

ბიულეტენი

№ 25
1999
ივნისი

საქართველოს
სტრატეგიული კვლევებისა
და განვითარების ცენტრი



საკუთარ ტრანსპორტში
საქართველოში

ოჯახის შემოსავლების
მიმოსილვა

ეკონომიკური მიმოსილვა

FRIEDRICH
EBERT 
STIFTUNG

C 00 - 01545

**საქართველოს სტრატეგიული კვლევებისა
და განვითარების ცენტრი**

დავით ამაღლობელი
ლევან კილუჩაძე

საკუთრო ტრანსპორტი საქართველოში 2

ბრიგოლ ფანტულაია

ოჯახების შემოსავლების მიმოხილვა 18

დავით ლომიძე

ეკონომიკური მიმოხილვა 36

„Entwicklung des Transportsystems Georgiens“
("sahaero transporti sakartveloschi"), georgisch, 48 S.
Englische Annotation 'Lufttransport in Georgien. Übersicht der
Familieneinkommen', 5 S
Informationsblatt 'Ausgaben für materiel-technische Versorgungsmittel des
Staatseigentums', georgisch, 9 S.
Seminarreihe 'Wirtschaft, Finanzen und Sozialpolitik' vom Juni 1999
FES Georgien und Zentrum für strategische Forschungen und Entwicklung
Georgiens



საპარო ტრანსპორტი საქართველოში

■ დავით ამალაშვილი
ლევან კილურაძე

ქვეყნის ეკონომიკის ფუნქციონირება მჭიდროდაა დაკავშირებული მისი ინფრასტრუქტურის ერთ-ერთ მნიშვნელოვან დარგთან — საავიაციო ტრანსპორტთან. მოქალაქეთა და ტვირთების გადაყვანა გადაზიდვაში, საერთაშორისო სურთიერთობების გაფართოებისათვის ერთად, თანამედროვე საპარო 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 გამოჩენი ქვეყნის საპარო ტრანსპორტს, დანარჩენ სამყაროსთან სწრაფი და უსაფრთხო კავშირებისა, ასევე ვაჭრობის და ტურისტების განვითარებისათვის, დიდი როლი ეკისრება. აღნიშნული ფუნქციის შესასრულებლად საქარ-უპანასკნელი რვა წლის განმავლობაში საპარო ტრანსპორტის საშუალებების განხორციელებისა და ტვირთების განხორციელების მიზნით მოქმედებული

ტექნიკა და ტექნოლოგიის საერთაშორისო სტანდარტებთან შეუსაბამობა; ხოლო მისი განვითარების ხელშეშლილი ფაქტორებია: არსებული ეკონომიკური და ფინანსური სინჩელები, არაადეკვატური ინფრასტრუქტურა, ტექნიკური მომსახურებისა და ექსპლუატაციის არაადეკვატური სისტემა, მმართველობითი და ორგანიზაციული ხასიათის პრობლემები, საერთაშორისო სტანდარტების დაუცველობა და მალაკალიფიციური კადრების არარებობა. 90-იანი წლების დასაწყისში გაგზავნილი და მიღებული მგზავრების საერთო რაოდენობა 2,765 მილიონიდან 532 ათასამდე შემცირდა. 1993 წლიდან 1998 წლამდე მგზავრებულების 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, პრაღა, ფრანკფურტი, დუბეი, ვნუკოვო, სანკტ-პეტერბურგი, სამარა, ეკატერინბურგი, სოჭი, როსტოვი, ვოლგოგრადი, კიევი, დონეცკი, ტაშკენტი, კრასნოდარი. ხოლო უცხოური

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

რვა წლის განმავლობაში საპარო ტრანსპორტის განვითარების მიზნით მოქმედებული

საინტერესოა გავეცნოთ დარგში მიმდინარე ეკონომიკურ პროცესებს. საპარო ტრანსპორტში მგზავრებულებისა და ტვირთბრუნვის მონაცემები აეროპორტების და ავიაკომპანიების მიხედვით ცალკე გაანალიზდება. უკანასკნელი რვა წლის განმავლობაში საქართველოში მგზავრებულებისა და ტვირთბრუნვის მაჩვენებლები კატასტროფულად შემცირდა. კერძოდ, თუკი 1990 წელს მგზავრებულების საერთო მოცულობამ 2,765 მილიონი მგზავრი შეადგინა, 1997 წელს ეს მაჩვენებელი 531 ათასამდე შემცირდა, რაც დაახლოებით 5ჯერ 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 მგზავრებულების მოცულობა კვლავ კლების ტენდენციით ხასიათდებოდა.

საერთო კლება და მასხასიათებელი 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 საპარო ტრანსპორტის განვითარების მიზნით მოქმედებული

1998 წელს საქართველოს აეროპორტების მიხედვით მგზავრებულების საერთო მოცულობა, წინასწარ შედარებით, კიდევ უფრო შემცირდა და 494 ათასი მგზავრი შეადგინა. საქართველოში დღესდღეობით სამოქალაქო ავიაციის ექვსი აეროპორტი ფუნქციონირებს. მათ შორისაა: 15,5% საპარო ტრანსპორტზე მოქმედებს.

1998 წელს სატრანსპორტო დარგიდან მთლიანად გიუჯეტში 60 მილიონ ლარი გადარიცხა, აქედან 9,3 მილიონი ლარი ანუ ფუნქციონირებს. მათ შორისაა: 15,5% საპარო ტრანსპორტზე მოქმედებს. მათ შორისაა: 15,5% საპარო ტრანსპორტზე მოქმედებს. მათ შორისაა: 15,5% საპარო ტრანსპორტზე მოქმედებს.

თბილისის აეროპორტზე მგზავრების განხორციელების მიზნით მოქმედებული

ქვეყნის მგზავრებულებისა და ტვირთბრუნვის საერთო მოცულობის 81% მოდის. მეორე ადგილზე მგზავრებულების მიხედვით ქუთაისის აეროპორტი, ხოლო ტვირთბრუნვის მიხედვით — სენაკის აეროპორტი. მეოთხე ადგილზე, როგორც ტვირთბრუნვის, ისე მგზავრებულების მიხედვით იმყოფება ბათუმის აეროპორტი. რიგით მესამე ადგილზე იმყოფება აეროპორტი.

1998 წლის მონაცემებით საქართველოში ტრანსპორტის განვითარების მიზნით მოქმედებული

რომელმაც 1998 წელს მთელი მგზავრებულების 0,3% განხორციელა. 1998 წლის მონაცემებით საქართველოში როგორც მგზავრებულების, ისე ტვირთბრუნვის მაჩვენებლების მიხედვით პირველ ადგილზე ავიაკომპანია „საქართველოს ავიასაზები“ 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 ავიასაზების“ მეშვეობით განხორციელდა. მგზავრებულების მოცულობის მიხედვით მეორე ადგილზე ავიაკომპანია „ეარჯორჯია“, შემდეგ „სოხუმის ავიასაზები“, „მიმინო“, „ავიაცენტრუსკრივი“ „ტრანსავიასერვისი“, „ეარჯუნა“, „გაკო“, „აბავია“

და „ორბი“. ტვირთბრუნვის მიხედვით ასევე პირველ ადგილზე „საქართველოს ავიასაზები“, მეორე ადგილზე ავიაკომპანია „ეარჯორჯია“, მესამეზე „სოხუმის ავიასაზები“ და მეოთხეზე „მიმინო“

ტრანსპორტის დარგების საპარო ტრანსპორტის საშუალებით გადაზიდული ტვირთებისა და

გადაყვანილი მგზავრების საერთო მოცულობა მნიშვნელოვნად ზამორჩნება დანარჩენი დარგების მიხედვით შესაბამის მონაცემებს. მაგალითად, 1998

წელს საპარო ტრანსპორტის ტვირთბრუნვის მოცულობა 4 ათასი ტონა ანუ მთელი ტვირთბრუნვის მოცულობის (მთლიანი სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის შიგნით) 0,2% იყო. რაც შეეხება მგზავრებულების, 1998 წელს საპარო ტრანსპორტის საშუალებით განხორციელდა

მთელი მგზავრებულების დაახლოებით 0,1%. აღსანიშნავია, რომ 1998 წლის მონაცემებით საქართველოს საავიაციო ბაზრის დაახლოებით 12% (მხოლოდ მგზავრებულების მონაცემების მიხედვით) უცხოურ ავიაკომპანიებზე მოდის. როგორც ტვირთბრუნვის ისე მგზავრებულების საერთო მოცულობაში საპარო ტრანსპორტის წილი განსაკუთრებით მწირია, მიუხედავად ამისა, საპარო ტრანსპორტის დაბეგვრიდან ბიუჯეტში მოხილვებულ სახსრების წილი საკმაოდ მაღალია. 1995 წელს საპარო ტრანსპორტიდან ბიუჯეტში უფრო მეტი სახსარი

შეედინებოდა, ვიდრე სხვა ნებისმიერი სატრანსპორტო ქვედარგიდან. ხოლო 1996 წლიდან მდგომარეობა შეიცვალა და საკონინგზო ტრანსპორტიდან ბიუჯეტში გადარიცხული ტრანსპორტის მოცულობამ გადაასწრო საპარო ტრანსპორტს, უკვე 1997 წლიდან სატვირთო ტრანსპორტის, ბიუჯეტში მოხილვებულ თანხების მოცულობის მიხედვით, საპარო ტრანსპორტზე წინ აღმოჩნდა. 1998 წლის მდგომარეობით, სატრანსპორტო დარგიდან მთლიანად ბიუჯეტში 60 მილიონი ლარი გადაირიცხა, აქედან 9,3 მილიონი ლარი, ანუ 15,5% საპარო ტრანსპორტზე მოდიოდა. 1999 წლის პირველი კვარტლის მონაცემებით კი საპარო ტრანსპორტიდან ბიუჯეტში 12 მილიონი ლარი გადაირიცხა.

გლობალური ტენდენციებიდან გამომდინარე საპარო გადაზიდვების მსოფლიო სისტემაში

მომავალი ათი წლის მანძილზე ნავარაუდევია ყოველწლიური 6 პროცენტითი ზრდა.

2008 წლისათვის საბართველოში საპაერო გადაზიდვების საერთო მოცულობა წელიწადში 800-900 ათას მგზავრს მიაღწევს, რაც 1990 წლის ფაქტიურ მაჩვენებელზე, საქართველოს გეოპოლიტიკური მდებარეობის ეფექტიანი გამოყენების, პოლიტიკური სტაბილიზაციის, ეკონომიკური კავშირების გაუმჯობესების პირობებში, აგრეთვე საქართველოს საავიაციო სისტემის ტექნიკური გადაზიდვების და მოცემული დარგის მხარდაჭერი დარგების (მაგალითად ტურიზმის) განვითარებით, არსებულ პროგნოზს კიდევ უფრო გაზრდულად და ოპტიმისტურად შეგვიძლია მივუდეთ.

მიმდინარე 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, ამნიშნების მიხედვით სამოქალაქო ავიაციის სისტემაში განხორციელებული რეორგანიზაციის შედეგები შეეხო და შესაბამა საბართველო ეკონომიკის ყველა ძირითად პრინციპს: საკუთრების ფორმის შერევა, გეოგრაფიკული მდებარეობისა და ფასნარმოქმნის თავისუფლებას, კონკურენტულ გარემოს, სახელმწიფოს როლის შემცირებას.

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

მატერიალური რესურსები და ორგანიზაციული ერთიანობა, მას 1991-1998 წლებში არცერთი დღე არ შეუწყვეტია ფუნქციონირება.

მიუხედავად მწირი ტექნიკისა, სამოქალაქო ავიაციამ უკვე დაიწყო ხნის დაკავებულ ევროპულ საავიაციო ბაზარზე თავისი ადგილი დაიკავა. პროფესიონალთა ერთმა ნაწილმა შეიძლება და განხორციელდეს ავიაციის სახელმწიფო რეგულირების ფუნქციები. მნიშვნელოვანია, რომ სახელმწიფო და სამეურნეო ფუნქციების გამიჯვნის დამოუკიდებელი სამეურნეო ერთეულები იძულებული გახდნენ მთელი სამეურნეო პროცესის განხორციელებაზე და პასუხისგებლობაზე თავის თავზე აეღო. მეორეს მხრივ, ცენტრალიზებულ დაგეგმვასა და მართვაზე უარის თქმით გაზარდა შიდა და გარესამეურნეო ურთიერთობების როლი. მათ საქმიანობაზე გავლენას ახდენს ტექნოლოგიური, საბუღალტრო, ეკონომიკური პროცესების სწორი მიმართულება, უადრესად 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 მტკად მიმე ეკონომიკური სიტუაციის პირობებში, ძირითადად უზრუნველყოფილია მოსახლეობის და მეურნეობის მოთხოვნილება გადაყვანა-გადაზიდვებზე და რაც მთავარია უზრუნველყოფილია შედარებით უსაფრთხო ფრენა.

მიუხედავად სრულიად არათანამედროვე ტექნიკისა, საქართველოს ავიაცია დამზიდველები საერთაშორისო ბაზარზეც ფუნქციონირებენ. ამჟამად საპაერო 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 სამასამდე 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 რეკონსტრუირებულ აეროპორტს და აქ არსებული მომსახურების ტექნოლოგია თანამედროვე დონისაა. ავტოპორტის განვითარებაში თავისი როლი შეიტანა საავიაციო დარგის და მისი პრობლემების სახელმწიფო დონეზე აყვანამ და პრეზიდენტის მიერ აეროპორტებში საბაჟო, სასაზღვრო, საკანონ-ტინო და სხვა სამსახურების შეთანხმებული მუშაობის შესახებ მიღებულმა გადაწყვეტილებებმა.

ჩვენი ქვეყნის ევროპა-ზაზის სატრანსპორტო კორიდრში ჩართვის აქტიურ პროცესში სამუშაოდ იშვიათად მოხსენიება ავიაციის ადგილი. ამასთან, ამ მიმართულებით განუვლია საკმაოდ მნიშვნელოვანი საქმიანობა, რომელიც რეგიონის საავიაციო სატრანსპორტო პროცესებზე მძლავრად მოქმედებს.

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

თანამედროვე პირობებში საპაერო გახდა საპაერო სამარშრუტო ქსელის დახვეწა, ახალი საერთაშორისო სანავიაციო 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 გაავლის გარეშე, ევროპულ სახელმწიფოებთან ავსპირებს. საქართველოსა და უცხოეთის ავიაციისთვის ეს ფაქტორი, როგორც პოლიტიკური ისე ეკონომიკური მნიშვნელობისაა. ახალი ტრასის არსებობით შეზღუდვა საფრენი მანძილი, რამაც გამოიწვია აფრიკის დროისა და სანავიაციო ეკონომია, საავიაციო ტექნიკის რესურსის დაზოგვა და სხვა.

საქართველოს საპაერო სივრცეში გამავალ მარშრუტებს ამჟამად ყოველდღიურად იყენებს სხვადასხვა ქვეყნების 40-ზე მეტი საპაერო ხომალდი, რასაც საქართველოსთვის შესაბამისი სემონავალი მოაქვს. ამასთან, შესაძლებლობის მხოლოდ მინიმუმამ გამოყენებული, რადგან ასეთი ფრენების ინტენსივობის ზრდის დიდი რეზერვი

არსებობს. ამ პროცესების გამხორციელებელი სანარმო „საქაერონავიგაცია“ ყოველწლიურად 40.000-ზე მეტ ხომალდს ემსახურება. მისი ლირებული მომსახურების ტექნოლოგია საბირჟეული შენატანების გათვალისწინებით, 10 მლნ. ლარზე მეტია.

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

გასათვალისწინებელია, რომ საავიაციო ბიზნესი მტკად რთული, მრავალსახა და არასტაბილურია და, საერთაშორისო პრაქტიკიდან გამომდინარე, უმეტეს შემთხვევებში ვერ უზრუნველყოფს რეანიმაციულ პროცესებს. ამ დარგის განვითარების პროცესი მნიშვნელოვანია დამოუკიდებელია სინფისტიკალი პოლიტიკის სწორად ნარმართვასა და დროულად განხორციელებაზე, რადგან დროის ფაქტორი მტკად მნიშვნელოვანია.

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

◆ საკუთარი ძალებით ექსპლუატაციაში შევიდა თბილისის აეროპორტის რეკონსტრუირების ახალი ასაფრენი-დასაფრენი პილიტი, რითაც ყველანაირი ტიპის თვითმფრინავების შეუზღუდავად მიღების საშუალება შეიქმნა.

◆ ევროპის განვითარებისა და რეკონსტრუირების ბანკის კრედიტების (12.5 მლნ. დოლარი) დახმარებით და საკუთარი სახრებით მოსოფლიო სტანდარტების დონეზე რეკონსტრუირდა თბილისის აეროვავზალი, რითაც გაიზარდა მგზავრთა გამტარუნარიანობა (1200 მგზ/სთ-ში) და გაუმჯობესდა მომსახურების დონე.

◆ ავიაციის მსახურების წინ გადადგმული ნაბიჯია ავიაციის სწავითი მომხარავებისათვის ბრიტანულ ფირმა „ბრიტიშ პეტროლიუმთან“ ერთად შექმნილი სანარმო. აღნიშნული საქმიანობისათვის უცხოეთმა პარტნიორმა 3.5 მლნ დოლარის ინვესტიცია განახორციელა.

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

◆ ფუნქციონირება დაიწყო სენავის აეროპორტი.

◆ ავიასანარმოებში ავტომატიზებული და კომპიუტერული სისტემების დანერგვა; გადაზიდვების, რეალიზაციისა და დეკავშნის საერთაშორისო სისტემებში ჩართვა განხორციელდა.

მატერიალური ბაზის რეანიმაციის მეორე და ძალზე მნიშვნელოვანი მიმართულებაა საპაერო მიმოსვლის მართვის სისტემების თანამედროვე ტექნიკით აღჭურვა. ამით საქართველოს ფარგლებში ფრენების ინტენსივობა გაიზარდება, რაც ბიუჯეტის შემოსავლის დამატებითი წყაროა. იმისათვის, რომ ამა თუ იმ ავიაკომპანიამ საქართველოს საპაერო სისტემების მოძრაობის პრობლემები გადაწყვიტოს, საჭიროა ქვეყნის მიერ სამი ძირითადი მოთხოვნის დაკმაყოფილება. კერძოდ: ფრენის მარშრუტის შემოკლება, ქვეყნის საპაერო სივრცეში ფრენის უსაფრთხოება, სატრანზიტო რეისებზე საერთაშორისო დონის ტარიფების დაწესება. დარგის ტექნიკური მდგომარეობიდან გამომდინარე, შეუძლებელია მეორე კომპონენტის დაკმაყოფილება, ვინაიდან საქართველოში საპაერო ტრანსპორტის ნავიგაციის მხრივ ძალზედ მძიმე სიტუაცია შეიქმნა. ამ საკმარისობას თლიანდა ორგანიზაცია „საჰაერონავიგაცია“ მართავს, ბუნებრივია, აღნიშნულ დარგში იგი მონაპოლისტია. აერონავიგაციური მოწყობილობების მორალური და ფიზიკური ცვეთის გამო ქვეყანაში საავიაციო მდგომარეობა შეიქმნა და მცირე ხანში არსებული რადიოლოკაციური სადგურები კატასტროფული მდგომარეობის წინაშე აღმოჩნდებოდნენ. ამ პრობლემის მოსაგვარებლად საქართველოს საპაერო 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 „ექსიმბანკს“ მიერ გამოყოფილი კრედიტის მეშვეობით მოხდება. პროექტის მიხედვით დაგეგმილია საქართველოს ტერიტორიაზე მიწის ზედა რადიოლოკაციური სადგურების საერთაშორისო სტანდარტების შესაბამისად მოდერნიზაცია. აღნიშნული ამოცანის გადასაწყვეტად საპაერო მართვის მიწის ზედა მოწყობილობების მწარმოებელი და დამონტაჟებელი ამერიკული კომპანია „ნორტროპ გრუპს“ თანგაფორმდა კონტრაქტი. ამ პროექტის განხორციელება დაიწყო და მიმდინარე წელს 16 მილიონი დოლარის ათვისება დაგეგმილი. საგარეო დრო, პროექტი მომავალ წელს დასრულდება. საგარეო დრო, რომ პროექტის განხორციელებით საქართველოს საპაერო სივრცის გამოყენების ინტენსივობა გაიზარდება, შესაბამისად შემოსავლებიც მოიმატებს.

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

გადაწყვეტილი მატერიალური ბაზის ყველაზე მთავარი კომპონენტის — თანამედროვე თვითმფრინავების საკითხი, შეუძლებელი იქნება აღმასვლაზე მსჯელობა. აქ კი მდგომარეობა უდავოდ კრიზისის, დღიამოვლად ყოველგვარი სტატისტიკის, უაღმავლოა და ძალიან მალე კატასტროფული იქნება.

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

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

საპაერო ხომალდების პარკის შევსება საღიზინო 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 შეიქმნა საჭირო. დღევანდლისობით, 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 მოზიდვებას, რაც მათი შემდგომი განვითარების ხელშეწყობა ფაქტორია.

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

საპირობო შიდაგარეო სხალმწიფოს მიდგომა ავიაციის მიხარტ და ჩამოყალიბდას ერთიანი მკლავრი, ფლაგმანური ავიაკომპანია, რომელიც კონკურენციას მძხარტორიალურების პრინციპით აწარმოვას.

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

ავიაკომპანიებთან კონკურენციას. სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციების მიდგომასა და ქვეყნების მიმართ რეკომენდაციებს — თავი შეიკავოს კონკურენციის შესახებ ნაცინალური კანონების გამოყენებისაგან, დიდი ხნის და სხვადასხვა ქვეყნებში კარგად აპრობირებული საფუძველი აქვს. საერთაშორისო ორგანიზაციების მიერ ცალსახადაა განსაზღვრული, რომ კონკურენციის შესახებ კანონების ავიაციაზე ექსტერიტორიალური რეკომენდაცია განსაკუთრებულად მძიმეა. ეს რეკომენდაციები ეკამოიყენება ყველა ცივილიზებულ ქვეყანაში და ჩვენც უნდა გამოვიყენოთ. ქვეყნის შიგნით ადგილობრივი ავიაკომპანიებისათვის კონკურენტული გარემოს შექმნა, ჩვენი საკუთარი გამოცდილებიდანაც გამომდინარე უნდა შევქმნიან პოლიტიკა. ამის შედეგი არა ქართული ავიაკომპანიების გაძლიერება, არამედ პირიქით დასუსტება იქნება. ბევრი მათგანი გაკოტრდა კიდევც. არსებული

სიტუაციით ისარგებლეს უცხოურმა ავიაკომპანიებმა და საქართველოს ბაზარს თანდათანობით ეპატრონებია. ამიტომაც ერთიანი, ფლაგმანური ავიაკომპანიის შესაქმნელად დროული მოქმედება დასერიოზული ნაბიჯების გადადგმა საჭიროა. აღსანიშნავია, რომ უკვე იყო ერთიანი ავიაკომპანიის შექმნის მცდელობა, სამწუხაროდ მან ფიცაკო განიცადა. დაგეგმილი იყო საქართველოში მოქმედი რამოდენიმე ავიაკომპანიის გაერთიანება, მაგრამ ინტერესები იმდენად გაიყო, რომ აღნიშნული ამოცანა ვერ განხორციელდა. ამ შემთხვევაში სახელმწიფომ უნდა გამოავლინოს 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 აუცილებელის გამახვილებაა საჭირო. ისინი უფრო ეფექტურია 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 რომელთა გავლენაც ასევე მნიშვნელოვანია, ხოლო მათი გადაწყვეტა ისევე ავიატორების მოვალეობა ვადლებულა.

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

ავიომობილის არაპროფილური შემოსავლის ზრდაში, საავიაციო ბაზრის დაცვისა და საპაერო სივრცის გამოყენების ეფექტურობის ორგანიზაციულ მხარეში არსებობს გამოყენებული რეზერვები. გადასაწყვეტი და სათანადოდ შესათანხმებელია საერთაშორისო საპაერო ტრასების ახალი სრულტყვის ჩამოყალიბება და მწყობრში შეყვანა. მოსაგვარებელია აერონავიგაციური ინფორმაციის დროული და უზუსტი გამოქვეყნება, ფორმალბების გასაიაოლებლად მნიშვნელოვანი ზომების გასატარებელი. ყველაფერი ეს საჭიროებს დროული გადაწყვეტილებების მიღებას.

მნიშვნელოვანი პრობლემაა. აეროპორტის არაპროფილური შემოსავლების ზრდაში, საავიაციო ბაზრის დაცვისა და საპაერო სივრცის გამოყენების ეფექტურობის ორგანიზაციულ მხარეში არსებობს გამოყენებული რეზერვები. გადასაწყვეტი და სათანადოდ შესათანხმებელია საერთაშორისო საპაერო ტრასების ახალი სრულტყვის ჩამოყალიბება და მწყობრში შეყვანა. მოსაგვარებელია აერონავიგაციური ინფორმაციის დროული და უზუსტი გამოქვეყნება, ფორმალბების გასაიაოლებლად მნიშვნელოვანი ზომების გასატარებელი. ყველაფერი ეს საჭიროებს დროული გადაწყვეტილებების მიღებას.

დღეისათვის საქართველოში საავიაციო კომპანიების ერთ-ერთი ყველაზე სერიოზული პრობლემაა სწორად წარმართული მენეჯმენტი.

დღეისათვის საქართველოში საავიაციო კომპანიების ერთ-ერთი ყველაზე სერიოზული პრობლემაა სწორად წარმართული მენეჯმენტი. შეიძლება ითქვას, რომ ავიასპეციალისტებმა გარკვეულწილად შეისწავლეს საავიაციო საქმიანობის სახელმწიფო რეგულირება, მაგრამ მარკეტინგისა და მენეჯმენტის ორგანიზაცია მოუგვარებელია. იგი პრაქტიკულად არ არსებობს, რაც საერთაშორისო საპაერო 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, ეხლაც და მომავალში საქართველოს ავიაცია, ახალი ტექნიკის შეძენის პირობებზე ვიკ, ვერ იქნება კონკურენტუნარიანი. ამიტომაც, ტექნიკურ რეორგანიზაციასთან ერთად აუცილებელი იქნება მენეჯმენტის დასავლური მეთოდების დანერგვა და დარგის შიგნით შესაბამისი საკადრო პოლიტიკის გატარება.

საერთაშორისო პრაქტიკა გვიჩვენებს, რომ საპაერო ტრანსპორტის მნიშვნელობა (მისი პრიორიტეტულობა) ყველა სახელმწიფოში ხელისუფლების განსაკუთრებული ყურადღების და ზრუნვის საგანია. შესაბამისი 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 გალატაკებული, კონკურენტუნარიანი და გადახდისუნარიანი ავიაკომპანია.

სამოქალაქო ავიაციის დარგში საქართველოს მიერ გატარებული პოლიტიკას შიდა ხასიათისაა, ხოლო მსოფლიო სამოქალაქო ავიაცი დღესდღეობით გლობალური მიდგომით ხასიათდება. ამ თვალსაზრისით, განვითარებული ქვეყნების სულ უფრო აქტიურად და არგუმენტირებულად სვამენ საკითხს ავიაციის შემდგომი გლობალიზაციისა და ლიბერალიზაციისათვის. უკანასკნელის ქვაკუთხედი ნარმოაჩენენ მრავალმხრივ ხელშეკრულებებს, რამაც უნდა უზრუნველყოს დენდრეტული 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; **საპარტიველოს სამომავლო ავიაციის ერთ-ერთი საინტერესო ნიციბატივა ამიერკავკასიის რეგიონალური საავიაციო თანამშრომლობა.**

(ფრენის დღეები, განრიგი, სისშირე, მინოდების მოცულობა, ფასები) და მოუკიდებლად შეფასება და გადაწყვეტა შეუძლებელი; სახელმწიფოს მხრიდან რიგი

სუბსიდიების გამოყოფის, აგრეთვე მხარეთა (სახელმწიფოთა) შორის წარმოქმნილი სადავო საკითხების გადწყვეტის აუცილებლობა იხსნება და სხვა.

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 მოასრულებს. მსოფლიო ავიაციაში მიმდინარე შეჯიბრება 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 სხორციელდება.

მომავალში საქართველოს საავიაციო პოლიტიკა ლიბერალიზაციის სისტემის მიმართ შემდეგნაირად უნდა ჩამოყალიბდეს:

- ◆ საქართველო საერთო გლობალური ლიბერალიზაციის სისტემის ჩამოყალიბების წინააღმდეგე არ უნდა იყოს. რადგან მისი არსებობა გამოიწვევს მომხმარებელთა ინტერესების დაცვის გაუმჯობესებას, აეროპორტების და სანაოსნო ორგანიზაციების შემოსავლების ამკარად გაზრდას, ახალი მარშრუტების ჩამოყალიბებას და მათ მრავალმხრივ მომსახურებას;

- ◆ გლობალური ლიბერალიზაციის დანერგვისას, საქართველოს მხრიდან ეროვნული ავიაკომპანიების ინტერესების დაცვის შექმნაში 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.

ამ თვალსაზრისით მნიშვნელოვანია საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის ერთი საინტერესო ნიციბატივა — ამიერკავკასიის

რეგიონალური საავიაციო თანამშრომლობა. მას სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციებზე აქტიურად უჭერენ მხარს. ინიციატივისადმი ამიერკავკასიის სამი რესპუბლიკის ავიასისტემების ინტერესიც დიდია. საჭიროა მას მიეცეს მეტი დინამიკა, რაც მთავარია, კომპლექსურად, ყველა მიმართულებით (არ უნდა შემოვიფარგლოთ მარტო საპაერო სივრცე) უნდა განხილვებოდეს.

სავიაციო ტრანსპორტის განვითარების აღნიშნული ინიციატივა, რაც საპაერო 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 „იკავო“-ს ეგიდით მალაი დონის სამუხაზოჯულის შექმნა გადამწყდა, რომელიც სომხეთის, აზერბაიჯანისა და საქართველოს შორის ერთობლივი თანამშრომლობისა და საპაერო მოძრაობის ერთობლივი მომსახურების კონვენციას შეიცავდა. ამ ინიციატივის განსახორციელებლად 1997 წლის 19-20 იანვარს თბილისში (სამოქალაქო ავიაციის გენერალური დირექტორების დონეზე) „იკავო“-ს პირველი თათბირი, ამიერკავკასიის საპაერო 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 დანერგვა ნარმოადგენს.

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

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

შორი და მოკლე რადიუსის საერთაშორისო ფრენების მოთხოვნებიდან გამომდინარე, ამიერკავკასიის საპაერო სივრცეს ერთგვაროვანი მოძრაობის მომსახურება და პროცედურები უნდა გააჩნდეს. ამიერკავკასიის საპაერო დერეფნში იდენტური ნების, პროცედურები და პრაქტიკა უნდა გამოიყენოს, ქვეყნის ტერიტორიის მიხედვით ფრენები ერთმანეთისაგან არ უნდა განსხვავდებოდნენ. ასეთი მიდგომა საერთაშორისო სატრანზიტო მოძრაობის ექსპლუატაციის და უნაწევრებელ გარემოში განხორციელების, თითოეული ქვეყნის ეკონომიკურად გამართლებული საპაერო სანავიაციო მომსახურების საშუალებას იძლევა. მაგალითად, ლუკატორის მონაცემების ურთიერთგაზიარების შემთხვევაში შესაძლებელია მინისზედა რადიოლოკაციური სადავრების რაოდენობის შემცირება. აღნიშნული მიდგომა შეეხება, აგრეთვე, აერონავიგაციული საშუალებებსა და კომუნიკაციის მოწყობილობებს. ყველაზე მნიშვნელოვანია ის ფაქტი, რომ „მარშონიზებული სისტემა“ საპაერო სივრცის მოქალაქეში და უფრო მოქმედად გამოყენების, მთლიანი მარშრუტები დასწვების შესაძლებლობას მოგვცემდა. აღსანიშნავია, რომ სახელმწიფოთა შორის მიღწეულ შეთანხმებებზე დაფუძნებული მართვის ერთობლივი მეთოდები იდენტური სწავლების სტანდარტების, სამუშაო პირობებისა და ექსპლუატაციის პრაქტიკის მქონე სტანდარტული გარემოს შექმნას შესაძლებელ გახდის. მოსალაგდნელია, რომ საპაერო ტრანსპორტის ამიერკავკასიის რეგიონალური რეგულირება საგრძობლად გააძვირებს ფრენის ექსპლუატაციას, დაბალი აერონავიგაციული მოსაკრებლის დაწესება შესაძლებელ გახდის და ამ სფეროს ავიასანარმოების ინფუსტრია გაიზრდება. გადაზიდვების მოსალოდნელია, თავის მხრივ, ინფუსტრუქციისა და საექსპლუატაციო ხარჯების დასაფარავად საჭირო შემოსავლების გადიდებას უზრუნველყოფდა.

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

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

ალანის შნავია, რომ ამერიკაცავსიის საჰაერო კორიდორის ერთობლივი ძალეებით განვითარების შესახებ შეთანხმება მიღწეულია. ამასთან, ამერიკაცავსიის საჰაერო დერეფნის მარშრუტების დადგენისა და საჰაერო მიმოსვლის მომსახურების ერთობლივი მართვის საკითხებზე დახმარების სურვილი გამოთქვა შვედეთის მთავრობამ, კონკრეტულად კი კომპანია — „სვედავიამ“.

1999 წლის იანვარში საპარტიო სპეციალური ფრენის ავიაციის დეპარტამენტს საერთაშორისო უფლებამოსილებას; ექსპერტების მიერ სამოქალაქო ავიაციის განვითარების ბენეფიციარების განხორციელება

1996 წელს საჰაერო ტრანსპორტის დეპარტამენტის მიერ ექსპერტების დახმარებით საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის განვითარების კონცეფციის შედგენის საერთაშორისო საკითხი დაიწყო. საქართველოს ხელისუფლების მხარდაჭერით გავრცელდა 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 წინაპირობის მოცივად, ასევე შემდგომი პერიოდის მოქმედების პრინციპებს ზოგადად მიმოიხილავს.

გენერალური გეგმის მიხედვით საჰაერო ტრანსპორტის დარგის განვითარების ხელშეწყობა რამოდენიმე კონკრეტული საკითხია წარმოდგენილი, კერძოდ, საავიაციო კანონმდებლობის საკითხი. არსებული საკანონმდებლო ბაზის ანალიზით და საერთაშორისო სტანდარტებთან საქართველოს გლობალურ სისტემაში ინტეგრაციის კუთხით განიხილება. უცხოელ 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 ნაკლებანებები; ქვეყნის მიერ ადმინისტრაციული ზემოქმედების აუცილებლობის შესაძლებლობა და უფლებამოსილებები, რომელიც მიმართულდება ექვება:

- საჰაერო ხომალდის შეჩერების
- კოდექსის ან რომელიმე წესის შესაბამისად გაცემული სერტიფიკატის შეჩერების, შეიცვლის ან გაუქმების 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 არაჯასალი კონკურენციის მიზეზია და თითოეული აეროპორტი ფინანსურ კრახამდე მიჰყავს. ამიტომაც, საქართველოს მთავრობამ უნდა გადაწყვიტოს — არსებული აეროპორტებიდან რომელი მიინიჭოს 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

მაჩვენებლები დასახელება	1997		1996		1995		1994		1993		1992		1991	
	აბსოლუტური	ცვლილება	აბსოლუტური	ცვლილება	აბსოლუტური	ცვლილება	აბსოლუტური	ცვლილება	აბსოლუტური	ცვლილება	აბსოლუტური	ცვლილება	აბსოლუტური	ცვლილება
განვითარებული	227	-18	268	+4	270	+2	259	-51	532	-68	775	-13	2397	12
განვითარებული	3.1	-1	3.5	+0.4	2.1	-0.4	4.5	-7.0	5	-3.3	3	-0.8	4473	4473
განვითარებული	4.47	-1	5.26	+0.79	7.67	+2.41	4.68	-2.0	582	-73	1228	-16	4473	4473
განვითარებული	45.0	-1	54.0	+9.0	58.4	+4.4	52	-	-	-	-	-	-	-
განვითარებული	7.0	-1	8.0	+1.0	5.0	-3.0	4.0	-4.3	7.0	-8.0	11.2	-16	57.0	57.0

ცხრილი №2

მაჩვენებლები დასახელება	1997		1996		1995		1994		1993		1992		1991	
	აბსოლუტური	ცვლილება	აბსოლუტური	ცვლილება	აბსოლუტური	ცვლილება	აბსოლუტური	ცვლილება	აბსოლუტური	ცვლილება	აბსოლუტური	ცვლილება	აბსოლუტური	ცვლილება
განვითარებული	280.5	+7	301.8	+21.3	319.0	+17.2	483.0	-164.0	532.0	-53.0	68	-68	2397	2397
განვითარებული	250.7	+2	245.9	-4.8	201.2	-144.5	322.0	-161.0	810.0	-488.0	775	-13	2397	2397
განვითარებული	531.2	-3	747.7	+216.5	520.2	-217.0	4.7	-4.7	532.0	-	-	-	-	-
განვითარებული	1.3	-19	1.6	+0.3	3.2	+1.6	2.6	-	-	-	-	-	-	-
განვითარებული	5.2	+106	2.5	-2.7	1.6	-1.6	2.6	-	-	-	-	-	-	-
განვითარებული	6.5	+9	4.1	-2.4	4.3	-0.2	7.3	+4.6	5.0	-2.3	3.0	-8	12.0	12.0

შენიშვნა: გადახვევების საერთო მონაცემებში არასრული წლიური მონაცემები აღნიშნულია. ბათუმი/9 თვე, აბაშა/9 თვე, აფხაზეთი/9 თვე.

შენიშვნა: მიღებული მონაცემები და ტენდენციები რამოდენიმე მაჩვენებლის მიხედვით არ არის მათითებული შექმნილი აეროპორტები: 1994 წელს — ქუთაისი, ბათუმი; 1995 წელს — ბათუმი; 1996 წელს — ბათუმი და ქუთაისი (მხოლოდ მიღებული მონაცემები); 1997 წელს — ბათუმი (მხოლოდ მიღებული მონაცემები).

მეზაგრობრუნვის და ტყიანობრუნვის მონაცემები ტრანსპორტის თითოეული დარგის მიხედვით ცხრილი №7

დასახელება	ტყიანობრუნვა ზღვ. ტ			ტყიანობრუნვა ზღვ. ტ/კმ			მეზაგრობრუნვა ზღვ. მკმ			მეზაგრობრუნვა ზღვ. მკმ/კმ					
	1998წ. პროცენტი	თანაბრ-დეკემბერი		1998წ. პროცენტი	თანაბრ-დეკემბერი		1998წ. პროცენტი	თანაბრ-დეკემბერი		1998წ. პროცენტი	თანაბრ-დეკემბერი				
		1997	% 1997 წ-თან		1997	% 1997 წ-თან		1997	% 1997 წ-თან		1997	% 1997 წ-თან			
ტრანსპორტის დარგი	23.5	19.7	24.0	121.8	6840	10411.2	172.7	204.8	178.1	207.5	116.5	5337.0	4140.7	4772.0	115.2
რეკონსტრუქციის ტრანსპორტი	8.5	7.2	8.4	116.3	2400	2006.2	127.0	4.5	1.9	23	121.7	585.0	293.7	393.8	134.1
საავტომობილო ტრანსპორტი	14.5	12.2	15.0	122.9	370	303.5	126.8	200.0	176.0	205.0	116.5	3900	3400.0	3910.0	115.0
საჰაერო ტრანსპორტი	0.004	0.003	0.004	133.3	70	45.3	138.8	0.3	0.22	0.23	100.5	850.0	447.0	488.2	104.7
საწყობო-საწარმო ტრანსპორტი	0.5	0.3	0.6	2-ჯერ	4000	3671.4	2-ჯერ	-	-	-	-	-	-	-	-

გადახიდების მანქანებზე ავიაკომპანიებზე 1998 წლის წლიური მონაცემებით

ავიაკომპანიების დასახელება	რეგულარული კომერციული ფრენები					არარეგულარული კომერციული ფრენები				
	საპ. ინვალდის შემც. ოპერატ. რაოდ.	გადახ. მკმ. რაოდ.	ფაქტ. ტვირთ. ტონა	მეზაგრობრუნვა /000	ტყიანობრუნვა /000	საპ. ინვ. შემც. ოპერატ. რაოდ.	გადახედნულ მკმ. რაოდ.	გადახედ. ტვირთ. ტონა	მეზაგრობრუნვა /000	ტყიანობრუნვა /000
„საქ. ავიახაზები“ საერთაშორისო შიდა	1662	99877	1049	172085	16431	75	1449	-	3094	346
„კორბი“ საერთაშორისო შიდა	36	1392	11	5376	508	-	-	-	-	-
„აერ. ვორჯია“ საერთაშორისო შიდა	143	24053	337	76969	8024	-	-	-	-	-
„აგაკ“ საერთაშორისო შიდა	153	9518	9518	16284	1449	47	1232	105	2904	642
<i>ქ ე ხ ი თ ე ს მ ო ნ ა ც ე მ ე ბ ი თ</i>										
„ბათუმი“ საერთაშორისო შიდა	114	6250	6250	10813	1040	-	-	-	-	-
„აიკაქსარგისკრეუი“ საერთაშორისო შიდა	417	15468	15468	21006	1976	32	536	191	597	597
„აბაკო“ საერთაშორისო შიდა	192	8314	26	16279	1519	4	64	-	20	2
„სოსხეშის ა/ხ“ საერთაშორისო შიდა	506	26825	370	53650	5563	-	-	-	-	-
„ეარ ზენა“ საერთაშორისო შიდა	227	7677	180	17612	1850	194	6182	1436	22659	7363
„დასარე“ საერთაშორისო შიდა										
„მომინი“ საერთაშორისო შიდა	230	16894	68	28944	2721					
„ტრანსავია სერვისი“ საერთაშორისო შიდა	71	6808	29	18722	1765					
<i>ქ ე 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 მანქანებზე საქართველოს აეროპორტებზე 1998 წლის წლიური მონაცემებით (ცხრილი №4)

საქაერო ტრანსპორტის დეპარტამენტი 1998 წლის ძირითადი მანქანებზე (ცხრილი №6)

	სულ საქართველოს								შიდა რეგულარული და არარეგულარული							
	საქაერო სომხეთის შერ. ოპერატ. რიცხ.	გადაზიდვები მგ. რაოდ.	მოდერულ მგ. რაოდ.	გადატემ. ტერიტი /ტონა	გადმოტემ. ტერიტი /ტონა	გადატემ. ფოსტა /ტონა	გადმოტემ. ფოსტა /ტონა	საქაერო სომხეთის შერ. ოპერატ. რაოდ.	გადაზიდვები მგ. რაოდ.	მოდერულ მგ. რაოდ.	გადატემ. ტერიტი /ტონა	გადმოტემ. ტერიტი /ტონა	გადატემ. ფოსტა /ტონა	გადმოტემ. 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	-	-	-		

მანქანებები	ზომის ერთეული	1997წ	1998წ	% 1997წ. შეს. პერ.
გადაზიდული ტვირთი	ათ. ტ.	3,1	4,1	132,3
ტვირთბრუნვა	მლნ. ტ. კმ.	45,3	60,4	133,3
გადაყვანილი მგზავრი	ათ. მგზ.	226,8	231,9	102,2
მგზავრთბრუნვა	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

საქართველოს ტრანსპორტის სამინისტროს საქაერო ტრანსპორტის ძირითადი მანქანებზე 1999 წლის I კვარტლის შედეგებით (ცხრილი №5)

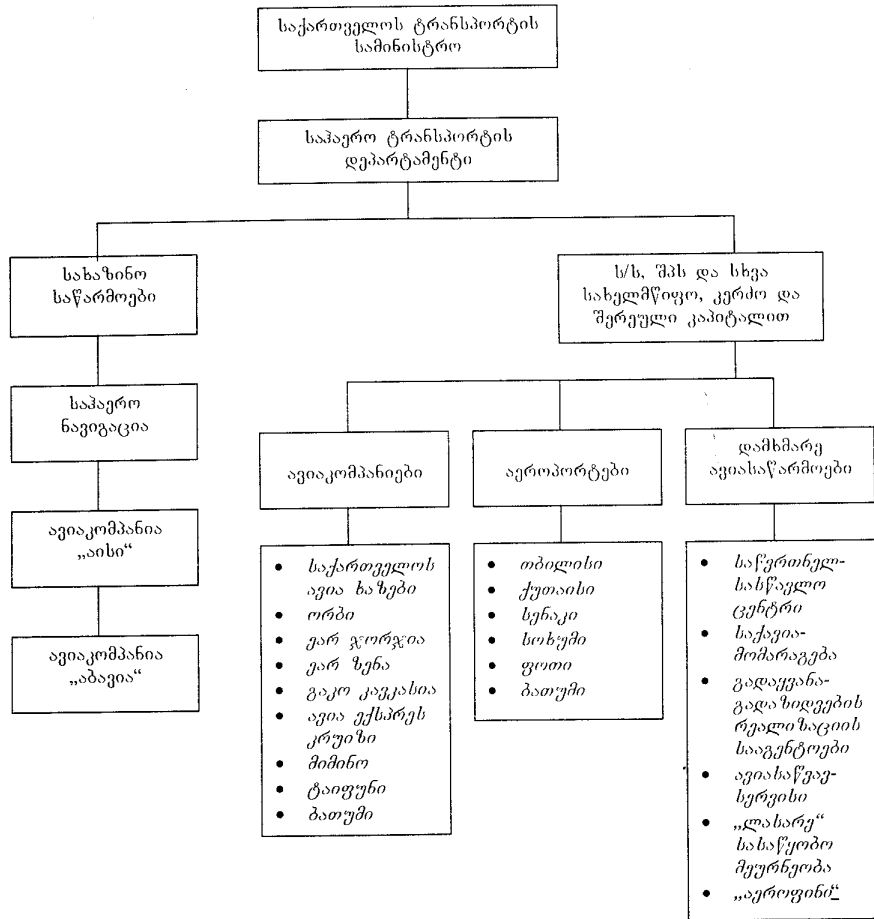
ტრანსპორტის სფეროს დაბეგრვიდან ბიუჯეტში მოხილესებული სახსრები (მილიონ ლარებში) (ცხრილი №8)

მანქანებელი	ერთეული	1999 წ. პროგნოზი	I კვარტალი			
			1998წ. შესაბ. პერიოდი	ოპერა. ტიული	% 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
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
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		

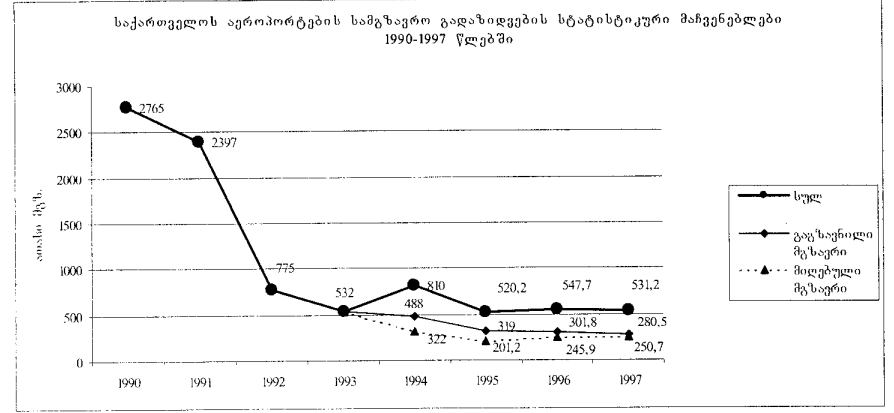
დასახელება	1995 წლის ფაქტი	1996 წლის ფაქტი	1997 წლის ფაქტი	1998 წლის პროგნოზი	1998 წლის ფაქტი	% 1997 წელთან	% 1998 წ-ის პროგნოზთან
სატრანსპორტო დარგი	16,6	22,1	43,4	50,0	60,0	134,8	120,0
სარკინიგზო ტრანსპორტი	4,6	9,0	12,8	7,6	14,9	116,4	198,0
სააეროშობილი ტრანსპორტი	0,5	2,8	10,8	16,8	15,8	155,5	106,3
საქაერო ტრანსპორტი	6,2	4,5	6,6	8,0	9,3	140,9	116,3
საზღვაო ადმინისტრაცია	-	-	0,2	-	0,3	150,0	-
საზღვაო-სანოსონი	1,0	0,6	2,0	3,0	2,9	145,0	72,5
ფოთის 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

სქემა №1

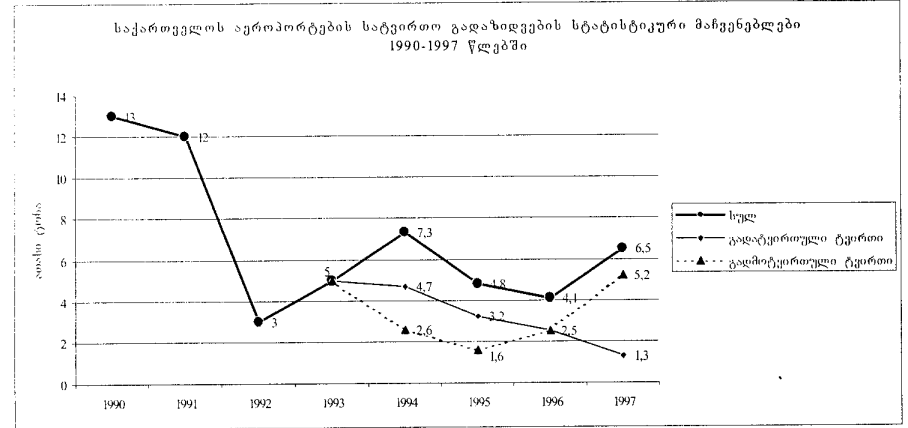
საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის ორგანიზაციული სტრუქტურა



გრაფიკი №1



გრაფიკი №2



ოჯახის შემოსავლის მიმოხილვა

გრეგოლ ფანცულაია

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

1998 წლის ზოლოს 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. აღნიშნულიარ შეიძლება დადებითად შეფასდეს, რადგან ლარის ერთადერთ საგადასმდელო საშუალებად საბოლოოდ დაამკვიდრების პროცესში სახელმწიფოს უუნარობას წარმოაჩენს.

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

არსებობს კიდევ ერთი შესაძლო მიზეზი,

რახედაც ყოველ მოხსენებაში გვიხდება ყურადღების გამახვილება და განსაკუთრებულ აქტუალურებას სწორედ ახლა, არჩევნების მოახლოებისას იქნეს, კერძოდ, შემოსავლებისა და საარსებო მინიმუმის მექანიკური გაცოცხლების და არსებული საეკონომიკური მდგომარეობის ვარდნის ფერებში წარმოჩენის ტენდენცია შეიძინება.

შემოსავლების ზრდის მიუხედავად, 1998 წლის ბოლოსათვის საარსებო მინიმუმი კიდევ უფრო მნიშვნელოვნად, 8%-ით გაიზარდა და დეკემბრის თვეში ოთხსულიან ოჯახზე 183 ლარი შეადგინა (1998 წლის II კვარტლის მონაცემის — 167,3 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, თვეში 183 ლარი შეადგინა.*

93%-მდე შემცირდა. (იხ. დან. №1)

ქვეყანაში ინფლაციისა და ფასების ზრდის პირობებში, საშუალო შემოსავლის ზრდისაგან განსხვავებით, საარსებო მინიმუმის ზრდა სრულიად ლოკალურია. თუ სხვადასხვა სიდიდის ოჯახების საარსებო მინიმუმს განვიხილავთ (იხ. დან. №2), დავინახავთ რომ აღნიშნულის მკვეთრი ზრდა ქვეყანაში მიმდინარე ინფლაციურ პროცესებს ემთხვევა. აქაც გარკვეულად 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 0,9% და საარსებო მინიმუმის 0,26 პუნქტით ცვლილებას გულისხმობს. წინა გამოკვლევაში შევეცადეთ ასეთი

შემოსავლების გათვორება რეალურა იქნებოდა. სამწუხაროდ, აღნიშნულის მიზეზი დანახარჯების მნიშვნელოვანი შემცირებაა, რასაც კარგ ტენდენციად ვერ შევიჩნევთ.

1999 წლის ინფლაციისა და საარსებო მინიმუმის ცვლილების დინამიკას (დან. №3), გასულ წელთან შედარებით, სრულიად განსხვავებული სურათი აქვს. I კვარტლის მონაცემების მიხედვით საარსებო მინიმუმის ცვლილება 17,78%-ით

მოსახლეობის 49,6% შემოსავლის დონით საარსებო მინიმუმის დონეზეა.

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

საშუალო შემოსავალი ქვეყანაში საარსებო მინიმუმის 95%-ს შეადგინდა, 1998 წლის ზოლოსათვის ეს მაჩვენებელი 93%-მდე შემცირდა.

მეორე შესაძლო მიზეზია, ის რომ 1999 წელს საჭირო 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 მეტწილზე 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 ვხედავთ, 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 მინიმუმის მიღმა მცხოვრებთა რიცხვის მიხედვით მდგომარეობა სავალალო იმართისა და გურიის მხარეებში და თავად თიბლისშიც, სადაც საარსებო მინიმუმის მიღმა მცხოვრებთა რიცხვი მოსახლეობის, შესაბამისად, 57,2%-ს, 55,2%-ს, და 53,9%-ს.*

საარსებო მინიმუმის 15%-ით აღემატება. თუ ხარჯების დაცემის ასეთი ტენდენცია შენარჩუნდება, მაღალ საშუალო ხარჯები საარსებო მინიმუმზე დაბლა აღმოჩნდება.

როგორც აღვნიშნეთ, საშუალო დანახარჯებსა და საშუალო შემოსავლებს შორის სხვაობის შემცირების საფუძველი საშუალო შემოსავლების ზრდა რომ იყოს, დადებითი ტენდენცია იქნებოდა. ასეთ ვითარებაში დაფარული

შემოსავლების გათვორება რეალურა იქნებოდა. სამწუხაროდ, აღნიშნულის მიზეზი დანახარჯების მნიშვნელოვანი შემცირებაა, რასაც კარგ ტენდენციად ვერ შევიჩნევთ.

მოსახლეობის 49,6% შემოსავლის დონით საარსებო მინიმუმის დონეზეა.

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 არსებულ სიტუაციას მდგომარეობა წინააღმდეგობა წაითვლება.

თუ საარსებო მინიმუმს მოსახლეობის ხარჯებს დაუკავშირებთ ალმოჩნდება, რომ წინა გამოკვლევის შემდეგ ქვეყანაში მდგომარეობა საგრძნობლად გაუარესდა. აქამდე საარსებო მინიმუმის მიღმა მცხოვრებთა რიცხვის მიხედვით ქვემოთ თუ მოსახლეობის 37% იმყოფებოდა, დღეისათვის იგი 43%-ია და მდგომარეობის გაუარესებაა მოსალოდნელი.

საარსებო მინიმუმის მიღმა მცხოვრებთა რიცხვის რეგიონალურ ჭრილში განხილვით საინტერესო სურათი 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 სავალალო იმართისა და გურიის მხარეებში და თავად თიბლისშიც, სადაც საარსებო მინიმუმის მიღმა მცხოვრებთა რიცხვი 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

*სახელმწიფო სტატისტიკის დეპარტამენტის მონაცემები

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

რა თქმა უნდა, რეგიონებში არსებულ მდგომარეობაზე საარსებო მინიმუმის მიღმა მცხოვრებათა რიცხვი გარკვეულ წარმოდგენას გვიქმნის, მაგრამ რეგიონების მიხედვით უშუალოდ შემოსავლებისა და ხარჯების განაწილების განხილვით გატყობილ თუ ვერო ნათელი სურათი იქმნება (იხ. დანართი №14). თავისი შემოსავლებისა და ხარჯების მიხედვით პირველ ადგილზე თბილისი: საშუალო თვიური შემოსავალი 47,6 მილიონი ლარი, საშუალო თვიური ხარჯი 71,7 მილიონი ლარი. არსებული რეალურიდან გამომდინარე კი, ყველაზე დაბალი შემოსავლებითა და ხარჯებით გურისის 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 მოწინავე პოზიციებზე მოხვედრა

განსაკვირვებულად **რეგიონების შემოსავლას შორის დიდი სხვაობა არ არის, რადგან შიდალბა ქვეყანაში ერთიანი ეკონომიკური სივრცის დანიშნულებების რეალიზაციის მიზანმიმართულ პოლიტიკაში**

რეგიონის 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 მოწინავეთა რიცხვში სამცხე-ჯავახეთის რეგიონი, სადაც საერთო შემოსავლებში ფულადი შემოსავლების წილი 85%-ია, ხოლო საერთო ხარჯებში ფულადი ხარჯების წილი 84,3%-ია. აღსანიშნავია, რომ ეს არა დიდი მოცულობის ფულადი შემოსავლებსა და ხარჯებს, 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 სასარბიელო არაა. თბილისის საერთო შემოსავლები დაახლოებით 8-ჯერ მეტია გურისასზე. თუ ადრე საქართველო, ძირითადად თბილისის მოსახლეობის რაოდენობის ხარჯზე, თავკომპლასს წააგავდა, დღეს იგი უკვე ქალაქ სახელმწიფოს გვაგონებს, რაც რეგიონებში სამწინარეო საქმიანობის არ არსებობითაა

ნარმოადგენს.

პოტენციური პოლიტიკური არასტაბილურობის პარანერულად აღნიშნულმა, გარკვეული პერიოდის შემდეგ, შეიძლება სხვა საფორტზე შევიქმნას. ლათინური ქვეყნების გამოცდილებიდან გამომდინარე, პოლარიზებულ საზოგადოებაში ეკონომიკურ ზრდას სარგებელი მხოლოდ შეძლებულითაა ოჯახებისათვის მოაქვს, ამით პოლარიზაციის დონე კიდევ უფრო იზრდება. მართალია მსოფლიოში არსებობს სხვაგვარი გამოცდილება, კერძოდ, ეკონომიკური ზრდით შემოსავლები გამოთანაბრდება. მაგრამ ოჯახების მიხედვით შემოსავლების განაწილების №18 დანართიდან ჩანს, რომ სამწინარეოდ 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 გაზარდა 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) მაჩვენებელიდან ჩანს, რომ იგი 19%-დან 18%-მდე შემცირდა. ეს თავისთავად უარყოფითი ტენდენციაა, მაგრამ ამ შემთხვევაში ეს შემცირება ენ 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 პროცენტის ინიციატივების

1998 წლის I ნახევრის მონაცემების მიხედვით სამართო ხარჯვაში უღარიბესი მოსახლეობის 20 პროცენტის წილი 10,2-ჯერ ჩამოუვარდებოდა უმდიდრესი ხარჯვის წილს. დღეისათვის ის მონაცემები 10,6-ს შეადგენს, რაც ცუდი ტენდენციაა და მებრუნად საგანგაშოა.

მიხედვით განაწილება იძლევა.

№24 დანართიდან ჩანს, რომ ამ მხრივ მდგომარეობა ჩვენს ქვეყანაში უმნიშვნელოდ, მაგრამ მაინც გაუარესდა. თუ წინა მომენტების მიხედვით საერთო ხარჯებში უღარიბესი მოსახლეობის 20 პროცენტის წილი 10,2-ჯერ

ჩამოუვარდებოდა უმდიდრესი მოსახლეობის 20 პროცენტის ხარჯების წილს, დღეისათვის ეს

მონაცემი 10,6-ს შეადგენს, ხოლო დეცილური კოეფიციენტი (მოსახლეობის უმდიდრესი 10% შემოსავლების უღარიბესი 10%-ის შემოსავლებთან შეფარდება) 18,56-ს ტოლია. ეს ციფრები ქვეყანაში არსებული მდგომარეობის შესახებ გარკვეულ წარმოდგენას ქმნის, მაგრამ სურათის უფრო ნათლად წარმოსახენად მსოფლიოში არსებული სიტუაცია უნდა განვიხილოთ (იხ. ცხრ. №25). საიდანაც ნათელია —

ბრაზილიისაგან (შემოსავლების პოლარიზაციის მაჩვენებლით მსოფლიოში ერთ-ერთი პირველი) საბედნიეროდ ჯერ კიდევ შორს ვართ, მაგრამ მდგომარეობა არც ისე

სასარბიელოა.

შემოსავლების პოლარიზაციის დონესთან შედარებით, ქვეყანის ჩრდილოეთი ეკონომიკისა და შესაბამისად დაფარული შემოსავლების წილი გატივტივით სავალლო სურათს ქმნის. გატივტივებული კვლევებისა და განვითარების ცენტრის წინა ანალიტიკური გამოკვლევის (იხ. ბიულეტენი №18) საფუძველზე 1998 წლის დაფარული შემოსავლების მოცულობის შესახებ გარკვეული პროგნოზები გაცემდა, რომლის მიხედვითაც დაფარული შემოსავლების წილი 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 92 მილიონი ლარის ნაცვლად, საშემოსავლო გადასახადით მხოლოდ 87 მილიონი

ლარი ამოიღეს, ანუ გეგმა მხოლოდ 95,6%-ით შესრულდა. მართალია ეს მაჩვენებელი აღემატება 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

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

შემოსავლების საფუძველზე გაანგარიშებულმა დაფარულმა შემოსავლებმა 77%, ხოლო ხარჯების საფუძველზე — 81% შეადგინა. მართალია შეიძინება 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 ცვლადობის შესახებ გარკვეულ წარმოდგენას №14 დანართი გვიქმნის, სადაც ფულადი ხარჯების ფულად შემოსავლებზე ნამატია მოცემული. აქედან ჩანს უშუალოდ სტატისტიკის მიხედვით დაფარული შემოსავლების წილი (რეგიონების მიხედვით საშემოსავლო გადასახადის სახით სახელმწიფოს მიერ

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

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

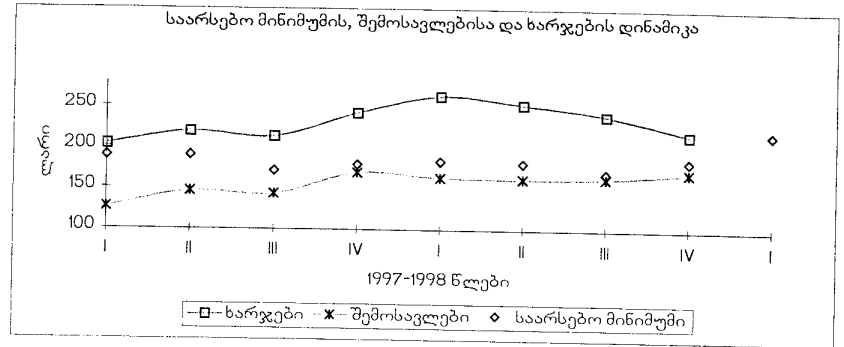
როგორც ვხედავთ, ფულად შემოსავლებსა და ფულად ხარჯებს შორის ძალზედ დიდია სხვაობა აჭარაში — 90%, ხოლო ყველაზე ნაკლებია იმერეთში — 18%, რაც ძალზედ სამწუხაროა. მომავალი წლის საშემოსავლო გადასახადის გეგმიდან (93 მილიონი ლარი) ნათელია, რომ თუ

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,

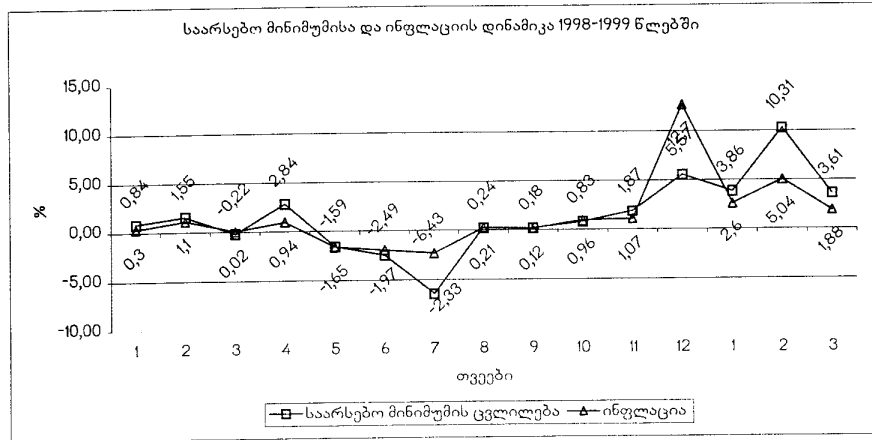
ქვეყანაში დაფარული შემოსავლების წილი 70%-ზე დაბლა მინც არ დაინეცს.

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



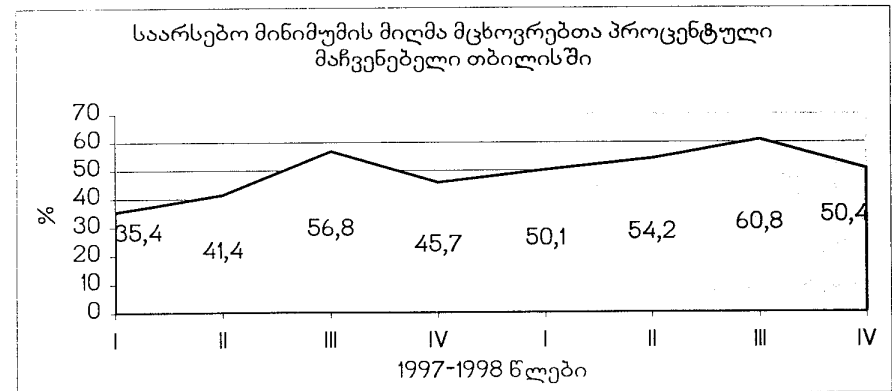
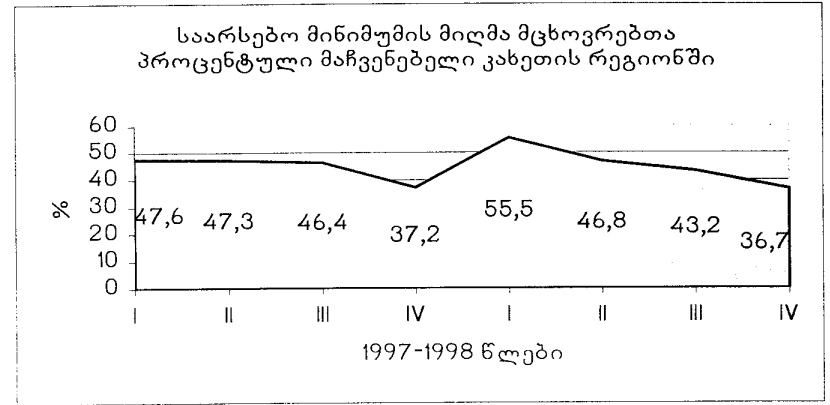
საარსებო მინიმუმი სხვადასხვა სიდიდის ოჯახებისათვის

პერიოდი	ეროსულიანი	ორსულიანი	სამსულიანი	ოთხსულიანი	ხუთსულიანი	ექვსსულიანი
1998 წელი						
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	205.6	285.4
აპრილი	94.1	150.5	169.3	186.1	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	156.6	174.2	196	271.8
დეკემბერი	92	147.1	165.5	183.9	206.9	286.9
1999 წელი						
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

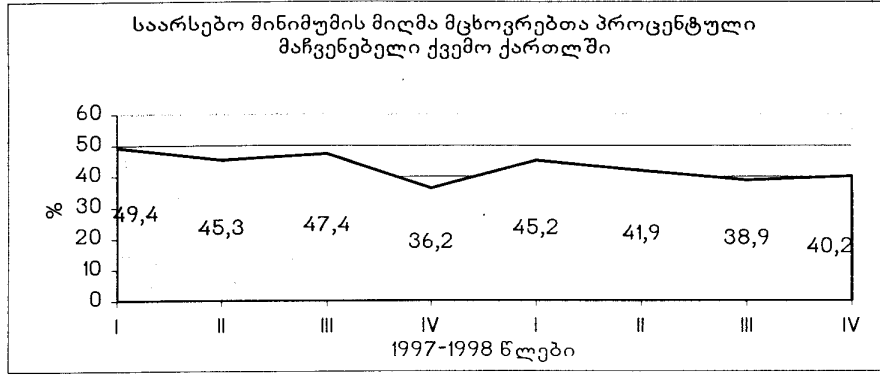


საარსებო მინიმუმის მიღმა მცხოვრებთა პროცენტული მაჩვენებელი

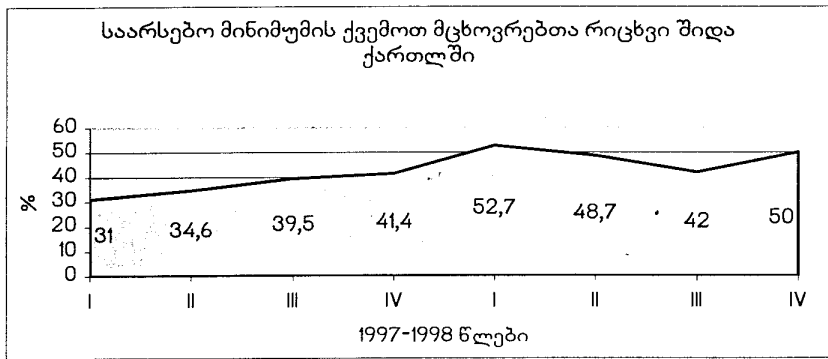
პერიოდი	კახეთი	თბილისი	შიდა ქართლი	ქვემო ქართლი	სამცხე-ჯავახეთი	აჭარა	გურია	სამეგრელო	იმერეთი
1997 წელი									
I კვარტალი	47,6	35,4	31	49,4	35	31,4	62,5	24	56,9
II კვარტალი	47,3	41,4	34,6	45,3	30,1	35,2	50,2	24,2	54,1
III კვარტალი	46,4	56,8	39,5	47,4	54,3	38,8	62,3	43,3	57,3
IV კვარტალი	37,2	45,7	41,4	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



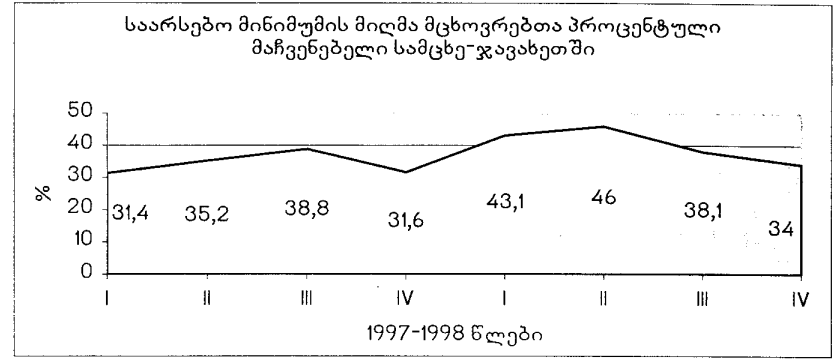
დანართი №7



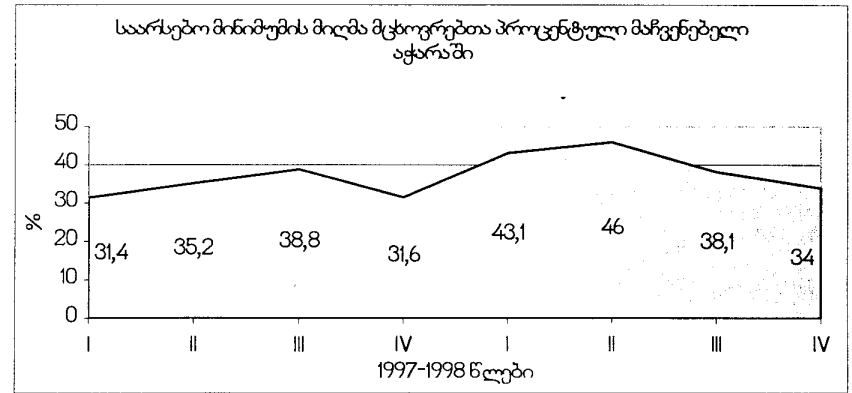
დანართი №8



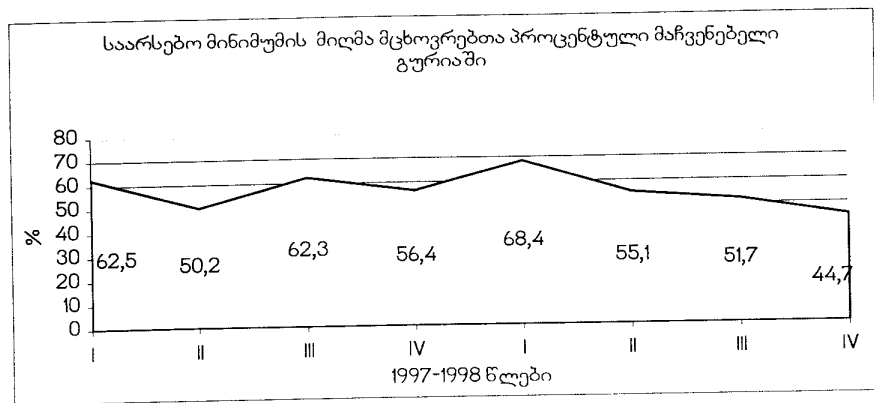
დანართი №9



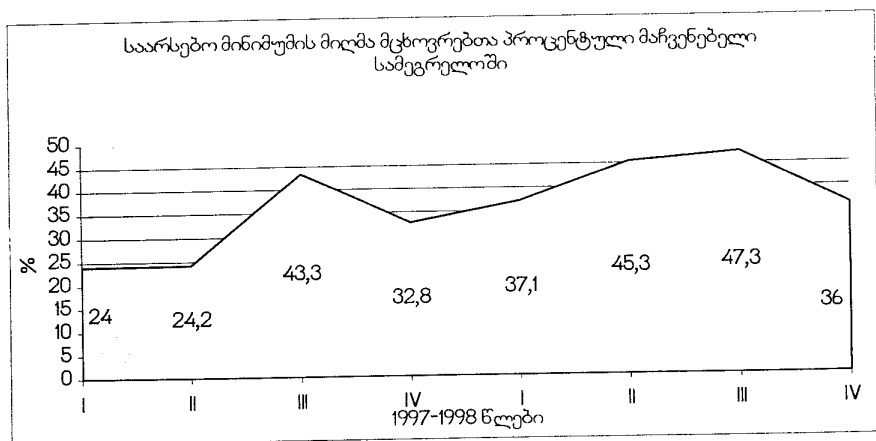
დანართი №10



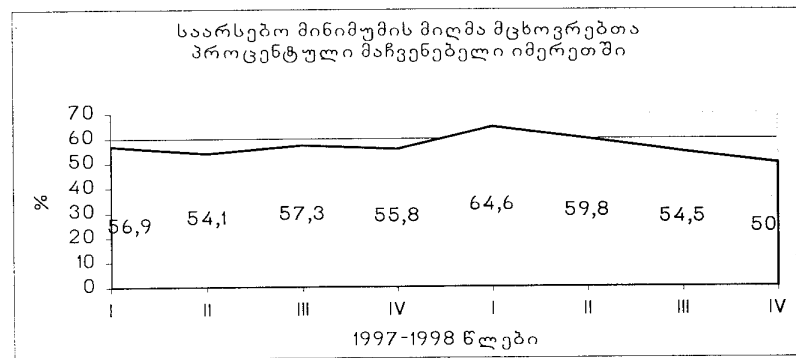
დანართი №11



დანართი №12



დანართი №13

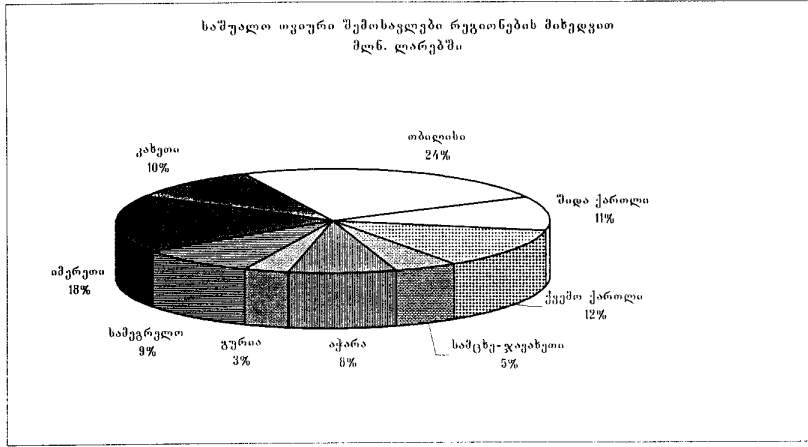


დანართი №14

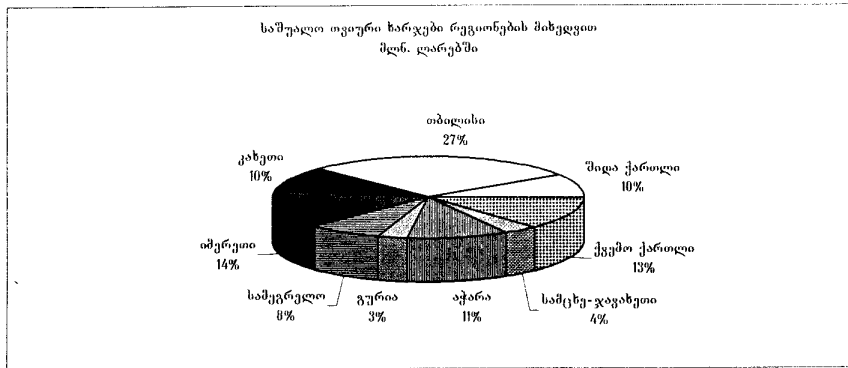
ხაშუალო თვიური შემოსავლებისა და ხარჯების მოცულობა რეგიონების მიხედვით
მლნ. ლარი

	აპხეთი	თბილისი	შედა ქართლი	ქვემო ქართლი	სამცხე-ჯავახეთი	აჭარა	გურია	სამეგრელო	იმერეთი
შემოსავლები	18,3	47,6	19,4	24,2	8,8	15,3	6,1	14,5	31,6
ფულადი	ლარი	10,8	45	12,4	19,2	7,5	13	3,3	11,5
	%	59	94,5	63,9	79,3	85	84,9	54	79,3
ხარჯები	24,3	71,7	24	31,7	8,9	27,1	7,8	19,5	36,9
ფულადი	ლარი	16,2	69,1	17	26,7	7,6	24,8	5	16,5
	%	66,6	96,3	70,8	84,2	85,3	91,5	64,1	84,6
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%

დანართი №15



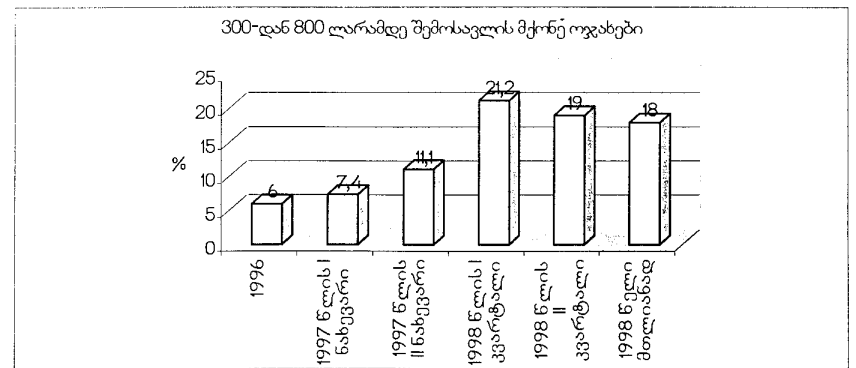
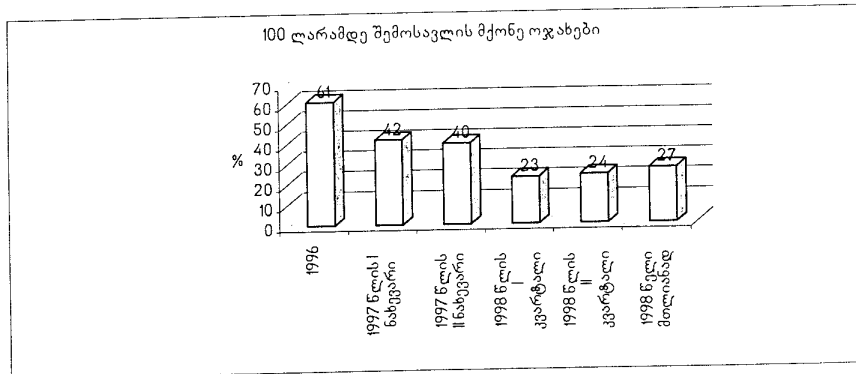
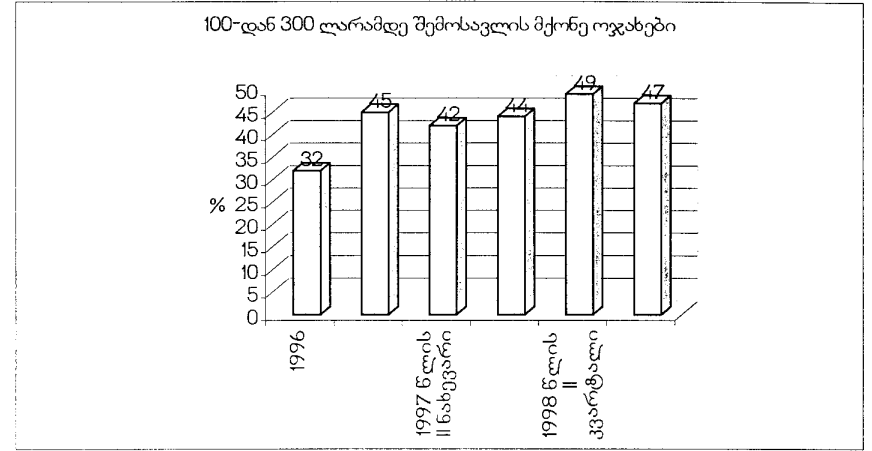
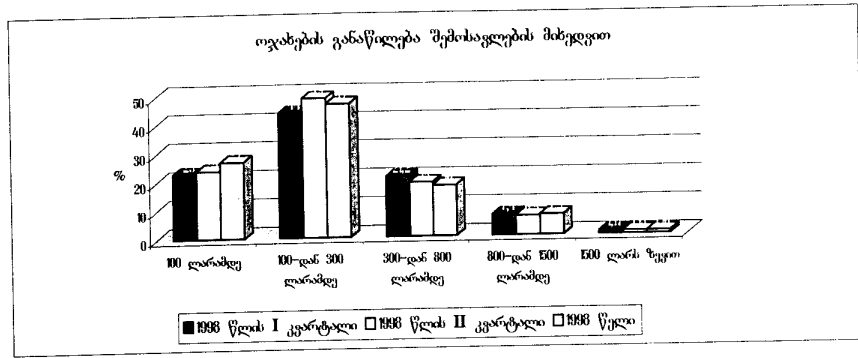
დანართი №16



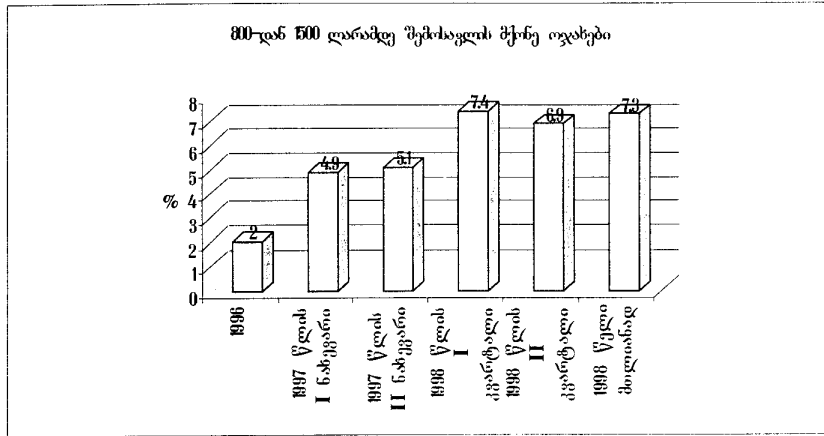
დანართი №17

ერთი შინამეურნეობის საშუალო თვიური ხარჯების სტრუქტურა რეგიონების მიხედვით

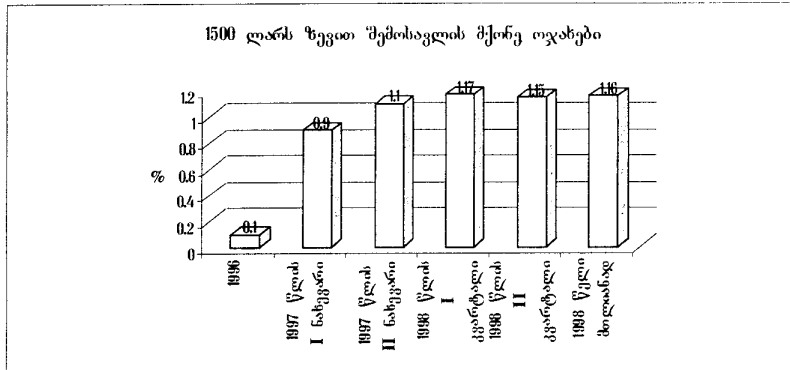
კატეგორია	საქართველო		თბილისი		ქვემო ქართლი		შიდა ქართლი		სამცხე-ჯავახეთი		აჭარა		გურია		სამეგრელო		იმერეთი		კახეთი		
	ლაზი	%	ლაზი	%	ლაზი	%	ლაზი	%	ლაზი	%	ლაზი	%	ლაზი	%	ლაზი	%	ლაზი	%	ლაზი	%	
საფხვანი	65.3	30.9	120.1	50.2	65.2	31.5	103.8	43.3	7.4	35.4	120.1	38.4	64.7	35.7	76.6	43.5	63.3	37.37	83.3	37.37	
საძეგელი	1	0.5	1.8	0.8	0.8	0.3	3.2	1.3	1.8	0.9	4.3	1.3	0.2	0.1	0.6	0.5	0.3	0.18	0.6	0.3	
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	1.09	3.2	1.8	
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	5.33	12.7	7.2	
საოჯახო მოხმარების საქონელი	15.2	7.2	18.2	7.6	16.3	8.0	26	10.8	20.9	10.0	20.2	8.4	9.8	5.3	10.5	9.4	14.5	8.56	10.5	9.4	
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	2.5	1.4	
საბავშვო და უცხოეთში გასვლა	10.5	5.0	13.7	5.7	11.6	5.6	12.7	5.3	10.1	8.6	15	4.5	6.8	3.8	9.8	5.6	9.6	5.67	9.8	5.6	
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	5.2	3.0	
განათლება, კულტურა და დასვენება	3.4	1.6	0	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	4.2	2.4	
სხვა სამომხმარებლო 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	6	3.4	
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	4.8	2.5	4.6	2.7	4.6	2.72	4.6	2.7	
ტრანსპორტი	0.8	0.4	1.1	0.5	1.1	0.5	0.3	0.1	0	0.9	0.5	0.1	0.2	0.1	0.4	0.2	0	0.00	0.4	0.2	
დაზოგვა და გასვენება	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	6.92	4.6	2.6	
სხვა გასვენება	22.4	10.6	15.6	6.5	16.9	9.1	14.4	6.0	30.7	14.7	49	14.8	14.2	7.8	9.3	5.3	14.7	8.68	9.3	5.3	
ხარჯები სულ	211		239.4		207.1		240		209.3		336.4		181.3		176.1		189.4		189.4		189.4



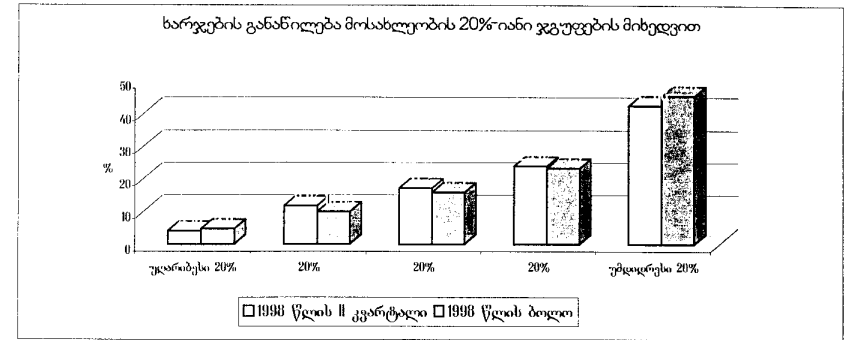
ღანართი №22



ღანართი №23



ღანართი №24

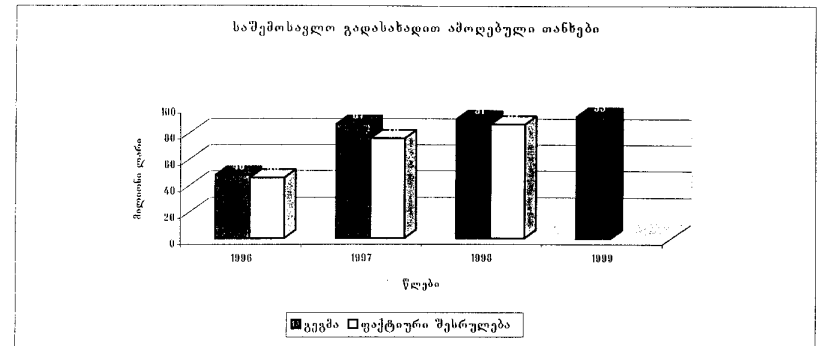


ღანართი №25

შემოსავლების განაწილება

	უნგრეთი	პოლონეთი	რუსეთი	ესტონეთი	ბრაზილია	აშშ	საქართველო
უცარბესი 20%	11%	8%	6%	6%	2%	4%	4.3%
შუაღლედი 60%	55%	53%	47%	48%	31%	52%	50%
უმდიდრესი 20%	34%	39%	47%	46%	67%	44%	45.6%
დეცილური კოეფიციენტი	4,5	7,9	13	12,5	73	15	18,6

ღანართი №26



ეკონომიკური მიმოსილა

■ 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 მეთრეობამ 1998 წლის მსბამსად, 1999 წლის 1 კვრტალში წარმოება იკლავ დაცემა განიცადა და ჩამოყალიბებული პოზიტიური ფაქტორ ფასებში 169,8 მლნ. ლარი შეადგინა. ეს კი წინა წლის შესაბამისი პერიოდის 94,3 პროცენტია.

1999 წლის I კვრტალში მრეწველობაში სულ 169,8 მლნ. ლარის პროდუქტია (ფაქტურ ფასებში დღგ-სა და აქციზის გარეშე), ხოლო შესადარ 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 გადაამუშავებულ მრეწველობასა და ელექტროენერგეტიკაზე (მათი წილი მრეწველობის პროდუქციის მთელ მოცულობაში 92,5 პროცენტია) მოდის. წინა წლის ანალოგიურ მაჩვენებელთან შედარებით აღნიშნული პროდუქტია შესაბამისად, 12,6 და 7 პროცენტით შემცირდა. მათ შორის მოცულობის მიხედვით ყველაზე დიდი დაცემა ჰქონდა პურისა და პურ-ფუნთუხელის წარმოებას — წინა წლის ანალოგიურ მაჩვენებელთან შედარებით წარმოება 32,8 პროცენტით შემცირდა.

მთლიანი შიდა პროდუქტი (ცხრილი N1)

დარგები	1999 წლის I კვრტალი (საბოლოო შიდა პროდუქტი)	1999 წლის I კვრტალი (პრეპრეპარატი)
მრეწველობა	95,8	13,9
სოფლის მეურნეობა	10,1	17,9
მშენებლობა	106,6	2,5
ვაჭრობა	95,2	13,6
სასტუმრო და რესტორნები	124,3	2,4
ტრანსპორტი და კომუნიკაციები	106,2	10,9
სახ. მომსახურეობა	84,5	3,1
განათლება	111,8	3,7
ჯანდაცვა	109,6	2,2
სხვა მომსახურეობა	103,9	2,4
დამატ. დონორული, სულ	101,9	24
საერთო გადამსახურეობა	91,4	5,3
შედეგი	101,2	100
მშპს დედუქციები	112,7	-

დავს, ქვეყნის ეკონომიკისათვის საქართველოს მრეწველობის მდგომარეობას დიდი მნიშვნელობა ენიჭება. ეროვნული მეთრეობის სხვა დარგებში პროცენტების

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

1999 წლის I კვრტალში მრეწველობაში სულ 169,8 მლნ. ლარის პროდუქტია (ფაქტურ ფასებში დღგ-სა და აქციზის გარეშე), ხოლო შესადარ 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 გადაამუშავებულ მრეწველობასა და ელექტროენერგეტიკაზე (მათი წილი მრეწველობის პროდუქციის მთელ მოცულობაში 92,5 პროცენტია) მოდის. წინა წლის ანალოგიურ მაჩვენებელთან შედარებით აღნიშნული პროდუქტია შესაბამისად, 12,6 და 7 პროცენტით შემცირდა. მათ შორის მოცულობის მიხედვით ყველაზე დიდი დაცემა ჰქონდა პურისა და პურ-ფუნთუხელის წარმოებას — წინა წლის ანალოგიურ მაჩვენებელთან შედარებით წარმოება 32,8 პროცენტით შემცირდა.

აღსანიშნავია, რომ გადაამუშავებული მრეწველობის მთლიანი მოცულობაში მათი მცირე წილის მიუხედავად, წინა წელთან შედარებით, პროდუქციის წარმოების ყველაზე მაღალი ზრდის ტემპი დავიქსორდა შემდეგ დარგებში: სასტუმრო ნაწარმის წარმოება — 203,1 პროცენტით; ტყავის ნაწარმისა და ფეხსაცმლის წარმოება — 248,5 პროცენტით; მერქნის, ხისა და კორიან ნაწარმის წარმოება 5,2-ჯერ; კოქსის, ნავთობის გაშობის პროდუქტებისა და ბორიულის ხანკავის წარმოება 7,9-ჯერ; სხვა არალითონური მინერალური პროდუქტების წარმოება — 282,9 პროცენტით. ასევე უდა აღინიშნოს, რომ ეს დარგები ადრე საერთოდ გაჩენებული იყო და წარმოების ცოტა

გამოცოცხლებაც კი დიდი პროცენტული მაჩვენებელით გამოისახება.

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

კვრტალში საქართველოში მთლიანი წარმოებული პროდუქტია 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 ფაქტორია სახელმწიფო ბიუჯეტის შესრულება. ეკონომიკური კრიზისიდან გამოსვლის პროცესში უდიდესი მნიშვნელობა სწორად შედგენილი ბიუჯეტის პრაქტიკაში

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

ცხრილი №2

დასახელება	გეგმა	ფაქტი	გადასტ.	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%
ნაბჯარ 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%
ერთნული ბანკიდან მიღებული სესხი		37 000,0	37000	

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

საქართველოსთვის მიმდინარე წლის I კვრტალში გადატვირთული პროდუქციის მოცულობამ ფაქტურ ფასებში სულ 116,6 მლნ. ლარი, ხოლო წარმოებულთან შედარებით 68,7 პროცენტით შეადგინა. აქედან

ნათელია, რომ მწარმოებელი წარმოებული პროდუქციის მეოთხედის რეალიზაცია კი უჭირთ. ნაშთების განსა-უქთრებით დიდი მაჩვენებელი იყო ქ. თბილისში, მან 66,5 მლნ. ლარი შეადგინა.

1999 წლის I კვრტალში მრეწველობაში მოქმედმა 1 909 მცირე სანარმო, წინა წელთან შედარებით, 2,6 პროცენტით მეტი სამრეწველო პროდუქტია 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 დაანგება. ამ მხრივ, 1999 წლის საქართველოს ცენტრალური ბიუჯეტის 4 თვის შესრულების მაჩვენებლის ანალიზი მეტად საინტერესო იქნება.

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

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

წყარო: ფინანსთა სამინისტრო
* მათ შორის ჩათვლილია - 1394 ათ. ლარი
** მათ შორის ჩათვლილია - 9330 ათ. ლარი
*** მათ შორის ჩათვლილია - 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. ლარს შეადგინა (შესრულდა 80 პროცენტით). ამ პერიოდში საქართველოს ეროვნული ბანკის სესხის სახით 37 მლნ. ლარამდე სასარგებო მივიღეთ. ეს კი როგორც კანონს „1999 წლის სახელმწიფო ბიუჯეტის შესახებ“, ისე „1999 წლის ფულად-საკრედიტო და სავალუტო პოლიტიკის ძირითად მიმართულებებს“ საც

გახდა ქვედითუნარიანი ნაბიჯები გადაეცა და სააქციო პროდუქტთა დაბეგვრის არეალში მოხედინა, რაც სააქციო მარკეტის სისტემის შემოიღებით მოხერხდა.

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

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

თამბაქოს ნაწარმის აქციზის გადასახადით დაბეგვრიდან 1999 წლის ბიუჯეტში მიღებულ შემოსავლებსა და გაცემულ აქციზური მარკეტის 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
მილიანად	673835	18349952	19023787	13476787	73399645	86876432

ენინალმდებება.

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 ჯემის შესრულებლობამ გამოიწვია, რის გამოც შემოსავლის სახით 10,6 მლნ. ლარს კერ მივიღეთ. დაგეგმილი საგადასახადო შიშისაკლების ვერ უზრუნველყოფა, ძირითადად, ამ სახელმწიფო ორგანოს ადმინისტრირებაში არსებული ნაკლოვანებების შედეგია. გადასახადების ამოღების სათანადო აღრიცხვიანობის უქონლობასთან ერთად (მიუხედავად იმისა, რომ

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 პროდუქტებზე 673 835 ლარი, ხოლო იმპორტირებულზე 18 349 952 ლარი მოდიოდა (იხ. ცხრილი №3).

საქართველოს ცენტრალური ბიუჯეტის საგადასახადო შემოსავლების მოზიარების მობილიზაციის დაგეგმვა, უმთავრესად, საბაჟო დეპარტამენტის მიერ გეგმის შესრულებლობა (83 %-ით შესრულდა) გამოიწვია, რის გამოც შემოსავლების სახით 10,6 მლნ. ლარი ვერ მივიღეთ.

აღრიცხვიანობისა და ბიუჯეტის შემოსავლების გასაზრდელად აქციზური მარკები შემოიღეს, ხელისუფლების პოლიტიკური ნება, რელიური და რადიკალური ნაბიჯებიც არ იგნორნა.

აღსანიშნავია, რომ სააქციო მარკების შემოღებით იმპორტირებული თამბაქოდან მიღებული შემოსავლები მკვეთრად გაიზარდა. ბიუჯეტში თანხების მობილიზაციის ერთერთი მნიშვნელოვანი რეზერვი აქციზის გადასახადია. გამომდინარე აქედან, სახელმწიფო იძულებული

აღრიცხვიანობისა და ბიუჯეტის შემოსავლების გასაზრდელად აქციზური მარკები შემოიღეს, ხელისუფლების პოლიტიკური ნება, რელიური და რადიკალური ნაბიჯებიც არ იგნორნა.

საბოლოოდ შეიძლება ითქვას, რომ აქციზური მარკების შემოღება გამართლდა. ამ სახის შემოსავლების მაღალი მობილიზაციის დონე შეიძლება წლის მეორე ნახევარში არ გვექნადეს, რადგან 1999 წლის მარტის 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.

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

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

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. ლარი შემცირდა. აღნიშნული ფონდის შემოსავლების ასეთი დაბალი დონე (გეგმა 79 პროცენტით შესრულდა) ისევ ქმნის პენსიებზე დავალიანების მნიშვნელოვან ზრდის საშიშროებას.

1999 წლის 1 კვარტალში ცენტრალური ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილის, გეგმასთან შედარებით, 80 პროცენტით შესრულების გამო ხარჯები შემცირდა. მან 156 მლნ. ლარის ნაცვლით 126 მლნ. ლარი შეადგინა. მათ შორის,

ალკოჰოლური სასმელების აქციზის გადასახადით დაბეგვრიდან 1999 წლის ბიუჯეტში მიღებულ შემოსავლებსა და გაცემული აქციზური მარკების დინამიკა

(ცხრილი №4)

თვე	ბიუჯეტში გადარიცხული თანხები (ლარი)		სულ	გაცემული მარკები		სულ
	ადგილობრივი	იმპორტი		ადგილობრივი	იმპორტი	
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
მილიანად	1753164	21657	1774821	5455537	34398	5489935

რეზერვები როგორცაა: დღე, აქციზი და საშემოსავლო გადასახადები.

აქვე აღსანიშნავია, რომ არასაგადასახადო და კაპიტალური შემოსავლების გეგმის შესრულებლობით 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 და გეგმილი 225,3 მლნ. ლარადან ბიუჯეტმა 191,6 მლნ. ლარი მიიღო ე.ი. 33,7 მლნ. ლარი დააკლდა.

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

ფუნქციონალური კლასიფიკაციით, ყველაზე დაბალი ხარჯების შესრულების მაჩვენებლებით ხასიათდებიან: „სათბობ-ტენერგეტიკული კომპლექსი“ — 6,5 პროცენტი, „სამთომომპოვებელი მრეწველობა და სასარგებლო წიაღისეული სათბობის გარეშე, გადამამუშავებელი მრეწველობა, მშენებლობა“ — 30,7 პროცენტი, „ჯანმრთელობის დაცვა“ — 39 პროცენტი, „ეკონომის, 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 გამოირჩეოდნენ ისეთი არაპროორიტეტული 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 შენარჩუნებას

1999 წლის საქართველოს ცენტრალური ბიუჯეტის ხარჯების I კვარტლის შესრულება (ჯამილი №5)

ხარჯები ეკონომიკური კლასიფიკაციით	აგმა	ფაქტი	გადახრა	%	ხარჯები ფუნქციონალური კლასიფიკაციით	აგმა	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	საზღვაო, წყნოვანი და ტყე-მცველობა	19993592	14979274	-5014318,4	74,9
ხარჯები საქონლსა და მომსახურებაზე	75014836	55324190	-19690646	73,8	განათლება	8830611	5071756,8	-3758854,2	57,4
მუშა-მოსამსახურეთა შრომითი ანაზღაურება	24106439	12728348	-11378091	52,8	განათლების დაცვა	7190538	2805598	-4384940	39,0
დამკრედიტო-დამფინანსებელი ინსტიტუტები	3945130	1499403,8	-2445726,2	38,0	სოც. დახმავება და სოც. უზრუნველყოფა	31281833	19830450	-11451383	63,4
მიწისძვრები	2397434	2489192,4	91758,4	103,8	საბინაო, კომუნ. მეურნეობა	1300437	1130452	-169985	86,9
სხვა საქონელი და მომსახურება	44565833	38607246	-5958587	86,6	საქონლ. კულტურის, სპორტისა და რელიგიის საფუძვლი	6701836	5030342,8	-1651493,2	75,4
პროცენტების გადახდა	24465405	35195057	10729652	143,9	საბიზნეს-სერვისები, კომსერვისი	177379	11529	-165850	6,5
სუბსიდიები და სხვა მიმდინარე ტრანსფერები	52102371	33050648	-19051723	63,4	სოფლის მეურნეობა, მეურნეობა და სხვა მრეწველობა	6953019	3861450	-3091569	55,5
სუბსიდიები	20019676	9646440	-10373236	48,2	საბინაო, მშენ. და სასაზღვაო-საზღვაო სახმარებლის გარეშე გადასაცემ. მშენ. შექმნა	489015	149910	-339105	30,7
ტრანსფერები	32082695	23404208	-8678487,1	72,9	ტრანსპორტი და კომუნ. მეურნეობა	621900	365413	-256487	58,8
კაპიტალური ხარჯები	2017695	1936068,4	-81626,6	96,0	გარეგანი ურთიერთობები	1081552	538856,2	-542695,8	49,8
საერთო დაჯილდოება	2675937	396970	-2278967	14,8	ხარჯები, რომელიც არ ეხმარება მხარდაჭერის მიზანს	39243405	49492806	10249401	126,1

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

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

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

1999 წლის I კვარტალში საპარტიო საბარათო სავაჭრო ბრუნვა 177,4 მლნ. აშშ დოლარი იყო, რაც წინა წლის ანალოგიური პერიოდის მაჩვენებლის 68,7 %-ია. ამიდან 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.

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

ხარჯების განანილებისას პირველ რიგში სახელმწიფო ბიუჯეტის მიღებისას განსაზღვრული ბიუჯეტის დაცული მუხლები და ძირითადი პრიორიტეტები უნდა შესრულდეს და მხოლოდ ამის შემდეგ შემოსავლების სხვა დაწარჩევი ხარჯები პროცესდება.

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

დამლუგველია.
 ამ პერიოდში დაცული მუხლი „მუშა-მოსამსახურეთა შრომის ანაზღაურება“ 72 პროცენტით შესრულდა და დაგვიანებამ, კერძო-საგარეო, 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 შესრულდა და 52 მლნ. ლარი შეადგინა. მათ შორის, მაღალი შესრულების მაჩვენებელით „მიწისძვრები“ (16 პროცენტით შესრულდა) და „სხვა საქონელი და მომსახურება“ (86 პროცენტით შესრულდა და 52 მლნ. ლარი შეადგინა). მათ შორის, მაღალი შესრულების მაჩვენებელით შემდეგი დავიჭირდა: „ტრანსპორტი და ტექნიკის შენახვის ხარჯები“ - 111 პროცენტით, „რბილი ინვესტირება უნიფორმა“ - 91 პროცენტით და, „სხვა ხარჯები“ - 98 პროცენტით. აქვე აღსანიშნავია, რომ სხვა ხარჯებში შემავალი: საქართველოს დიპლომატიურ წარმომადგენლობათა შენახვისა და ვეროგაერთიანების კრედიტის მომსახურების დაცვა ნახსნება 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.

საერთოდაც საბიუჯეტო პროცესის მიზანი: ხარჯებისა და შემოსავლების სწორ განანილებაზე კონცენტრირება, მათი სწორი მიზნობრივი მიმართვა, ეკონომიური გამოყენება, მათი გამოყენების განხორციელების დაცვა და ეფექტურობა. 1999 წლის საბიუჯეტო პროცესები სწორედ ამ მხრივ უნდა წარმართოს.

საქართველოს საგარეო-ეკონომიკური პოლიტიკის ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი მიმართულებაა საგარეო ვაჭრობის, კერძოდ ექსპორტ-იმპორტის რეგულირების სრულყოფა. მისმა გაუმჯობესებამ ქვეყნის სავალუტო შემოსავლების შევსება, ადგილობრივი წარმოების გაფართოება, დასაქმების ზრდა, ჯანსაღი კონკურენტული 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 დოლარი გაიზარდა და 1242,6 მლნ. აშშ დოლარი შეადგინა, რაც 1997 წლის მაჩვენებელზე 5,0 პროცენტით აღემატებოდა) ბოლო წლების დადებით ტენდენციას მიუხედავად ამისა, 1999 წლის I კვარტალში ეროვნული ვალუტის დეველუაციისა და საქართველოს წარმოების მსხვერპლის შექცევით ამ 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 (94,3 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 პირველი 4 თვეში ვაჭრობის მოცულობა 13 მლნ. აშშ დოლარი შეადგინა, აპრილთან პერიოდთან შედარებით 2,5-ჯერ შემცირდა.

1999 წლის პირველი 4 თვეში ვაჭრობის მოცულობა 13 მლნ. აშშ დოლარი შეადგინა, აპრილთან პერიოდთან შედარებით 2,5-ჯერ შემცირდა.

თანამედროვე ეტაპზე მნიშვნელოვანი ყურადღება სახელმწიფო ბიუჯეტის შემოსავლების მაქსიმალურ მოზიდვისათვის და ხარჯების რაციონალურ განეგვას უნდა მიექცეს.

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

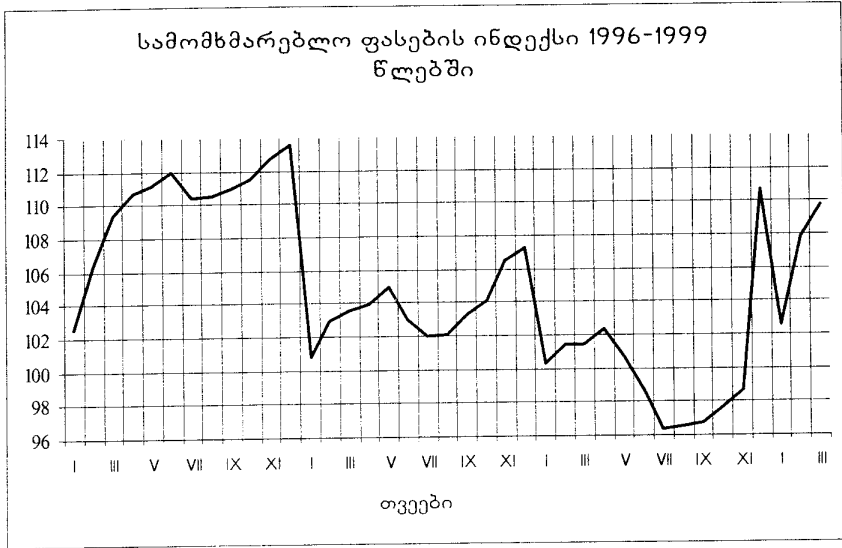
პროცენტული პუნქტით შემცირდა და 76,3 პროცენტი შეადგინა. ამ უმცირესს პარტიონერებს შორისადაც 4 ქვეყანა, რომელთა წილად მთელი საგარეო სავაჭრო ბრუნვის 43,6 პროცენტი მოდიოდა (წინა წლის ანალოგიურ პერიოდში 36,6 პროცენტი იყო).

ეროვნული ბანკი 1998 წლის დასაწყისიდან

მიხედვით ლარის აშშ დოლართან გადაცვლის ოფიციალურმა კურსმა მაქსიმუმ (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

სამომხმარებლო ფასების ინდექსი 1996-1999 წლებში



ოქტომბრამდე სავალუტო ბაზარზე ინტერვენციების მეშვეობით ასეთი უცხოვრებდა 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 გადანაცვლებების მიღების შედეგად, 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 იწვალაციის დონე 11,8 პროცენტზე დაფიქსირდა, რაც წინა წლის ანალოგიურ მარტ-აპრილზე მაღალია.

განხილულიდან გამომდინარე მთავრობის წმინდა დავალიანებების, სხვა აქტივების და ბანკების წმინდა დავალიანებების მაჩვენებლების 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 საკორესპონდენტო 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 წლის იანვარ-აპრილში ლარზე მოთხოვნის დაცვამ და წლის ბოლოს მისმა დეველაციაში მიმდინარე წელს კომერციული ბანკებში დეპოზიტები (ეროვნულ ვალუტაში) 4,7 მლნ. ლარით შემცირა. ეს ძალიან ცუდი მაჩვენებელი მოსახლეობის ფულად-საკრედიტო სისტემის მიმართ უფიქრობის გამოჩნდა, 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 მთელი სურათი 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 არაფორმალურ შემთხვევაში არ უნდა დაამყარებინოს, რადგანაც ეს პროცესი მიმოქცევაში ნაღდი ფულის ზრდას, უცხოური ვალუტის რეზერვების შემცირებასა და ინფლაციური მოლოდინის განმტკიცებას გამოიწვევს. დღევანდელ ეტაპზე ინფლაციის პროცესის ანალიზი და მისი წნოი პროგნოზი აუცილებელია, რადგან აღნიშნული განსაზღვრავს მშპ-ს, სახელმწიფო შემოსავლების და სხვა პარამეტრების დაცვას.

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. ყოველი ამან სათანადო პასუხა საქონლისა და მომსახურების ბაზარზე მოთხოვნა-მიწოდებაზე და, საბოლოოდ, ფასების დინამიკაზე.

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

საინფორმაციო გვერდი

◆ საქართველოს სტრატეგიული კვლევებისა და განვითარების ცენტრში საფუძველი ჩაეყარა ახალ წამოწყებას, კერძოდ, სამუშაო ჯგუფები სისტემატიურად ჩაატარებენ სადისკუსიო შეხვედრებს.

❖ ამა წლის 21 მაისს საგარეო პოლიტიკისა და ეროვნული უსაფრთხოების ჯგუფმა ჩაატარა მუშა შეხვედრა თემაზე: „არსებები თურქეთში და თანამედროვე თურქეთის განვითარების ზოგიერთი ასპექტი.“

შეხვედრას ესწრებოდნენ ექსპერტები სხვადასხვა უწყებებიდან და ინსტიტუტებიდან, კერძოდ, გ.წერეთლის სახელმწიფო აღმოსავლეთმცოდნეობის ინსტიტუტი, თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტი, საქართველოს საგარეო საქმეთა სამინისტრო, საქართველოს პარლამენტი.

შეხვედრის დროს განხილულ იქნა თანამედროვე თურქეთის სამინაო და საგარეო პოლიტიკის ცალკეული საკითხები. ყურადღება გამახვილდა რეგიონში მიმდინარე პროცესებში თურქეთის როლზე, საქართველო-თურქეთის თანამედროვე ურთიერთობებსა და მის მომავალზე.

❖ 1999 წლის 27 მაისს ეკონომიკის, ფინანსების და სოციალური პოლიტიკის სამუშაო ჯგუფმა ახალგაზრდა ეკონომისტთა ასოციაციის პრეზიდენტთან ერთად, ცენტრის ოფისში გაიმართა სადისკუსიო შეხვედრა თემაზე: „განათლების სისტემის განვითარება.“

შეხვედრას ესწრებოდნენ სხვადასხვა დაწესებულების წარმომადგენლები: განათლების მინისტრის პირველი მოადგილე, განათლების სამინისტროს სკოლამდელი აღზრდის, საშუალო განათლებისა და ბავშვთა უფლებების დაცვის დეპარტამენტის თემჯღღომარე, პარლამენტის განათლების, მეცნიერებისა და კულტურის კომიტეტის კონსულტანტი განათლების საკითხებში, ს.ს. ორბელიანის სახ. სახელმწიფო პედაგოგიური უნივერსიტეტის კათედრის გამგე, ახალგაზრდა ეკონომისტთა ასოციაციიდან და დილის გაზეთიდან.

შეხვედრაზე ისაუბრეს სკოლამდელი აღზრდის, საშუალო, დაწყებითი პროფესიული და უმაღლესი განათლების პრობლემებზე ასევე, საქართველოში განათლების სისტემის მრეფემენტზე, საგნობრივ პროგრამებზე, დაწყებითი პროფესიული განათლების ქსელის განვითარებისა და დარგის სახელმწიფოს, საწარმოების და თავად მოსწავლეების მხრიდან ერთობლივი დაფინანსების საკითხებზე. შეხვედრის შედეგად გამოიკვეთა განათლების სისტემის ყველა დონეზე არსებული საერთო პრობლემები, კერძოდ, შეთანხმდნენ, რომ აუცილებელია სტანდარტების შემუშავება და აკრედიტაციების შემოღება. ამ პრობლემების მოგვარება სასწავლებლების საქმიანობის სათანადო დონის მიღწევის გარანტიაა.

◆ ამა წლის 28 მაისს საქართველოს სტრატეგიული კვლევებისა და განვითარების ცენტრმა ჩაატარა მორიგი სემინარი, რომელიც ეძღვნებოდა შემდეგ მოხსენებებს:

- საქართველოს საგარეო ვალეები
- საქართველოს ეროვნული ბანკის პოლიტიკა

აქტივობების განხორციელების შედეგების შეჯამება

აქტივობის სახელი	მარშრუტი	გაფრ. დრო**	ჩაფრ. დრო**	დღე	გამოფრ. დრო**	ჩამოფრ. დრო**	დღე	ა/კ საკონტაქტო ტელ.ფაქს.
ბრიტოშ გარევი	ლონდონი	10:35	12:00	სამშაბათი	16:05	1:00	ორშაბათი	ტელ: 940719 ფაქს: 940725
შერინის ავიაკომპანია	კაფე თელავი	11:05	12:30	სუბშაბათი	21:00	22:00	ორშაბათი	ტელ: 940719 ფაქს: 940725
გარევი	ლუგანსკი	11:10	11:40	სამშაბათი	15:35	5:55	პარასკევი	ტელ: 933089 ფაქს: 982258
გარევი	ფრანკფურტი	12:05	13:05	ორშაბათი	14:35	21:25	ორშაბათი	ტელ: 235407 ფაქს: 233423
სეისარი	ცეიზრიხი	12:05	13:05	ორშაბათი	14:35	21:25	შაბათი	ტელ: 235407 ფაქს: 233423
ავსტრიის ავიაკომპანია	ვენა	5:00	6:15	სუბშაბათი	20:50	3:45	ორშაბათი/სუბშაბათი	ტელ: 943825/26/27 ფაქს: 943829
თურქიშ აერლინსი	სტამბული	5:00	6:15	კვირა	20:50	3:45	კვირა	ტელ: 778214/ 778215
		5:35	6:55	ორშაბათი	22:15	4:45	კვირა	ტელ: 778214/ 778215
		18:00	18:55	სამშაბათი	10:20	15:55	სამშაბათი	ტელ: 778214/ 778215
		18:00	18:55	კვირა	10:20	15:55	კვირა	ტელ: 778214/ 778215
		06:00	06:30	სამშაბათი	22:45	03:05	ორშაბათი	ტელ: 940703 953022
		06:00	06:30	სუბშაბათი	22:45	03:05	ორშაბათი	ტელ: 940703 953022
		06:00	06:30	პარასკევი	22:45	03:05	სუბშაბათი	ტელ: 940703 953022
		06:00	06:30	შაბათი	22:45	03:05	პარასკევი	ტელ: 940703 953022

* თბილისიდან გაფრენის დრო
** ადგილობრივი დრო
*** თბილისში ჩამოფრენის დრო

საქართველოს სტრატეგიული კვლევებისა და განვითარების ცენტრი

საქართველოს სტრატეგიული კვლევებისა და განვითარების ცენტრი დაფუძნებულ იქნა 1995 წლის ივლისში. იგი წარმოადგენს დამოუკიდებელ, არასამთავრობო, არაპოლიტიკურ, არაკომერციულ ორგანიზაციას. მისი წევრები არიან სხვადასხვა სამეცნიერო წრეების წარმომადგენლები, მდიდარი გამოცდილების მქონე სპეციალისტები, ასევე სტუდენტები და ახალგაზრდები, რომლებიც გამოცდილ თანამშრომლებთან ერთად მუშაობენ ცენტრისათვის პრიორიტეტულ პრობლემატიკაზე და თანამშრომლობენ როგორც ადგილობრივ, ასევე საერთაშორისო ორგანიზაციებთან.

ცენტრი სხვა ტრადიციული ტიპის არასამთავრობო ორგანიზაციებისაგან განსხვავებით, არ შემოიფარგლება მხოლოდ დამოუკიდებელი მკვლევარისა და დამკვირვებლის როლით და ცდილობს, გავლენა იქონიოს ქვეყანაში მიმდინარე პროცესებზე. ამ მიზნით ცენტრი აქტიურად თანამშრომლობს არა მარტო სამეცნიერო და არასამთავრობო, არამედ სამთავრობო ორგანიზაციებთანაც, რათა საერთო ძალისხმევით შემუშავდეს ჩვენს ქვეყანაში არსებული რთული ეკონომიკური, სოციალური და პოლიტიკური პრობლემების გადაჭრის ოპტიმალური გზები. ცენტრში დამუშავებული სტრატეგიული გეგმები საბოლოო სახეს მხოლოდ მრავალჯერადი საჯარო განხილვების შემდეგ ღებულობს, რაც უზრუნველყოფს ამ პროცესში ყველა დაინტერესებული პირისათვის თანაბარ ორგანიზაციის მონაწილეობას.

ცენტრის რეგულარულ გამოცემებში — ბიულეტენებში გაშუქებული საკითხების ირგვლივ სისტემატურად ეწყობა განხილვა-სემინარები.

ცენტრის პრიორიტეტული მიმართულებები:

- საზოგადოება და დემოკრატია
- გარემოს დაცვა და მდგრადი განვითარება
- საგარეო პოლიტიკა და ეროვნული უსაფრთხოება
- ეკონომიკა, ფინანსები და სოციალური პოლიტიკა

განხორციელებული პროექტები

1. კანონპროექტი საქართველოს გარემოსდაცვითი ნებართვების შესახებ; კანონი მიღებულია პარლამენტის მიერ.
2. კანონპროექტი საქართველოს პოლიტიკური ორგანიზაციების შესახებ; კანონი მიღებულია პარლამენტის მიერ.
3. საქართველოს ტერიტორიული მოწყობის შესახებ კონცეფციის შემუშავება;
4. ეკონომიკური რეფორმები საქართველოში;
5. ადგილობრივი თვითმმართველობის განვითარება;
6. არასამთავრობო გარემოსდაცვითი ორგანიზაციების ქსელის ერვული შეხვედრის მომზადება;
7. ცენტრის ინსტიტუციონალური განვითარება.

ცენტრის ღონისძიებები

1. ფრიდრიხ ებერტის ფონდი, გერმანია
2. ნიდერლანდების ორგანიზაცია საერთაშორისო თანამშრომლობისა და განვითარებისათვის, ჰოლანდია.
3. ბერგჰოფის კონფლიქტოლოგიის ინსტიტუტი, გერმანია

საქართველოს ავიახაზები	14.50	16.15	საქმზაბაი	11.25	14.55	თიხზაბაი	ტელ: 947180/ 947512 ფაქს: 940463
	14.50	16.15	სურმზაბაი	11.25	14.55	პარასკეპე	
ენჯიკოფი	14.50	16.15	კერა	11.25	14.55	ორმზაბაი	ტელ: 951263 954163 ფაქს: 969976
	11.30	12.55	შაბაი	14.05	17.30	კერა	
სე-პეტერბურგი	16.55	18.20	პარასკეპე	11.25	14.55	შაბაი	ტელ: 920025 920021 ფაქს: 920019
	13.50	16.20	შაბაი	18.20	22.40	შაბაი	
კოფე	16.25	16.50	პარასკეპე	18.25	22.35	პარასკეპე	ტელ: 394987 ტელ: 933089 ფაქს: 920572
	14.25	15.05	პარასკეპე	17.00	19.30	პარასკეპე	
სოქე	20.00	20.30	ორმზაბაი	05.00	07.30	საქმზაბაი	ტელ: 920025 920021 ფაქს: 920019
	17.25	18.30	ორმზაბაი	20.00	23.00	ორმზაბაი	
როსტოფი	12.10	13.20	ორმზაბაი	15.20	18.30	ორმზაბაი	ტელ: 920025 920021 ფაქს: 920019
	19.30	20.00	კერა	22.00	02.20	კერა	
კოდლოვრავა	09.30	10.30	საქმზაბაი	13.20	18.05	საქმზაბაი	ტელ: 920025 920021 ფაქს: 920019
	09.30	10.30	პარასკეპე	07.55	12.20	პარასკეპე	
თბილის-სოქი/სოქი-ხაღრიციკი	03.00	04.00	პარასკეპე	06.30	09.15	შაბაი	ტელ: 920025 920021 ფაქს: 920019
	05.30	06.20	პარასკეპე	18.00	20.20	კერა	
ხაღრიციკი-თბილისი	03.10	05.00	შაბაი	19.00	21.50	თიხზაბაი	ტელ: 920025 920021 ფაქს: 920019
	14.00	16.20	კერა	15.45	16.45	შაბაი	
თბილის-სოქი/სოქი-ხაღრიციკი	15.10	18.00	თიხზაბაი	09.40	11.50	სურმზაბაი	ტელ: 920025 920021 ფაქს: 920019
	17.45	18.45	შაბაი	13.30	16.50	ორმზაბაი	
მინ. უწყები	13.00	15.00	სურმზაბაი	13.30	16.50	სურმზაბაი	ტელ: 920025 920021 ფაქს: 920019
	18.20	19.30	ორმზაბაი	13.30	16.50	სურმზაბაი	
კრახოლანო	18.20	19.30	ორმზაბაი	13.30	16.50	სურმზაბაი	ტელ: 920025 920021 ფაქს: 920019
	18.20	19.30	სურმზაბაი	11.05	02.30	საქმზაბაი	
მოსკოფი	17.00	19.40	საქმზაბაი	15.30	19.55	ორმზაბაი	ტელ: 920025 920021 ფაქს: 920019
	09.05	09.35	საქმზაბაი	8.55	-	კერა	
სე-პეტერბურგი	16.40	15.55	კერა	-	-	-	ტელ: 920025 920021 ფაქს: 920019
	16.40	15.55	კერა	-	-	-	
კოფე	16.40	15.55	კერა	-	-	-	ტელ: 920025 920021 ფაქს: 920019
	16.40	15.55	კერა	-	-	-	
ლუგანსკი	16.40	15.55	კერა	-	-	-	ტელ: 920025 920021 ფაქს: 920019
	16.40	15.55	კერა	-	-	-	
ოქონის ანჯი	16.40	15.55	კერა	-	-	-	ტელ: 920025 920021 ფაქს: 920019
	16.40	15.55	კერა	-	-	-	

ცენტრის მხარდამჭერები

* ცენტრის ინდივიდუალური „მხარდამჭერი“ მიიღებს ცენტრის ყველა გამოცემას, ცენტრის პროექტების შესახებ დაწერილებით ინფორმაციას და ყოველწლიურ (მათ შორის ფინანსურ) ანგარიშს. უფლება ექნება უფასოდ დაესწროს ცენტრის ყველა სემინარსა და საჯარო ღონისძიებას, ისარგებლოს ცენტრის ბიბლიოთეკით და ექსპერტთა ქსელით.

* ცენტრის პარტნიორები, სპონსორები და მხარდამჭერები მიიღებენ ცენტრის ყველა გამოცემას, ცენტრის პროექტების შესახებ დაწერილებით ინფორმაციას და ყოველწლიურ (მათ შორის ფინანსურ) ანგარიშს. კომპანიის/ორგანიზაციის ხელმძღვანელს ან მის წარმომადგენელს უფლება ექნება უფასოდ დაესწროს ცენტრის ყველა სემინარსა და საჯარო ღონისძიებას, კომპანიის/ორგანიზაციის ნებისმიერ წევრს ექნება შესაძლებლობა ისარგებლოს ცენტრის ბიბლიოთეკით და ექსპერტთა ქსელით, გარდა ამისა:

* ცენტრის გამოცემებში მითითებული იქნება კომპანიის სახელწოდება, როგორც ცენტრის „პარტნიორისა“, კომპანიის შესახებ ინფორმაციას დაეთმობა ერთი გვერდი ბიულეტენში და მცირე მონაკვეთი ლიფლეტში. ღონისძიების მისაწვევებში მოხსენიებული იქნება, როგორც ცენტრის „პარტნიორი“.

* ცენტრის გამოცემებში მითითებული იქნება კომპანიის სახელწოდება, როგორც ცენტრის სპონსორისა, ღონისძიების მისაწვევებში მოხსენიებული იქნება, როგორც ცენტრის სპონსორი.

* ცალკეული ღონისძიებების სპონსორი კომპანია ღონისძიების მისაწვევებში მოხსენიებული იქნება, როგორც ღონისძიების „სპონსორი“ და მისი ლოგო წარმოდგენილი იქნება ღონისძიებებზე ცენტრის ლოგოსთან ერთად.

**მხარდამჭერობით დაინტერესებულ პირებს გთხოვთ შეავსოთ
თანდართული გამოკითხვის ბარათი და მოგვანდოთ
ორგანიზაციის მისამართზე.**

**ცენტრის საქმიანობით დაინტერესებულ პირებს დაგაბეგითი
ინფორმაციის მისაღებად გთხოვთ, დაგვიკავშირდნენ.**
ქობილისი 380002, მარჯანიშვილის ქ. №19, საფოსტო ყუთი №45;
ტელ/ფაქსი: (995 32) 964124/957030;
ელექტრონული ფოსტა: csrdg@caucasus.net, csrdg@iberiapac.ge
<http://www.csrdg.caucasus.net>

ინდივიდუალური მხარდამჭერის გამოკითხვის ბარათი

მე მსურს გავხდე ცენტრის მხარდამჭერი და მზად ვარ გავიღო 100 ლარი, გთხოვთ, დამიკავშირდეთ.

გთხოვთ, გამომიგზავნოთ უფრო დეტალური ინფორმაცია და ცენტრის უახლესი გამოცემები საბოლოო გადაწყვეტილების მისაღებად.

მე არ ვარ დაინტერესებული ცენტრის მხარდაჭერით, გთხოვთ, ნუღარ დამიკავშირდებით.

ჩემი კოორდინატებია:

სახელი, გვარი, _____

სამუშაო ადგილი _____

თანამდებობა _____

მისამართი _____

ტელეფონი _____ ფაქსი _____



კოლექტიური მხარდამჭერის გამოკითხვის ბარათი

- ჩვენს კომპანიას სურს გახდეს ცენტრის პარტნიორი და მზად არის გაიღოს 5000 ლარი, გთხოვთ, დაგვიკავშირდეთ.
- ჩვენს კომპანიას სურს გახდეს ცენტრის სპონსორი და მზად არის გაიღოს 2000 ლარი, გთხოვთ, დაგვიკავშირდეთ.
- ჩვენს კომპანიას სურს გახდეს ცენტრის მხარდამჭერი და მზად არის გაიღოს 280 ლარი, გთხოვთ, დაგვიკავშირდეთ.
- ჩვენს კომპანიას სურს სპონსორობა გაუწიოს ცენტრის სხვადასხვა საჯარო ღონისძიებას, სემინარს ან კონფერენციას, გთხოვთ, დაგვიკავშირდეთ.
- გთხოვთ გამოგვიგზავნოთ უფრო დეტალური ინფორმაცია და ცენტრის უახლესი გამოცემები საბოლოო გადაწყვეტილების მისაღებად.
- ჩვენი კომპანია არ არის დაინტერესებული ცენტრის მხარდაჭერით, გთხოვთ, ნუღარ დაგვიკავშირდებით.

ჩვენი კომპანიის კოორდინატებია:

კომპანიის დასახელება _____

მისამართი _____

ტელეფონი _____ ფაქსი _____

საკონტაქტო პირი _____

(სახელი, გვარი, თანამდებობა)