ხარჯები და წმინდა დაკრედიტება	156276244	125902933	-30373311	80,6	საერთო დანიშნულების სახელმწიფო მომსახურება	22664636	14530282	-8134353,6	64,1
საერთო ხარჯები	153600307	125505963	-28094344	81,7	თავდაცვა	9746491	8084813,4	-1661677,6	83,0
მიმდინარე ხარჯები	151582612	123569895	-28012717	81,5	საზოგადოებრივი და უშიშროება	19993592	14979274	-5014318,4	74,9
ხარჯები საკონსულტო და მომსახურებაზე	75014836	55324190	-19690646	73,8	განათლება	8830611	5071756,8	-3758854,2	57,4
მუშა-მოსამსახურეთა შრომითი ანაზღაურება	24106439	12728348	-11378091	52,8	ჯანმრთელობის დაცვა	7190538	2805598	-4384940	39,0
დამკრედიტებლიდან ანარიცხვები	3945130	1499403,8	-2445726,2	38,0	სოც. დასაცვა და სოც. უზრუნველყოფა	31281833	19830450	-11451383	63,4
მივლინებები	2397434	2489192,4	91758,4	103,8	საბინაო-კომუნ. მეურნეობა	1300437	1130452	-169985	86,9
სხვა საქონელი და მომსახურება	44565833	38607246	-5958587	86,6	საქმიან. კულტურის, სპორტისა და რელიგიის სფეროში	6701836	5050342,8	-1651493,2	75,4
პროცენტების გადახდა	24465405	35195057	10729652	143,9	სათბობ-ენერგეტ. კომპლექსი	177379	11529	-165850	6,5
სუბსიდიები და სხვა მიმდინარე ტრანსფერტები	52102371	33050648	-19051723	63,4	სოფლის მეურნ., სატყეო მეურნ., მეთევზეობა და მონადირეობა	6953019	3861450	-3091569	55,5
სუბსიდიები	20019676	9646440	-10373236	48,2	სამთავრობო მრეწ. და სასარგ. წიაღისეული სათბობის გარეშე, გადამამუშ. მრეწ. მშენებლობა	489015	149910	-339105	30,7
ტრანსფერტები	32082695	23404208	-8678487,1	72,9	ტრანსპორტი და კავშირგ.	621900	365413	-256487	58,8
კაპიტალური ხარჯები	2017695	1936068,4	-81626,6	96,0	გარემოს, ბუნებრივი რეს. დაცვა და ეკონ. საქმიან-სთან დაკავშირ. სხვა მომსახურება	1081552	538856,2	-542695,8	49,8
დარეგულირება ლაჟარების კლასიფიკაციით	2675937	396970	-2278967	14,8	ხარჯები, რომელიც არ განეკუთვნება ძირ. განყოფ.	39243405	49492806	10249401	126,1

განაწილების საფუძველი იქნება:

1. მოსახლეობის სოციალური დაცვის ღონისძიებების შეუფერხებელი დაფინანსება; ამ სფეროში წინა პერიოდში არსებული დავალიანებების დაფარვა; სოციალური დანიშნულებით გამოყოფილი ასიგნებების ეფექტურობის ამაღლება, მოსახლეობის

იმისათვის, რომ ფინანსური სიძნელეების პირობებში ამ დარგების ფუნქციონირებისათვის მინიმალურად საჭირო პირობები შენარჩუნდეს.

3. ქვეყნის სუვერენიტეტის დაცვისა და მისი მომსახურების ღონისძიებების დაფინანსება (მათ შორის: ქვეყნის საგარეო ვალების მომსახურება და საზღვარგარეთ ქვეყნის დიპლომატიურ წარმომადგენლობათა შენახვა და ა.შ.).

**1999 წლის I კვარტალში საქართველოს საბარემო სავაჭრო ბრუნვა 177,4 მლნ. აშშ დოლარი იყო, რაც წინა წლის ანალოგიური პერიოდის მაჩვენებლის 68,7 %-ია. აქედან ექსპორტმა 36,7 მლნ. აშშ დოლარი (94,3 %) და იმპორტმა 140,7 მლნ. აშშ დოლარი (64,3 %) შეადგინა, ხოლო უარყოფითი სავაჭრო ბალანსი, წინა წლის შესაბამის პერიოდთან შედარებით, 1,7-ჯერ შემცირდა.**

1999 წლის I კვარტლის ცენტრალური ბიუჯეტის ხარჯების ზოგადი სურათიდან ნათელია, რომ მიმდინარე ხარჯები საერთო ხარჯების 98 პროცენტს შეადგენს, საიდანაც თითქმის ყველა დაცული მუხლია, ხოლო მათი შესრულება დიდ სირთულეებთან იყო დაკავშირებული.

ცხოვრების დონის გაუმჯობესება.

2. სოციალური სფეროს დარგებისათვის (განათლება, კულტურა, ჯანმრთელობა, სპორტი)

საქართველოს ფინანსთა სამინისტროს 1999 წლის პირველი 4 თვის წინასწარი მონაცემებით ცენტრალური ბიუჯეტის ხარჯები 88 პროცენტით

შესრულდა და 185 მლნ. ლარი შეადგინა, საიდანაც 23 მლნ. ლარის ჩათვლა განხორციელდა. აქვე აღსანიშნავია, რომ ფინანსთა სამინისტრომ თავი უნდა დაანებოს ჩათვლების განხორციელების სინდრომს, რადგან ეს ქვეყნის ეკონომიკისათვის

ცხრილი №6

პარტნიორები	მლნ. აშშ დოლ.	%
რუსეთი	50,4	28,4
სშ	15,9	9
აზერბაიჯანი	13,2	7,4
გერმანია	15,3	8,6
თურქეთი	12	6,7
სომხეთი	9,5	5,3
გაერთიანებული სამეფო	5,9	3,3
საფრანგეთი	4,5	2,5
საბერძნეთი	4,2	2,4
უკრაინა	4,5	2,5
ძირითადი პარტნიორი		
ქვეყნები, სულ	135,3	76,3
საგარეო სავაჭრო ბრუნვა, სულ	177,4	100

დამლუპველია.

ამ პერიოდში დაცული მუხლი „მუშა-მოსამსახურეთა შრომის ანაზღაურება“ 72 პროცენტით შესრულდა და დავალიანებამ, გეგმასთან შედარებით, 8,8 მლნ. ლარი შეადგინა. ამან შეიძლება სოციალური დაძაბულობა და სახელმწიფო მოხელეებში კორუფციის დონის ზრდა გამოიწვიოს.

მიუხედავად ზემოთქმულისა, ამ პერიოდში ადგილი ჰქონდა ისეთი არადაცული მუხლების მაღალი შესრულების მაჩვენებლებს, როგორცაა: „მივლინებები“ (116 პროცენტით შესრულდა) და „სხვა საქონელი და მომსახურება“ (86 პროცენტით შესრულდა და 52 მლნ. ლარი შეადგინა). მათ შორის, მაღალი შესრულების მაჩვენებელით შემდეგი დაფიქსირდა: „ტრანსპორტი და ტექნიკის შენახვის ხარჯები“ - 111 პროცენტი, „რბილი ინვენტარი და უნიფორმა“ - 91 პროცენტი და „სხვა ხარჯები“ - 98 პროცენტი. აქვე აღსანიშნავია, რომ სხვა ხარჯებში შემავალი: საქართველოს დიპლომატიურ წარმომადგენლობათა შენახვისა და ევროგაერთიანების კრედიტის მომსახურების დაფინანსება 70 და 100 პროცენტით შესრულდა. ხარჯების ეკონომიკური კლასიფიკაციით, „პროცენტების გადახდის“ მუხლი 131 პროცენტით შესრულდა და 42 მლნ. ლარი შეადგინა. უკანასკნელიდან, საშინაო ვალის მომსახურება - 181 პროცენტით და საგარეო ვალი - 98 პროცენტით დაფინანსდა.

თანამედროვე ეტაპზე მნიშვნელოვანი ყურადღება სახელმწიფო ბიუჯეტის შემოსავლების მაქსიმალურ მობილიზაციასა და ხარჯების რაციონალურ განეევას უნდა მიექცეს.

ხარჯების განაწილებისას პირველ რიგში სახელმწიფო ბიუჯეტის მიღებისას განსაზღვრული ბიუჯეტის დაცული მუხლები და ძირითადი პრიორიტეტები უნდა შესრულდეს და მხოლოდ ამის შემდეგ შემოსავლების სხვა დანარჩენი ხარჯები პროპორციულად.

საერთოდ საბიუჯეტო პროცესის მიზანი: ხარჯებისა და შემოსავლების სწორ განაწილებაზე კონცენტრირება, მათი სწორი მიზნობრივი მიმართვა, ეკონომიური გამოყენება, მათი გამოყენების კანონიერების დაცვა და ეფექტურობაა. 1999 წლის საბიუჯეტო პროცესები სწორედ ამ მხრივ უნდა წარიმართოს.

საქართველოს საგარეო-ეკონომიკური პოლიტიკის ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანეს მიმართულება საგარეო ვაჭრობის, კერძოდ ექსპორტ-იმპორტის რეგულირების სრულყოფაა. მისმა გაუმჯობესებამ ქვეყნის სავალუტო შემოსავლების შევსება, ადგილობრივი წარმოების გაფართოება, დასაქმების ზრდა, ჯანსაღი კონკურენციული გარემოს ჩამოყალიბება და ეკონომიკის სტრუქტურული სრულყოფა უნდა უზრუნველყოს. ასევე, მსოფლიო ეკონომიკურ სისტემაში ქვეყნის სრულფასოვანი ინტეგრაციის პროცესიც უნდა დააჩქაროს.

საგარეო ვაჭრობის ბრუნვის ზრდა (1998 წელს 59 მლნ. აშშ. დოლარით გაიზარდა და 1242,6 მლნ. აშშ. დოლარი შეადგინა, რაც 1997 წლის მაჩვენებელს 5,0 პროცენტით აღემატებოდა) ბოლო წლების დადებითი ტენდენციაა. მიუხედავად ამისა, 1999 წლის I კვარტალში ეროვნული ვალუტის დევალვაციისა და საქართველოს წარმოების მასშტაბების შემცირებამ საგარეო ვაჭრობის მოცულობაზე არსებითი გავლენა მოახდინა. ამ პერიოდში საქართველოს საგარეო სავაჭრო ბრუნვამ 177,4 მლნ. აშშ დოლარი შეადგინა, ეს კი წინა წლის შესაბამისი პერიოდის მაჩვენებლის 68,7 პროცენტია. აღნიშნულიდან ექსპორტმა 36,7 მლნ. აშშ დოლარი (20,3 პროცენტი), ხოლო იმპორტმა - 140,7 მლნ. აშშ დოლარი (64,2 პროცენტი) შეადგინა. ამასთან, ქვეყნის უარყოფითი სავაჭრო ბალანსი წინა წლის ანალოგიურ მაჩვენებელზე 1,7-ჯერ ნაკლები ანუ 104 მლნ. აშშ დოლარი იყო.

**1999 წლის ვაჭრობის შედეგინა პერიოდთან**

**პირველ 4 თვეში თბსგ-ზე მოცულობამ 13 მლნ. აშშ დოლარი და წინა წლის ანალოგიურ შედარებით 2,5-ჯერ შემცირდა.**

1999 წლის საქართველოს უმსხვილესი სავაჭრო პარტნიორების პირველმა ათეულმა (იხ. ცხრილი №6) სავაჭრო ბრუნვის მიხედვით ცვლილება განიცადა.

ამდენად, 1999 წლის I კვარტალში წინა წელთან შედარებით ათი უმსხვილესი სავაჭრო პარტნიორის წილი მთელ სავაჭრო ბრუნვაში 4,4

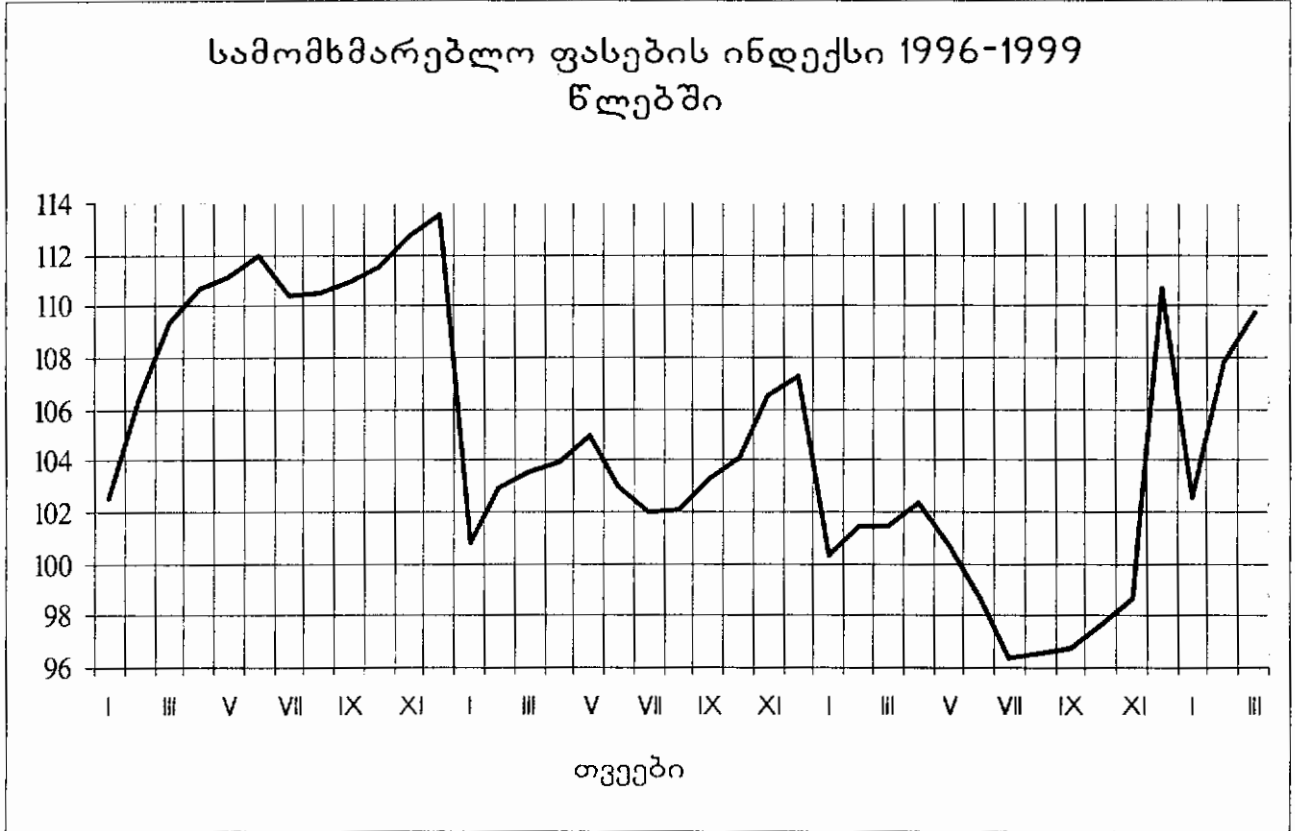


პროცენტული პუნქტით შემცირდა და 76,3 პროცენტი შეადგინა. ამ უმსხვილეს პარტნიორებს შორისაა დსთ-ს 4 ქვეყანა, რომელთა წილად მთელი საგარეო სავაჭრო ბრუნვის 43,6 პროცენტი მოდიოდა (წინა წლის ანალოგიურ პერიოდში 36,6 პროცენტი იყო).

ეროვნული ბანკი 1998 წლის დასაწყისიდან

მიხედვით ლარის აშშ დოლართან გადაცვლის ოფიციალურმა კურსმა მაქსიმუმს (1 აშშ დოლარი - 2,451 ლარი) 22 თებერვალს, ხოლო საბაზრო კურსმა (1 აშშ დოლარი - 2,59 ლარი) - 24 თებერვალს მიაღწია. ასეთი პიკის შემდეგ ლარის გადაცვლის კურსი იწყებს გამყარებას (კერძოდ 7 მარტიდან). ეს ყველაფერი, ძირითადად,

გრაფიკი №1



ოქტომბრამდე სავალუტო ბაზარზე ინტერვენციების მეშვეობით ასეთი სე ახერხებდა დოლართან მიმართებაში ლარის გადაცვლის სტაბილური კურსის შენარჩუნებას. ნოემბრის ბოლოდან ასეთი პოლიტიკის გაგრძელება აღარ მოხერხდა და იძულებული გახდა თავისუფალი სავალუტო კურსის პოლიტიკა გაეტარებინა.

1999 წლის იანვრის თვიდან თბილისის ბანკთაშორის სავალუტო ბირჟაზე ვაჭრობის მოცულობა (500 ათასი აშშ დოლარის ფარგლებში) მკვეთრად შემცირდა. მასში მხოლოდ კომერციული ბანკები იღებდნენ მონაწილეობას (ეროვნულმა ბანკმა მხოლოდ მარტის თვიდან დაიწყო თბსბ-ზე აშშ დოლარების შესყიდვა). საქართველოს ეროვნული ბანკის მონაცემებით 1999 წლის პირველ 4 თვეში თბსბ-ზე ვაჭრობის მოცულობა 13 მლნ. აშშ დოლარი იყო, წინა წლის ანალოგიურ პერიოდთან შედარებით ეს მაჩვენებელი 2,5-ჯერ შემცირდა. აღნიშნული თანხიდან ეროვნულმა ბანკმა მარტ-აპრილის პერიოდში 880 ათასი აშშ დოლარი შეიძინა.

1999 წლის 4 თვის ვაჭრობათა შედეგების

ადმინისტრაციული და პოლიტიკური გადაწყვეტილებების მიღების შედეგია, რის მიმართაც ბაზარი ძალიან მგრძობიარეა.

1999 წლის პირველი 4 თვის მონაცემებით, ეროვნული ბანკის მიერ ფულად-საკრედიტო სისტემაში განხორციელებული პოლიტიკის შედეგად საქართველოს ეროვნული ბანკის ანგარიშებზე წმინდა უცხოურმა აქტივებმა 368 მლნ. ლარი შეადგინა, ე.ი. წლის დასაწყისიდან ეს მაჩვენებელი 35 მლნ. ლარით გაიზარდა. აღნიშნული, უმთავრესად, მიმდინარე წელს უცხოური ვალუტის მოცულობის 27 მლნ. ლარით შემცირების ხარჯზე მოხდა.

ზემოთქმულ პერიოდში, წინა წელთან შედარებით, მთავრობის წმინდა დავალიანება 51,5 მლნ. ლარით გაიზარდა და 1 მაისისათვის 630 მლნ. ლარი შეადგინა (აქედან ცენტრალურ მთავრობაზე გაცემული სესხები 37 მლნ. ლარით გაიზარდა და 578,5 მლნ. ლარი შეადგინა). რაც შეეხება კომერციული ბანკების წმინდა დავალიანებას, იგი წინა წელთან შედარებით 3,4 მლნ. ლარით შემცირდა და მიმდინარე წლის 1 მაისისათვის 3,5

მლნ. ლარი შეადგინა. ხოლო სხვა წმინდა აქტივები 1999 წლის დასაწყისთან შედარებით 8,1 მლნ. ლარით შემცირდა და 1 მაისისათვის -400 ათასი ლარი შეადგინა.

**1999 წლის პირველ 4 თვეში ინფლაციის დონე 11,8 პროცენტზე დაფიქსირდა, რაც წინა წლის ანალოგიურ მაჩვენებელზე სამჯერ მაღალია.**

განხილულიდან გამომდინარე მთავრობის წმინდა დავალიანებების, სხვა აქტივების და ბანკების წმინდა დავალიანებების მაჩვენებლებების ცვლილებების შედეგად საქართველოს ეროვნული ბანკის წმინდა საშინაო აქტივები წლის დასაწყისიდან 40 მლნ. ლარით გაიზარდა და 632,4 მლნ. ლარი შეადგინა.

საყურადღებოა რომ, სარეზერვო ფული 1999 წლის პირველი 4 თვის პერიოდში 4,7 მლნ. ლარით გაიზარდა და 1 მაისისათვის 264 მლნ. ლარი შეადგინა (მიუხედავად იმისა, რომ მიმდინარე წლის იანვარ-აპრილში 10 მლნ. ლარით შემცირდა). მათ შორის:

- მიმოქცევაში ნაღდი ფული 3,3 მლნ. ლარით გაიზარდა და 225 მლნ. ლარი შეადგინა.
- კომერციული ბანკების საკორესპოდენტო ანგარიშებზე თანხები 10 მლნ. ლარით შემცირდა და 1 მაისისათვის 9,7 მლნ. ლარი შეადგინა.
- სავალდებულო რეზერვები 11,4 მლნ. ლარით გაიზარდა და 29,5 მლნ. ლარი შეადგინა, რაც ბანკების დეპოზიტების ზრდამ განაპირობა.

კომერციული ბანკების დეპოზიტების თანხა 1999 წლის პირველ 4 თვეში 24 მლნ. ლარით გაიზარდა და 1 მაისისათვის 180,5 მლნ. ლარი შეადგინა. აღსანიშნავია, რომ 1998 ფინანსური წლის განმავლობაში ლარზე მოთხოვნის დაცემამ და წლის ბოლოს მისმა დეველვაციამ მიმდინარე წელს კომერციულ ბანკებში დეპოზიტები (ეროვნულ ვალუტაში) 4,7 მლნ. ლარით შემცირა. ეს ძალიან ცუდი მაჩვენებელი მოსახლეობის ფულად-საკრედიტო სისტემის მიმართ უნდობლობის გამომხატველია, ეს კი უმთავრესად ეროვნული ვალუტის გაცვლითი კურსის დაცემის შედეგად მოსახლეობის ანაბრების გაუფასურებამ გამოიწვია. აღნიშნულთან ერთად მოსახლეობის უდიდესი ნაწილის დაბალი შემოსავლების დონისა და დაგროვების უმცირესი ნაწილის გათვალისწინებით მთელისურათი ნათელი ხდება. მიუხედავად ამისა დეპოზიტები უცხოურ ვალუტაში 29 მლნ. ლარით გაიზარდა და დეპოზიტების სტრუქტურაში, 75,5 პროცენტამდე მიაღწია (1998 წლის ბოლოს ანალოგიური

მაჩვენებელი 69 პროცენტი იყო).

ამ პერიოდში საქართველოს ეროვნულმა ბანკმა ინფლაციის სამართავად ფულად-საკრედიტო რეგულირება საქართველოს ეროვნული ბანკის წმინდა საშინაო აქტივების, საბიუჯეტო სექტორის წმინდა შიდა კრედიტების და წმინდა ოფიციალური საერთაშორისო რეზერვების ფულადი მაჩვენებლების ზრდის კონტროლით

განახორციელა. ამასთან აღსანიშნავია, რომ სახელმწიფო ბიუჯეტის შემოსავლების — გადასახადების დროულად ამოუღებლობის პირობებში, დამატებით კრედიტებზე ფინანსთა სამინისტროს მოთხოვნები საქართველოს ეროვნულმა ბანკმა არავითარ შემთხვევაში არ უნდა დააკმაყოფილოს, რადგანაც ეს პროცესი მიმოქცევაში ნაღდი ფულის ზრდას, უცხოური ვალუტის რეზერვების შემცირებასა და ინფლაციური მოლოდინის განმტკიცებას გამოიწვევს. დღევანდელ ეტაპზე ინფლაციის პროცესის ანალიზი და მისი სწორი პროგნოზი აუცილებელია, რადგან აღნიშნული განსაზღვრავს მშპ-ს, სახელმწიფო შემოსავლების და სხვა პარამეტრების დაგეგმვას.

თუ წლის დასაწყისიდან ოქტომბრის ჩათვლით ეროვნული ბანკი სავალუტო ბაზარზე ინტერვენციების მეშვეობით ასე თუ ისე, ახერხებდა დოლართან მიმართებაში ლარის გადაცვლის სტაბილური კურსის შენარჩუნებას, ნოემბრის ბოლოდან მან, სავალუტო რეზერვების მკვეთრი შემცირების გამო, უკვე ვეღარ შეძლო ასეთი პოლიტიკის გაგრძელება და იძულებული გახდა თავისუფალი სავალუტო კურსის პოლიტიკის განხორციელებაზე გადასულიყო. ყოველივე ამან სათანადო ასახვა ჰპოვა საქონლისა და მომსახურების ბაზარზე მოთხოვნა-მიწოდებაზე და, საბოლოოდ, ფასების დინამიკაზე.

უნდა აღინიშნოს, რომ თავისუფალ სავალუტო კურსზე გადასვლა არსებითად ცვლის მაკროეკონომიკურ სიტუაციას. 1999 წლის ინფლაციის დონის პროგნოზი ასეთია: ლარის დეველვაციის პროცესთან ერთად (სხვა ქვეყნების გამოცდილების გათვალისწინებით) ინფლაციის დონე კიდევ უფრო გაიზარდება, ე.ი. მთავრობის პროგნოზი არ გამართლდება (10 პროცენტის დონეზე). უკვე აღნიშნეთ, რომ 1999 წლის პირველი 4 თვის მონაცემებით დაფიქსირებულია 11,8 პროცენტიანი ინფლაცია (იხ. გრაფიკი №1), რაც საფრთხეს უქმნის სხვა მაკროეკონომიკური პარამეტრების პროგნოზირებას.