

რუსეთ-უკრაინის ომის გავლენა ავტობიზნესზე

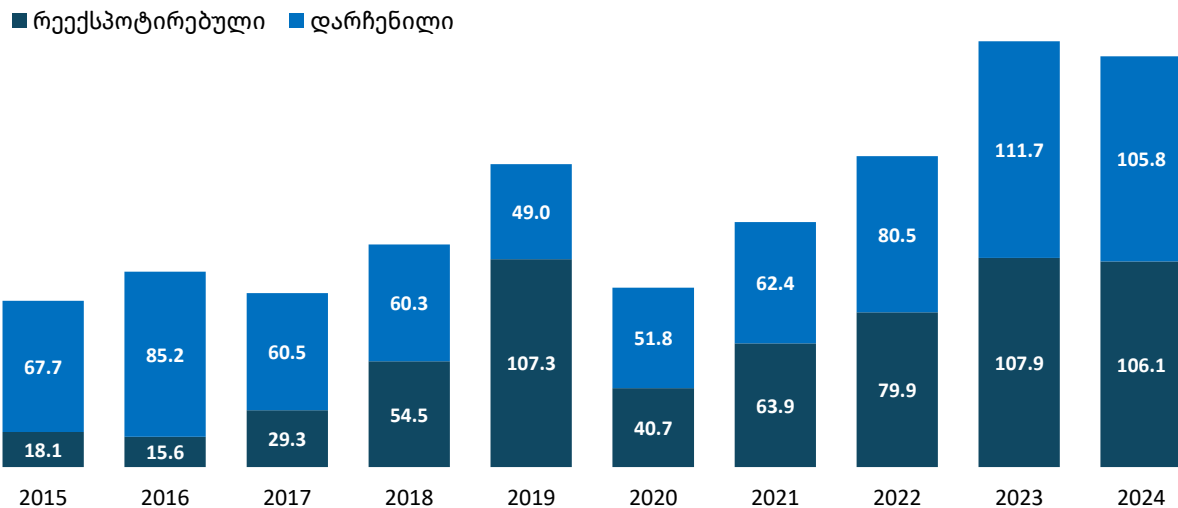
ენატე შამუგია¹

საქართველოში გატარებული რეფორმების, განსაკუთრებით, საბაჟო მიმართულებით პროცედურების გამარტივებისა და სავაჭრო დანახარჯების შემცირების შემდეგ, ქვეყანა ავტობიზნესისთვის რეგიონული ცენტრი გახდა. თავდაპირველად, ავტომობილით ვაჭრობაში საქართველოს საშუაშალო როლი კავკასიით შემოიფარგლებოდა. ახლა კი არა მხოლოდ კავკასიას, არამედ ცენტრალურ აზიასაც მოიცავს.

მიუხედავად იმისა, რომ საქართველოს საკუთარი ავტოწარმოება არ გააჩნია, ავტომობილები ერთ-ერთი მსხვილი საიმპორტო და საექსპორტო საქონელია. მიმდინარე პერიოდში მთლიანი იმპორტის 14.8%-ს სწორედ მსუბუქი ავტომობილები შეადგენს, აქედან ნახევარზე მეტი რეექსპორტია (რაც ჯამური ექსპორტის 35.7%-ია). ამ პროცესში ჩართული არიან როგორც მსხვილი კომპანიები, ისე ცალკეული ინდივიდები.

თუკი ადრე მსუბუქი ავტომობილებით ვაჭრობა არაერთგვაროვანი დინამიკით ხასიათდებოდა, რუსეთ-უკრაინის ომის დაწყებიდან მოყოლებული, რეექსპორტი არსებითად გაზრდილია.

გრაფიკი 1: მსუბუქი ავტომობილების იმპორტი და რეექსპორტი, ათასი ცალი



წყარო: სტატისტიკის ეროვნული სამსახური

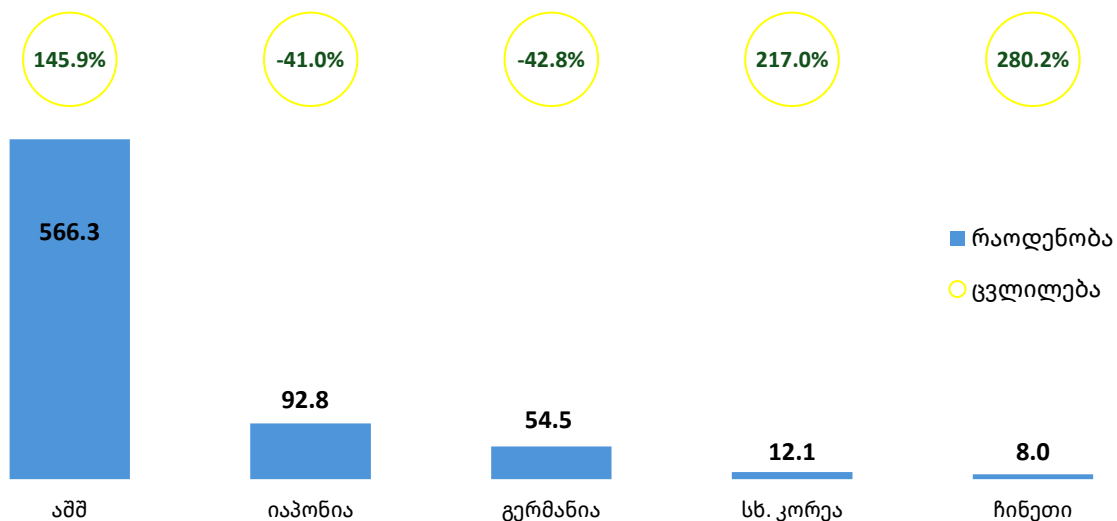
¹ კვლევითი ინსტიტუტი Gnomon Wise, e-mail: e.shamugia@ug.edu.ge

საქართველოში მსუბუქი ავტომობილები, რომელთა დიდი ნაწილი მეორეულია, უმეტესად განვითარებული ქვეყნებიდან შემოჰყავთ. საიმპორტო ქვეყნებს შორის, უმსხვილესია ამერიკის შეერთებული შტატები. აშშ-დან 2024 წელს 154 ათასი ერთეული მსუბუქი ავტომობილის იმპორტი განხორციელდა, რომლის ღირებულება, ჯამში, 1 918.1 მლნ აშშ დოლარი იყო. ეს კი ამ პერიოდში ავტომობილების მთლიანი იმპორტის ღირებულების 53.9%-ს შეადგენდა.

ამასთან, ბოლო ხუთწლიან პერიოდში კლება ფიქსირდება რიგით მეორე საიმპორტო ქვეყნის - იაპონიის - შემთხვევაში. ავტომობილების იმპორტის კლება გამოწვეულია საგადასახადო კოდექსში 2016 წლის დეკემბერში განხორციელებული ცვლილებით როცა მარჯვენასაჭიანი ავტომობილების განბაჟების საფასური გასამმაგდა.

2024 წელს იაპონიიდან იმპორტირებული მსუბუქი ავტომობილების რაოდენობა 29.6 ათასი ცალი იყო, რაც 524.1 მლნ აშშ დოლარის ღირებულებისაა.

გრაფიკი 2: მსუბუქი ავტომობილების უმსხვილესი საიმპორტო ქვეყნები, იმპორტის რაოდენობა 2020-2024 წლებში და ცვლილება 2015-2019 წლებთან შედარებით, ათასი ცალი, %

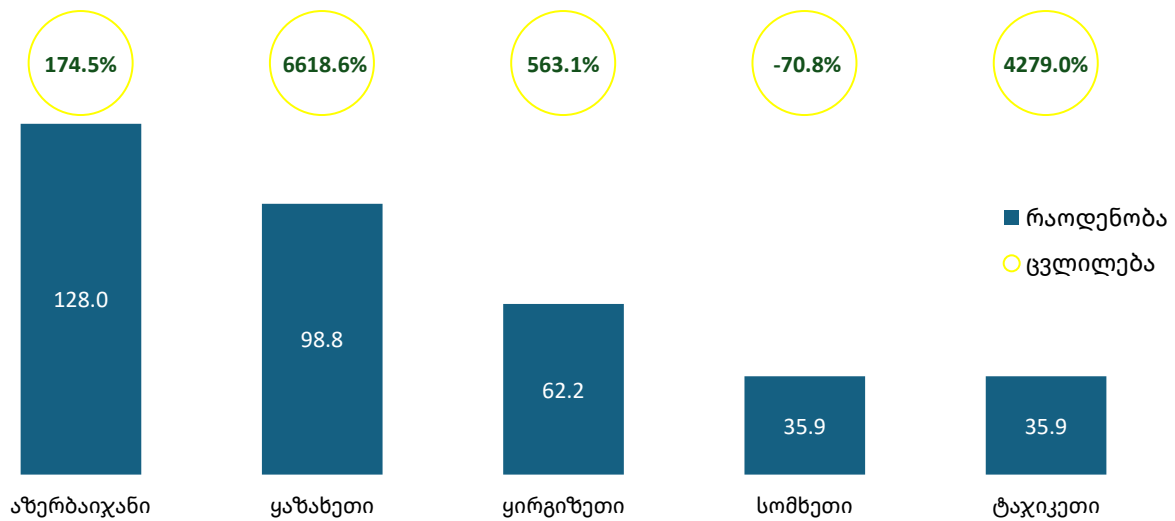


წყარო: სტატისტიკის ეროვნული სამსახური; ავტორის გამოთვლები

როგორც აღვნიშნეთ, იმპორტირებული ავტომობილების ნახევარი ადგილობრივ ბაზარზე რჩება, ხოლო დანარჩენი რეექსპორტია. თავდაპირველად საქართველოდან ექსპორტირებული მსუბუქი ავტომობილების მთავარი დანიშნულების ადგილი აზერბაიჯანი და სომხეთი იყო. თუმცა 2014 წლიდან აზერბაიჯანში ავტომობილის ფლობაზე რეგულაციები გამკაცრდა, რაც ამ ქვეყანაში საქართველოდან ავტომობილების ექსპორტის კლებაში აისახა.

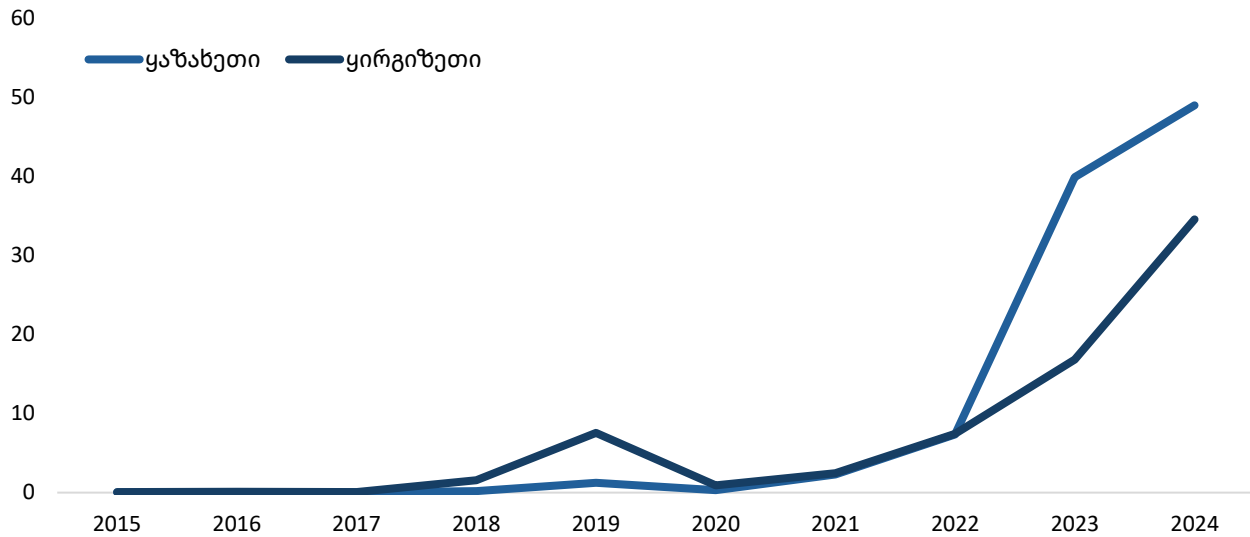
2020 წლამდე საქართველოდან მსუბუქი ავტომობილების ნახევარი სომხეთში გადიოდა, მაგრამ აღნიშნული პერიოდიდან, მდგომარეობა შეიცვალა. მას შემდეგ, რაც სომხეთმა ევრაზიული კავშირის არაწევრი ქვეყნებიდან იმპორტირებულ ავტომობილებზე გადასახადები გაზარდა, მანქანების რეექსპორტი მკვეთრად დაეცა. მაგალითად, თუ 2019 წელს საქართველოდან სომხეთში ექსპორტირებული მსუბუქი ავტომობილების რაოდენობა თითქმის 60 ათასი ცალი იყო, მომდევნო ორი წლის განმავლობაში, ეს მაჩვენებელი 800 ერთეულს არ აღემატებოდა.

გრაფიკი 3: მსუბუქი ავტომობილების უმსხვილესი საექსპორტო ქვეყნები, იმპორტის რაოდენობა 2020-2024 წლებში და ცვლილება 2015-2019 წლებთან შედარებით, ათასი ცალი, %



წყარო: სტატისტიკის ეროვნული სამსახური; ავტორის გამოთვლები

რუსეთ-უკრაინის ომის დაწყების შემდეგ, სომხეთში ავტოექსპორტი ისევ გაიზარდა. ამ პერიოდიდან რეექსპორტი მკვეთრად მომატებულია არა მხოლოდ სომხეთში, არამედ ევრაზიული ეკონომიკური კავშირის სხვა წევრ ქვეყნებშიც.

გრაფიკი 4: მსუბუქი ავტომობილების ექსპორტი, ათასი ცალი

წყარო: სტატისტიკის ეროვნული სამსახური

ომის დაწყების შემდეგ, ზოგიერთი ავტოკომპანიის მხრიდან, რუსული ბაზრის დატოვებისა და რუსეთისთვის დასავლური ქვეყნებიდან სანქციების დაწესების გამო, საქართველოში ახალი სატრანზიტო შესაძლებლობები გაჩნდა. სწორედ ამ პერიოდიდან, მთავარი საექსპორტო ქვეყნები გახდა ყაზახეთი და ყირგიზეთი, რომლებიც ევრაზიული ეკონომიკური კავშირის წევრები არიან. 2022 წლიდან ორივე ქვეყანაში ავტომობილების რეექსპორტი მკვეთრად გაიზარდა. თუმცა მათი დიდი ნაწილი არა - ამ ქვეყნის მომხმარებელთან, არამედ, საბოლოოდ, რუსულ ბაზარზე ხვდება².

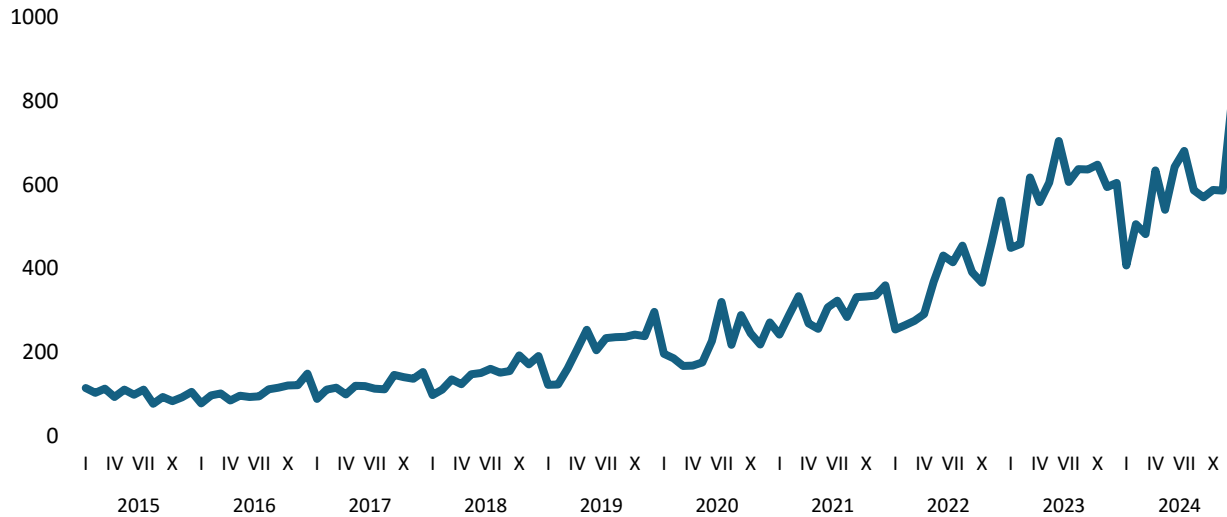
თუკი 2021 წელს ყაზახეთსა და ყირგიზეთში 4.8 ათასი ავტომობილის რეექსპორტი განხორციელდა, 2024 წელს ეს მაჩვენებელი 83.5 ერთეულს აღწევს, ხოლო ამ ქვეყნებში ექსპორტირებული ავტომობილების საერთო ღირებულება 4 041 მლნ აშშ დოლარი იყო.

² Sukharev, D., Rickleton, C., & Systema. (2025). Under protection: Bringing sanctioned luxury cars to Russia. *Radio Free Europe/Radio Liberty*. <https://www.rferl.org/a/systema-investigation-sanctions-luxury-cars-russia/33340925.html> ;

OCCRP. (2025). 'We Know No Borders': How Kyrgyzstan became a hub for sanctioned car exports to Russia. *Organized Crime and Corruption Reporting Project*. <https://www.occrp.org/en/feature/we-know-no-borders-how-kyrgyzstan-became-a-hub-for-sanctioned-car-exports-to-russia> ; Arykbaev, E., Layan, E., Shmagun, O., Korotkova, A., & Kollig, D. (2025). The Russia bypass. *Novaya Gazeta Europe*. <https://novayagazeta.eu/articles/2025/03/05/the-russia-bypass-en> ; Meduza. (2025). How Georgia is profiting from sanctions on Russia. *MEDUZA*. <https://meduza.io/en/feature/2025/03/28/lifting-sanctions-is-the-last-thing-they-wan> ; Kaghzvantsian, S. (2023). Armenia's car imports booming due to sanctions on Russia. *Radio Free Europe/Radio Liberty*. <https://www.azatutyun.am/a/32317442.html>

ომის შემდეგ შექმნილ გარემოებებში, არსებითად გაფართოვდა ავტობიზნესი, რაც ავტოსექტორის ბრუნვის მოცულობის აჩქარებულ ტემპში ვლინდება.

გრაფიკი 5: ავტოსექტორის ბრუნვის მოცულობის ინდექსი (2015=100)

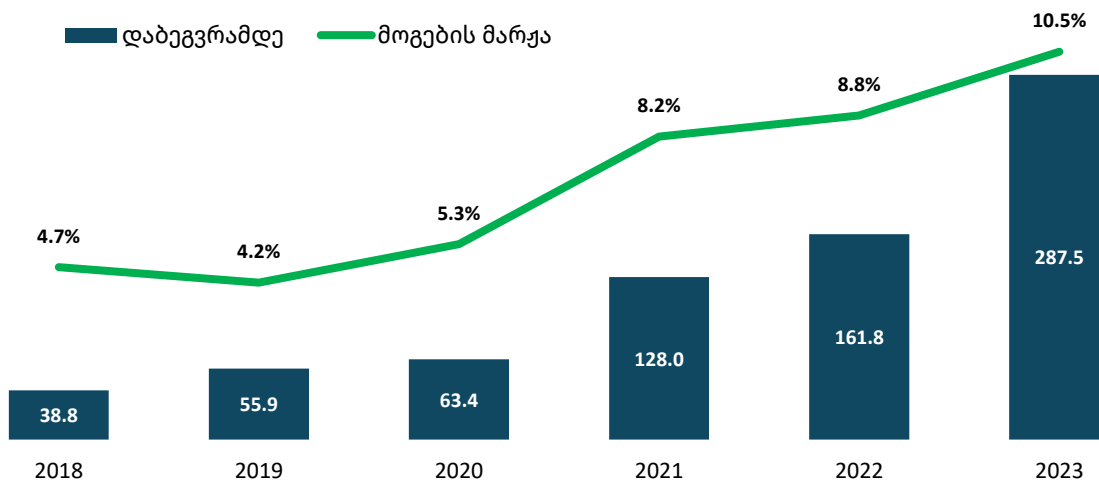


წყარო: სტატისტიკის ეროვნული სამსახური

გაზრდილია საქართველოში უმსხვილესი ავტობიზნესის კომპანიების მოგება და მოგებიანობის დონეც.

მაგალითად, 2023 წელს, ავტობიზნესის ათი უმსხვილესი კომპანიის დაბეგვრამდე, მოგება 77.7%-ით გაიზარდა. ამ პერიოდში მათი მოგება იყო, ჯამში, 287.5 მლნ ლარი, შემოსავლების - 10.5%, ხოლო აქტივების საშუალოდ - 27.2%. ავტობიზნესის უმსხვილესი კომპანიების მოგების მარჯა და აქტივებზე უკუგება, პანდემიამდე პერიოდთან შედარებით, თითქმის ორ-ნახევარჯერ გაზრდილია. ასეთი კომპანიები კი უმეტესად ახალი ავტომობილებით ვაჭრობენ.

გრაფიკი 6: ავტობიზნესში ჩართული ათი უმსხვილესი კომპანიის ფინანსური შედეგი, მლნ ლარი, %



წყარო: ბუღალტრული აღრიცხვის, ანგარიშგებისა და აუდიტის სამსახურის პორტალი; ავტორის გამოთვლები

თუმცა ევრაზიული ეკონომიკური კავშირის მხრიდან ძირითადი მოთხოვნა მეორეულ ავტომობილებზეა. რუსეთში მეორეულ ავტომობილებზე მოთხოვნა გაზრდილია ომის შემდეგ, რადგან ომის გამო დაწესებულმა სანქციებმა და რუსული ბაზრიდან კომპანიების გასვლამ ახალ მანქანებზე ფასის მატება გამოიწვია³. ამდენად, მეორეული ავტომობილების ბიზნესში ჩართული კომპანიებისა და ცალკეული ინდივიდების შემთხვევაში, მოგებისა და მოგებიანობის დონე, სავარაუდოდ, კიდევ უფრო მეტად არის გაზრდილი⁴.

რუსეთ-უკრაინის ომმა საქართველოს ეკონომიკაზე, ბევრი კუთხით, დადებითად იმოქმედა და ამის ერთ-ერთი თვალსაჩინო მაგალითი ავტობიზნესია.

სანქციებისა და რუსეთიდან არაერთი ავტოკომპანიის გასვლის შემდეგ, საქართველოს გავლით მსუბუქი ავტომობილების სავაჭრო მარშრუტი გაფართოვდა. შედეგად, საქართველოში

³ Stolyarov, G., & Marrow, A. (2023). Russians switch to used cars as sanctions pummel auto sector. *Thomson Reuters*. <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/russians-switch-used-cars-sanctions-pummel-auto-sector-2023-02-17/>

⁴ ომამდე პერიოდში, ზოგიერთი შეფასებით, მეორეული ავტომობილებით მოვაჭრე ინდივიდების წილი მთლიან ავტობიზნესში ¼ -ს აღემატებოდა (იხ. Galt & Taggart. (2021). Auto business in Georgia. In Galt & Taggart. <https://old.galtandtaggart.com/en/reports/research-reports/auto-business-georgia>).

ავტომობილების იმპორტი და შემდეგ, ევრაზიული კავშირის ქვეყნებში რეექსპორტი მკვეთრად გაიზარდა. ამით, პირველ რიგში, ავტოსექტორში ჩართულმა სუბიექტებმა იხეირეს. ასეთი დადებითი დინამიკა და სავაჭრო მარშრუტი შენარჩუნებულია და იარსებებს იქამდე, სანამ ომი გაჩერდება ან/და სანქციები მოიხსნება.