



**გულნარა იმედაშვილი**  
ბიზნესის ადმინისტრირების დოქტორი,  
ახალი უმაღლესი სასწავლებელი-ნიუენის  
ავილირებული პროფესორი

**დავით გეფერიძე**  
საერთაშორისო სამართლის დოქტორი,  
გორის სახელმწიფო უნივერსიტეტის ავილირებული პროფესორი

## **ლიზინგის როლი საქართველოს საჰაერო ტრანსპორტის მდგრად განვითარებაში**

### **ანოტაცია**

მსოფლიო გამოცდილება გვიჩვენებს, რომ უკანასკნელ წლებში სალიზინგო ოპერაციები მრავალი ქვეყნის ეკონომიკის სტაბილიზაციისა და განვითარების განუყოფელი ნაწილი გახდა. ამასთან, ლიზინგის მოცულობის მატების ტემპები მნიშვნელოვნად აჭარბებს მანქანებისა და მოწყობილობების წარმოებაში კერძო კაპიტალდაბანდებათა მატების ტემპებს. ლიზინგი ფართოდ გამოიყენება, როგორც შიდა, ისე საგარეო ბაზრებზე პროდუქციის გასაღების დროს.

ლიზინგის სწრაფი განვითარება დასავლეთში დაიწყო გასული საუკუნის 80-იან წლებში, როცა ამერიკულმა კომპანია „ბელ“-მა დაიწყო თავისი სატელეფონო აპარატების იჯარით გაცემა, რამაც კავშირგაბმულობის მომსახურების სწრაფ განვითარებას დაუდო საფუძველი. ნახევარი საუკუნის შემდეგ ჰენრი ფორდმა იჯარა გამოიყენა ავტომობილების წარმოების გაფართოებისათვის.

50-იან წლებში აშშ-ში, ხოლო გარკვეული დროის შემდეგ დასავლეთ ევროპაში აქტიურად დაიწყო ლიზინგით წარმოების საშუალებების გადაცემა, რამაც საიჯარო ურთიერთობებში ნამდვილი რევოლუცია გამოიწვია. საკმაოდ რთულია გადაჭრით იმის თქმა, არსებობს თუ არა ისეთი ქვეყანა, სადაც ლიზინგი ხელშეკრულების სახეს არ წარმოადგენს. იგი, როგორც სამართლებრივი კატეგორია განსხვავებული სახით არის ასახული ეროვნულ კანონმდებლობაში, თუმცა, ერთი რამ ცხადია, განსხვავება ვლინდება ტერმინოლოგიურ და შინაარსობრივ ფორმაში, ხოლო, როგორც ეკონომიკური და სამართლებრივი კატეგორია აქტიურად იკავებს ადგილს მსოფლიოს დიდი თუ მცირე ბიზნესის განვითარებაში.

**საკვანძო სიტყვები:** ლიზინგი, კრედიტი, იჯარა, ნასყიდობა, ავიაბაზარი, ინვესტიცია.

### **ლიზინგის როლი საქართველოს საჰაერო ტრანსპორტის მდგრად განვითარებაში**

ლიზინგთან დაკავშირებული ეკონომიკურ-სამართლებრივი ურთიერთობები უძველესია და ვითარდებოდა საუკუნეების მანძილზე, სალიზინგო ურთიერთობათა სტიმულირების სახელმწიფო პროგრამების ხელშეწყობით. ლიზინგთან დაკავშირებულ ყველა ეკონომიკურ-სამართლებრივ ურთიერთობებს მიაკუთვნებენ ისტორიის ახალ ან უახლოეს პერიოდს. ისტორიული დოკუმენტები მოწმობს, რომ იჯარა ადამიანისათვის ცნობილია უხსოვარი დროიდან. ლიზინგის იდეა ძველია, მაგრამ ტერმინი „ლიზინგი“ ასეთი ფორმით გვიან

ჩამოყალიბდა. სალიზინგო გარიგებების არსის შესახებ ცნობები მოდის არისტოტელეს ეპოქიდან (384\_383\_322 ჩვ. წ. აღ-მდე). სწორედ მას მიეკუთვნება ძალზე ხშირად ციტირებული ფრაზა: „სიმდიდრე გამოყენებაშია და არა საკუთრების უფლებაში.“ სხვა სიტყვებით რომ ვთქვათ, შემოსავლის მისაღებად მეწარმეს არ სჭირდება ფლობდეს რაიმეს საკუთრებაში, საკმარისია ჰქონდეს გამოყენების უფლება მოგების მიღების მიზნით.

დოკუმენტური საბუთი პირველი პრაქტიკულად ჩატარებული სალიზინგო გარიგების მიეკუთვნება 1066 წელს, როდესაც ვილჰელმ დამპყრობელმა იჯარით გამოართვა ნორმანდიელ გემთმფლობელებს გემები ბრიტანეთის კუნძულების დასაპყრობად. დიდ ბრიტანეთში ლიზინგის მსგავსი ურთიერთობების მარეგულირებელი ერთ-ერთი პირველი ნორმატიული აქტი, „უელსის კანონი“ მიღებულ იქნა 1284 წელს.

XIX ს-ის დასაწყისში დიდ ბრიტანეთში მრეწველობის განვითარებასთან ერთად, გაიზარდა იმპროდუქციის რაოდენობაც, რომელსაც გასცემდნენ ლიზინგით. წარმოიშვა ისეთი კომპანიები, რომელთა ერთადერთი მიზანი ლოკომოტივების და სარკინიგზო ვაგონების ლიზინგი იყო. ხელშეკრულებების შედგენისას მათ ჩაურთეს შესყიდვაზე უფლება (ოფცია), რომელიც წარედგინებოდა დამქირავებელს სალიზინგო ვადის დასრულებისას. ხელშეკრულებაში ასეთი ჩამატების მიზნით გახდა ის, რომ მოწყობილობათა გამომყენებლები გაცილებით მეტი ყურადღებით ეპყრობოდნენ ვაგონებს მაშინ, როდესაც მომავალში თავს მათ შესაკუთრებად წარმოიდგენდნენ. ასეთმა ხელშეკრულებებმა მიიღო „იჯარა-გაყიდვის“ სახელწოდება.

მეორე მსოფლიო ომის პერიოდში ამერიკის შეერთებული შტატების მთავრობამ უზრუნველყო საიჯარო ბიზნესის მკვეთრი წინსვლა. სწრაფად გაიზარდა სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებული სალიზინგო ბიზნესის მასშტაბები. საავტომობილო ლიზინგის პირველი შემთხვევა დაფიქსირდა 1918 წელს. საავტომობილო სალიზინგო ბიზნესის კანონიერ მამად ითვლება ფრენკის სავაჭრო აგენტი ჩიკაგოდან, რომელმაც პირველმა წარადგინა იჯარაზე ავტომობილები.

ყოფილ სსრკ-ში ლიზინგის გამოყენება მოხდა მეორე მსოფლიო ომის დროს, როდესაც 1941-1945 წლებში განხორციელდა ამერიკული ტექნიკის მოწოდება. აშშ-ს დახმარებამ მოკავშირეებზე პროდუქტების ღირებულების ჩათვლით შეადგინა 49,1 მილიარდი აშშ დოლარი. საიჯარო ურთიერთობებში აშშ-ში ნამდვილი რევოლუცია მოხდა XX საუკუნის 50-იან წლებში. იჯარით მასიურად გასცემდნენ ტექნოლოგიურ მოწყობილობებს, მანქანებს, მექანიზმებს, გემებს, თვითმფრინავებს.

აშშ გახდა ახალი ბიზნესის სამშობლო. 60-იან წლებში ამ ქვეყანაში სალიზინგო ოპერაციების მოცულობამ ერთ მილიარდ დოლარს გადააჭარბა, ხოლო 80-იანი წლების ბოლოს 110 მილიარდ დოლარს შეადგენდა. ე.ი. მეოთხედ საუკუნეში ასჯერ გაიზარდა. სალიზინგო ბიზნესმა მალე გადაკვეთა აშშ-ს ფარგლები და ნელ-ნელა ჩამოყალიბება დაიწყო სალიზინგო ბიზნესისთვის ისეთმა მნიშვნელოვანმა გაგებამ, როგორცაა „საერთაშორისო ლიზინგი.“ რამდენიმე წლის შემდეგ ხსენებულმა კომპანიამ, თავისი ფილიალების გახსნა დაიწყო სხვა ქვეყნებში (პირველად კანადაში 1959 წელს). საფრანგეთში პირველი სალიზინგო კომპანია ჩამოყალიბდა 1957 წელს. პირველი სალიზინგო კომპანია იტალიაში გამოჩნდა 1963 წელს. გერმანიაში პირველი სალიზინგო კომპანია დაფუძნდა 1962 წელს, ერთი მილიონი მარკა საწესდებო კაპიტალით. 60-იანი წლების დასაწყისში ლიზინგურმა ბიზნესმა აზიის კონტინენტზეც ჰპოვა განვითარება. ლიზინგური ბაზრის ძირითადი ნაწილი ამჟამად თავმოყრილია სამკუთხედში „აშშ-დასავლეთ-ევროპა-იაპონია“. იაპონიისათვის დამახასიათებელია ლიზინგური ოპერაციის გაფართოება, რომელიც მოიცავს ყიდვა-გაყიდვის, ლიზინგისა და სესხების კომბინაციებს. ასეთმა მომსახურებამ კომპლექსური ლიზინგის სახელწოდება მიიღო. დასავლეთ ევროპაში ლიზინგის გამცემებად გამოდიან უპირატესად სპეციალიზებული ლიზინგური კომპანიები,



მათ უმეტეს შემთხვევაში 70-80% ბანკები აკონტროლებენ ან მიიჩნევენ თავიანთ შვილობილ საზოგადოებებად.

ლიზინგის თანამედროვე გაგება გამომდინარეობს ქონების მესაკუთრისა და მოსარგებლის ცნებების გამოიკვანის შესახებ, რომის სამართლის კლასიკური პრინციპებიდან. ლიზინგის, როგორც განსაკუთრებული სახის ბიზნესის წარმოშობა დამყარებულია სწორედ საკუთრების ცნების ორი უმნიშვნელოვანესი კომპონენტის – ნივთით სარგებლობის, ე.ი. შემოსავლის მიღების მიზნით დანიშნულების შესაბამისად მისი გამოყენებისა და თვით, როგორც საკუთრების ობიექტზე პირის სამართლებრივი უფლების გამოიკვანის შესაძლებლობაზე.

საავიაციო ტექნიკის ლიზინგისათვის უმნიშვნელოვანესი იყო 1982 წელი: მაკ-დონელ დუგლასის კომპანიამ ლიზინგის მეშვეობით და ახალ ფინანსურ პოლიტიკაზე დაყრდნობით, შეძლო „ბოინგ-72“-თან კონკურენციაში დს-9-80 ტიპის საჰაერო ხომალდისათვის ბაზრის დაპყრობა. დუგლასის მიერ შეთავაზებულ კონცეფციას ეწოდა „იფრინე, სანამ იყიდი“.

ლიზინგური კომპანია, ფაქტობრივად, აკრედიტებს მოიჯარეს. ამიტომ, ლიზინგს ხშირად „ნასყიდობის“ ხელშეკრულებისაგან განსხვავებით „კრედიტ-იჯარას“ უწოდებენ, რომლის მიხედვითაც საქონელზე საკუთრების უფლება გადადის გამყიდველიდან - მყიდველზე. ლიზინგის დროს საკუთრება ლიზინგის საგანზე შენარჩუნებულია იჯარის გამცემის მიერ, ხოლო ლიზინგის მიმღები მას მხოლოდ დროებითი სარგებლობისთვის იძენს.

ეკონომიკური კუთხით ლიზინგი ჰგავს კრედიტს, რომელიც მოწყობილობის საყიდლად გაიცემა, ძირითადი ფონდების დაკრედიტებისას სესხის დასაფარავად დათქმულ ვადაში შეაქვთ გადასახადები. ლიზინგის დროს მოიჯარე მხოლოდ ხელშეკრულების ვადის გასვლის და საიჯარო ქონების სრული ღირებულების გადახდის შემდეგ ხდება იჯარით აღებული ქონების მფლობელი. თუმცა ასეთი მსგავსება დამახასიათებელია მხოლოდ ფინანსური ლიზინგისათვის. ლიზინგის სხვა სახეობა, მაგალითად ოპერატიული ლიზინგი, უფრო მოწყობილობების კლასიკურ იჯარას ჰგავს. ლიზინგი მიეკუთვნება საიჯარო, საბანკო და კომერციულ საქმიანობასთან შედარებით უფრო მაღალი დონის სამეწარმეო საქმიანობას, რადგან ის გულისხმობს და მოითხოვს ფინანსური ბიზნესის, ასევე მოწყობილობისა და უძრავი ქონების ბაზარზე არსებული მდგომარეობის ცოდნას, აგრეთვე კლიენტთა ცვალებადი მოთხოვნილებებისა და იჯარის თავისებურებათა გათვალისწინებას.

ბოლო პერიოდში ლიზინგი უფრო ხშირად განისაზღვრება (საერთაშორისო ფინანსური ლიზინგის შესახებ კონვენცია, მაისი. 1988წ. ოტავა) როგორც მოწყობილობის ხანგრძლივი სარგებლობის მოხმარების საქონლის, უძრავი ქონებისა და ძირითადი კაპიტალის სხვა ელემენტების ფინანსური (ლიზინგური) კომპანიების შუამავლობით შექმნაზე დაბანდებად დაფინანსების სპეციფიკური ფორმა, რომელიც მესამე პირისთვის იძენს ქონებაზე საკუთრების უფლებას და საშუალო ან გრძელვადიანი პერიოდით იჯარით გადასცემს მას. ამ შემთხვევაში ლიზინგი, სრულად დაფინანსების (დაკრედიტების) ალტერნატივის სახით, მოქნილი და დანახარჯების შემამცირებელ ინსტრუმენტად იმკვიდრებს ადგილს.

ლიზინგის საზღაურში უნდა შედიოდეს ლიზინგის საგნის ამორტიზაციის ხარჯი. Model Lav on Leasing ანუ 2008 წლის 13 ნოემბრის კანონი წარმოადგენს ოტავის კონვენციის შემდგომ განვითარებას და მიზნად ისახავს დაეხმაროს განვითარებად ქვეყნებს აღმოფხვრან სალიზინგო ურთიერთობების ნორმატიული ხარვეზები და მოხდეს განვითარებულ ქვეყნებთან ნორმათა ჰარმონიზაცია.

გარიგების ხანგრძლივობის, ლიზინგის მოვალეობათა მოცულობის და ობიექტების ანაზღაურების ხარისხის მიხედვით გამოყოფენ ორი ძირითადი სახის ლიზინგს: ფინანსურსა და ოპერატიულს. არასრული ანაზღაურების მქონე ლიზინგს, ჩვეულებრივ, ოპერატიულს უწოდებენ. მისი არსი იმაში მდგომარეობს, რომ სალიზინგო ქონების შექმნასა და შენახვასთან

დაკავშირებული ლიზინგის გამცემის ხარჯები ლიზინგის ვადის განმავლობაში მთლიანად არ ანაზღაურდება, ვინაიდან ლიზინგის ხელშეკრულების ვადა უფრო ხანმოკლეა, ვიდრე ქონების ვარგისიანობის ნორმატიული ვადა. ლიზინგის გამცემი იძულებულია გადასცეს იგი დროებით სარგებლობაში რამდენიმეჯერ, რითაც იზრდება მასზე მოთხოვნილების არარსებობის დროს ლიზინგის ობიექტის ნარჩენი ღირებულების ანაზღაურების რისკი. ოპერატიული ლიზინგის თავისებურება კიდევ ისაა, რომ მომსახურების, რემონტის, დაზღვევის ვალდებულება ეკისრება სალიზინგო კომპანიას.

სალიზინგო ქონების სრული ანაზღაურების მქონე ლიზინგს ფინანსურს უწოდებენ. ვადა, რომლის განმავლობაშიც ხდება დროებით სარგებლობაში ქონების გადაცემა, თავისი ხანგრძლივობით უახლოვდება ქონების მთელი ღირებულების ან მისი დიდი ნაწილის ექსპლუატაციისა და ამორტიზაციის ვადას. ფინანსური ლიზინგი - ესაა შეთანხმება, რომელიც ითვალისწინებს თავისი მოქმედების პერიოდში ლიზინგური გადასახადების გადახდას, რომლებიც ფარავენ მოწყობილობის ამორტიზაციის მთლიან თანხას ან მის დიდ ნაწილს, დამატებით ხარჯებს და ლიზინგის გამცემის შემოსავალს.

საკუთრებითი ურთიერთობების განხილვის პროცესში ყურადღებას იმსახურებს ლიზინგი, როგორც გრძელვადიანი იჯარა და მისი ეკონომიკური როლი, რომელსაც შეიძლება ქონებრივი კრედიტიც ვუწოდოთ. საზოგადოდ, ლიზინგი გულისხმობს განსაზღვრული ვადით და გარკვეულ საფასურად საქონლის გადაცემას მოხმარებისათვის. პრაქტიკაში გვხვდება, როგორც ადგილობრივი ლიზინგი (Domestic Leasing), როდესაც სალიზინგო ოპერაცია ქვეყნის ფარგლებში ხორციელდება, ისე საერთაშორისო ლიზინგი, როცა ხელშეკრულებით დაკავშირებული პარტნიორები სხვადასხვა ქვეყნებში იმყოფებიან. ლიზინგის საშუალებით მეწარმეს შეუძლია მოიზიდოს საბრუნავი კაპიტალი. ამასთან, ლიზინგი საშუალებას აძლევს მეწარმეს თავიდან აიცილოს დანადგარში ერთბაშად დიდი თანხის გადახდა. თანამედროვე ბიზნესი ლიზინგის გარეშე წარმოუდგენელია. დადგენილია, რომ მსოფლიოში გაყიდული დანადგარების მესამედის რეალიზაცია სალიზინგო ოპერაციით ხორციელდება. იგი მთელ მსოფლიოში ხელს უწყობს მცირე და საშუალო მეწარმეობის განვითარებას და ხელსაყრელი ფინანსური ინსტრუმენტია საწარმოს გადასაიარაღებლად. ქართული საწარმოები კი დღესდღეობით სწორედ თანამედროვე დანადგარების ნაკლებობას განიცდიან. ლიზინგი მათ საშუალებას მისცემს ფეხი აუწყონ XXI საუკუნის რიტმს. თუკი ჯერ კიდევ გუშინ საწარმოებს ძვირი კაპიტალი, გირაო და სესხის დაფარვის პერიოდი საკუთარი ბიზნესის განვითარების მთავარ ხელისშემშლელ ფაქტორად მიაჩნდათ, დღეს უკვე შესაძლებელია ლიზინგის მეშვეობით ამ პრობლემების გადაჭრა.

კომერციული ბანკები, სალიზინგო კომპანიასთან მიმართებაში არა სესხის გამცემის როლში, არამედ უშუალოდ ლიზინგის გამცემის როლში გამოდიან, რითაც სალიზინგო ბიზნესში პირდაპირ მონაწილეობენ. ლიზინგური ბიზნესის განვითარება ბანკებს თავიანთი ოპერაციების წრის გაფართოების, საბანკო პროდუქტის გამრავალფეროვნების, კლიენტების მომსახურების ხარისხის ამაღლებისა და ახალი პარტნიორული ურთიერთობების ჩამოყალიბების შესაძლებლობას აძლევს.

ლიზინგის ვადები (ლიზას პერიოდი) განისაზღვრება ამორტიზაციის გათვალისწინებით, ან იჯარით გაცემული მოწყობილობის დაჩქარებული ამორტიზაციის მეთოდის გამოყენებით. დაჩქარებული ამორტიზაციის გამოყენება ეკონომიკურად ხელსაყრელია ლიზინგის გამცემისთვის და ლიზინგის მიმღებისათვის. პირველი უფრო მცირე ვადებში იბრუნებს ჩადებულ სახსრებს, მეორე კი იძენს შესაძლებლობას შეამციროს მოგების გადასახადის თანხა და ასევე ქონების თავის საკუთრებაში გადასვლის ვადა, თუ ეს პირობა დევს ხელშეკრულებაში. ლიზინგის მთელი ვადის განმავლობაში ლიზინგის მიმღები ახორციელებს ცვეთის დარიცხვას ლიზინგით გაცემულ ქონებაზე.



საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის რეგულირების დოკუმენტში (დოკ #9626) იჯარით (ლიზინგით) გაცემულ საჰაერო ხომალდებს უწოდებენ ისეთ ხომალდებს, რომლებიც იჯარის კონტრაქტის პირობებით არის გამოყენებული, ხელშეკრულება კი ჩვეულებრივ იდება კონკრეტული სიტუაციის გათვალისწინებით.

ჩიკაგოს 1944 წლის საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის კონვენცია (მ.83 ბის) ეხება საერთაშორისო რეისების განხორციელებისას საჰაერო ხომალდების იჯარის, დაფრანტვის და გაცვლის საკითხებს.

განვითარებულ ქვეყნებში ძირითადი საშუალებების განახლებისათვის საჭირო ინვესტიციების 34% ლიზინგით ფინანსდება, განვითარებად ქვეყნებში ეს მაჩვენებელი 3-15%-ია, საქართველოში კი 2%-ს უტოლდება. ლიზინგი სესხისგან რამდენიმე ფაქტორით განსხვავდება. თუმცა, უფრო უნივერსალური განმასხვავებელი ნიშნები შემდეგია: ლიზინგის მომსახურების გამოყენება შეიძლება აქტივის სასიცოცხლო ციკლის ნებისმიერ ეტაპზე. ძიების პროცესი, მოდელისა და მომწოდებლის შერჩევა, მოლაპარაკებების წარმოება სხვადასხვა მხარეებთან, აქტივის შესყიდვის დაფინანსება და დანიშნულების ადგილზე ტრანსპორტირება/ დამონტაჟება, დაზღვევა, შემდგომი მონიტორინგი და მისი განახლება/გაყიდვის პროცესში ჩართულობა – ეს ყველაფერი სალიზინგო კომპანიის ექსპერტიზის ნაწილია. ამასთან, ლიზინგით სარგებლობისას მომხმარებელს უზრუნველყოფისთვის არ ესაჭიროება დამატებით უძრავი ქონება. თავად დაფინანსებული აქტივი, მანქანა-დანადგარი, საჰაერო ხომალდი თუ სხვა ძირითადი საშუალება, წარმოადგენს ლიზინგის ხელშეკრულების უზრუნველყოფას. შესაბამისად, ლიზინგი უფრო ხელმისაწვდომია მცირე და საშუალო ბიზნესისთვის. მაგალითად, სხვა საბანკო პროდუქტებისგან განსხვავებით, ლიზინგის პროექტის ანალიზის დროს აუცილებლად ხდება შესაძენი აქტივის ფინანსური ეფექტის ან/და აქტივის ლიკვიდურობის გათვალისწინება, რაც ზრდის პროექტზე დადებითი გადაწყვეტილების მიღების ალბათობას. ამას კი ბუნებრივად მივყავართ შემდეგ გარემოებამდე: ლიზინგი იყო და არის ხელმისაწვდომი სტარტაპებისათვის მათი განვითარების საწყის ეტაპზეც.

ეკონომიკაზე ლიზინგის მრავალმხრივი ზემოქმედების ეფექტურობა იმით განისაზღვრება, რომ ის ერთდროულად ააქტიურებს კერძო კაპიტალის ინვესტიციებს წარმოების სფეროში, აუმჯობესებს უშუალო მწარმოებელთა ფინანსურ მდგომარეობას და ზრდის სამამულო ბიზნესის კონკურენტუნარიანობას. ეს უპირატესობანი, რომლებიც ვლინდება ლიზინგის მექანიზმის გამოყენებისას, ასევე მიესადაგება საჰაერო ტრანსპორტის სფეროსაც, სადაც ლიზინგი - ეს არა მარტო ძირითადი ფონდების ყველაზე უფრო აქტიური ნაწილის განახლების ხერხია, არამედ იგი სამამულო ავიაბაზრის გამოცოცხლების ერთ-ერთი გზაა.

ლიზინგის უპირატესობათა კონკრეტული შეფასება შეიძლება განხორციელდეს თითოეული პროექტის ინდივიდუალობების გათვალისწინებით. ამრიგად, საჭიროა სალიზინგო ოპერაციების ეფექტიანობის კომპლექსური შეფასება: სალიზინგო ოპერაციების კონკრეტული სქემის შემუშავება, ნორმატიული ბაზის მდგომარეობის ანალიზი, ლიზინგის გამცემის, მიმწოდებლის, სპეციალიზებული სალიზინგო კომპანიის არჩევა, პროექტის ფინანსური შეფასება (მოგების განსაზღვრა, რენტაბელობის, გამოსყიდვის ვადების გაანგარიშება), შესაძლო რისკებისა და მათი შემცირების ანალიზი.

ლიზინგი აქტივით სარგებლობის უფლებაა, რომელსაც სალიზინგო კომპანია გადასცემს ლიზინგის მიმღებს, მასზე მორგებული გადახდის გრაფიკით. ევროპის ქვეყნებში, ძირითადი საშუალებები, უმეტესად, სწორედ ლიზინგით ფინანსდება. ლიზინგის ხელშეკრულებით ლიზინგის გამცემი ვალდებულია ლიზინგის მიმღებს გადასცეს განსაზღვრული ქონება დათქმული ვადით ამ ქონების შესყიდვის უფლებით ან მის გარეშე. ლიზინგის ხელშეკრულება იდება წერილობით. იგი უნდა შეიცავდეს: მთლიან ფასს, სალიზინგო

საზღაურის თანხას და მისი გადახდის ვადებს, საბოლოო გადახდის თანხას. ხელშეკრულების ვადამდე შეწყვეტისას მისი გამოთვლის წესს. ლიზინგის ხელშეკრულება შეიძლება ითვალისწინებდეს ლიზინგის მიმღების მიერ სალიზინგო საზღაურის გადახდის სხვადასხვა ფორმას, კერძოდ, ავანსით, სადაზღვევო დეპოზიტით და ა.შ. ხელშეკრულებით შეიძლება გათვალისწინებულ იქნეს სალიზინგო ქონების დაზღვევა.

საქართველოში ყველაზე მოთხოვნადი სალიზინგო პროდუქტები ავტოლიზინგი და ძირითადი საშუალებების ლიზინგია. ძირითადი საშუალებების ლიზინგში, ყველაზე ხშირად, სამშენებლო ტექნიკის დაფინანსებაზეა მოთხოვნა. სამშენებლო სექტორი არის ერთ-ერთი ყველაზე განვითარებადი სფერო საქართველოში, ლიზინგის მიმღებისათვის დამატებით ბენეფიტს წარმოადგენს სალიზინგო აქტივის ლიკვიდურობის სწორი შეფასება. იმის გათვალისწინებით, რომ ლიზინგის საგანი სალიზინგო ხელშეკრულების დასრულებამდე სალიზინგო კომპანიის საკუთრებაშია, მნიშვნელოვანია აქტივის ღირებულებისა და მისი ფაქტობრივი მდგომარეობის შესაბამისობა. კონტრაქტის დასრულების შემდგომ კი აქტივი ლიზინგის მიმღების საკუთრებაში გადადის. მთავარი ღირებულება პასუხისმგებელია დაფინანსებაა, აქედან გამომდინარე, თითოეული მომხმარებლის გადახდისუნარიანობას სწორად გაანალიზება სჭირდება, რათა ყოველი გაფორმებული ხელშეკრულება იყოს ორმხრივ პასუხისმგებლობაზე დაფუძნებული.

საქართველოში პირველი სალიზინგო კომპანია 2000-იანი წლების დასაწყისში დაარსდა. ამ 15-20 წლის განმავლობაში, განსაკუთრებით, 2008 წლის ომის და მსოფლიო ეკონომიკური კრიზისის დაძლევის და 2010 წელს ლიზინგის საკანონმდებლო ცვლილებების დანერგვის შემდეგ, ინდუსტრიამ საკმაო წარმატებას მიაღწია და სტაბილურად განაგრძობს ზრდას. 2010-2018 წლების განმავლობაში ლიზინგის პორტფელი (სამი კომპანიის მონაცემებზე დაყრდნობით) მნიშვნელოვნად გაიზარდა – საშუალოდ, 30%-იანი წლიურ ზრდა. ინდუსტრიის ზრდის ბუნებრივმა თანმდევმა მოვლენებმაც არ დააყოვნა: ბაზარზე რამდენიმე სალიზინგო კომპანიის შემოსვლა და ანონსებული. კომპანიების რაოდენობის ზრდა კონკურენტულ გარემოს ამძაფრებს, რაც თავის მხრივ, პროდუქტების ასორტიმენტის ზრდას და პირობების გაუმჯობესებასაც უწყობს ხელს. სალიზინგო ბაზრის განვითარება საბოლოო ჯამში დიდი ბენეფიტის მომტანია, როგორც თავად სალიზინგო კომპანიებისა და მათი დასაქმებულთათვის, ისე ქვეყნის ეკონომიკისთვის და მცირე და საშუალო ბიზნეს სექტორისთვის, რომელსაც უმარტივდება ძირითად საშუალებებში ინვესტიციის პროცესი. ამიტომ, ხშირ შემთხვევაში, სახელმწიფო აქტიურად უწყობს ხელს ლიზინგის ინდუსტრიას. ევროპის ცენტრალური ბანკის სტატისტიკით, იმ ქვეყნებში, სადაც ლიზინგის სექტორი წარმატებულად ფუნქციონირებს, უმუშევრობის დონე დაბალია, ვიდრე იქ, სადაც ის განვითარების სტადიაშია. ცნობადობა ერთ-ერთი მთავარი გამოწვევაა სალიზინგო ბაზრისთვის საქართველოში, მაშინ, როდესაც ევროპასა და ამერიკაში ის წამყვანი პროდუქტია ავტომობილით სარგებლობის მსურველთათვის, ასევე აპრობირებული ინსტრუმენტია ძირითად საშუალებებში ინვესტირებისთვის.

საქართველოს ეკონომიკის გაჯანსაღებას, განვითარებასა და აღმავლობას მნიშვნელოვანი ინვესტიციები სჭირდება, რაც მისი მწირი ფინანსური შესაძლებლობებიდან გამომდინარე, თითქმის შეუძლებელია. ამ მდგომარეობიდან ერთ-ერთი გამოსავალი სალიზინგო ურთიერთობების განვითარებაა.

საქართველო ისევე, როგორც მთელი მსოფლიო, ახალი გამოწვევის წინაშე აღმოჩნდა. ის ვითარება, რაც რუსეთ-უკრაინის ომმა გამოიწვია, ბუნებრივია, განაპირობებს სალიზინგო პროდუქტებზე მოთხოვნის შემცირებასაც. ასევე, მნიშვნელოვნადაა გართულებული ლოჯისტიკური პროცესებიც.

სალიზინგო ოპერაციები გამოირჩევა ლიზინგის ობიექტების დიდი ღირებულებით (განსაკუთრებით საჰაერო ტრანსპორტზე) და როგორც შედეგი, დიდი რისკებით, და აგრეთვე მცირე



ავიაკომპანიებისათვის ძვირადღირებული სალიზინგო პროცესის ფინანსური უზრუნველყოფის სირთულით.

ლიზინგი დადებით გავლენას ახდენს ავიაბაზრის გაფართოებაზე, კერძოდ, დამატებითი სამუშაო ადგილების შექმნასა და კონკურენტუნარიანობის ამაღლებაზე. გამოცდილება მოწმობს, რომ ლიზინგური მექანიზმის წარმატებული განვითარება და მისი მასშტაბების გაფართოება შესაძლებელია მხოლოდ კონკურენტუნარიანი და კლიენტურისათვის მებრძოლი ავიაკომპანიების არსებობის პირობებში.

საქართველოში დღევანდელი ეკონომიკური სიტუაცია ხელს უწყობს ლიზინგის დანერგვასა და განვითარებას. ცნობილია, რომ საქართველოს ავიაბაზები „აირზენა“ გახდა პირველი ქართული ავიაკომპანია, რომელმაც გამოიყენა ქართულ ავიაბაზარზე ამერიკული ბოინგები, რამაც შესაძლებლობა მისცა ავიაკომპანიას კონკურენცია გაეწია საქართველოს ავიაბაზარზე დამკვიდრებული უცხოური ავიაკომპანიებისათვის. 1999 წლის 12 იანვარს თბილისის აეროპორტში მათ ლიზინგის ხელშეკრულების საფუძველზე ჩამოიყვანეს საშუალო ზომის ბოინგ 737-500 5-წლიანი ვადით. სულ მოკლე ხანში მათ ასევე ხელშეკრულება გააფორმეს გერმანულ სალიზინგო კომპანიასთან „HAPAG LLOYD“-თან, რათა ლიზინგის ხელშეკრულებით მიეღოთ კიდევ ორი ბოინგ 737-300-112 ადგილიანი. მოგვიანებით-2005 წელს მათ ასევე ლიზინგის ხელშეკრულებით შემოიყვანეს იგივე კლასის ბოინგ 737-400 საჰაერო ხომალდი. ეს ხელშეკრულებები ითვალისწინებდა ოპერატიულ ლიზინგს, ანუ სალიზინგო პერიოდის გასვლის შემდგომ საფრენი აპარატები უნდა დაბრუნებოდა მეპატრონეებს. სალიზინგო ოპერაციების განხორციელებას აღნიშნული ავიაკომპანიის მიერ არაერთგვაროვანი რეაქცია მოჰყვა, მაგრამ განვლილმა პერიოდმა სრულად დაადასტურა, რომ გადაწყვეტილება სწორად იყო მიღებული. ჩვენი აზრით, ქართული ავიაკომპანიებისათვის ასევე ხელსაყრელი იქნებოდა უცხოური წარმოების საჰაერო ხომალდები შემოეყვანათ ფინანსური ლიზინგის ხელშეკრულებით ოპტიმალური ვადით - 7-8 წელი. სამამულო ავიაკომპანიებს ახლა აქვთ იმის შესაძლებლობა, რომ თვითმფრინავები შემოიყვანონ შემდგომი გამოსყიდვის პირობით.

ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს ინფორმაციის მიხედვით, 2020 წელს საქართველოს აეროპორტებში რეგულარული რეისებით, ყველაზე მეტ მგზავრს დაბალბიუჯეტიანი ავიაკომპანია Wizz Air-ი მოემსახურა და რომელმაც საანგარიშო პერიოდში 172 012 მგზავრი გადაიყვანა. სტატისტიკური მაჩვენებლებით, 2017 წელს საქართველოს ავიაბაზარზე Wizz Air-ის წილი 8%-ი იყო, 2018 წელს 12%, ხოლო 2019 წელს 16%-ი. 2020 წელს რეგულარული რეისებით გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობის მიხედვით, მეორე ადგილზეა თურქული ავიაკომპანია Turkish Airlines-ი, რომლის ბაზრის 12%-ის მფლობელია. 2020 წელს 2019 წელთან შედარებით Turkish Airlines-ი წილი 1%-ითაა გაზრდილი, რადგანაც 2018-2019 წლებში ავიაკომპანია ბაზრის 11%-ს ფლობდა. აღსანიშნავია, რომ საქართველოს ავიაბაზარზე გადაყვანილი მგზავრთნაკადის მიხედვით (პროცენტულ ქრილში) „Turkish Airlines“-ი 2017 წლის მაჩვენებელს გაუტოლდა, რადგანაც „Turkish Airlines“-2017 წელს საქართველოს ავიაბაზრის 12%-ის მფლობელი იყო. რეიტინგში მესამე ადგილზეა ქართული ავიაკომპანია Georgian Airways-ი, მისი მონაგარი 2020 წელს, 43106 მგზავრით, ბაზრის 6%-ია. სტატისტიკური მაჩვენებლების მიხედვით, 2019 წელს Georgian Airways-ი ბაზრის 10%-ის მფლობელი იყო, 2018 წელს 11% იყო, ხოლო 2017 წელს 10%.

2020 წლის მაჩვენებლების მიხედვით, გადაყვანილი მგზავრთნაკადით მეოთხე ადგილზე, ბაზრის 5%-იანი წილით რამდენიმე კომპანიაა – უკრაინული Skyup airlines-ი (+2%), თურქული Pegasus Airlines-ი (+1%) და ბელორუსული Belavia (+2%). საქართველოს ავიაბაზრის 4-4%-იან წილს ფლობენ: flydubai, Air Arabia და Lufthansa. 3-3%-ს კი ფლობენ: Ukraine International Airlines-ი (FlyUIA), Azerbaijan Airlines-ი (AZAL), Qatar Airways-ი და Ryanair-ი. 2020

წელს რეგულარული რეისებით გადაყვანილი მგზავრთა კადის მიხედვით, საქართველოს ავიაბაზარზე 2-2%-იანი წილის მფლობელები არიან შემდეგი ავიაკომპანიები: Israir Airlines-ი, Qeshm Airlines-ი, LOT Polish Airlines-ი და Aircompany Armenia. 2020 წლის მაჩვენებლებით, რეგულარული რეისებით გადაყვანილი მგზავრთა კადის მიხედვით, ბაზრის 93%-ი უცხოურ ავიაკომპანიებზე, ხოლო 7%-ი ეროვნულ ავიაგადაამზიდავებზე მოდის. 2023 წლის მაისში, თბილისის საერთაშორისო აეროპორტი 270 001 მგზავრს მოემსახურა, რაც 2019 წლის იმავე თვის მგზავრთა კადის რაოდენობის 77%-ია, ხოლო 2022 წლის მაისის მონაცემებთან შედარებით, 14%-იანი ზრდაა.

თბილისისა და ბათუმის აეროპორტების ოპერატორ კომპანიაში ასევე აცხადებენ, რომ ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტი 2023 წლის მაისში 46 057 მგზავრს მოემსახურა, რაც გასული წლის იმავე თვის მაჩვენებლის 95%-ია, ხოლო 2019 წლის ანალოგიური პერიოდის მონაცემების 97%-ია

## ჯამურად საქართველოს აეროპორტებიდან გადაყვანილი მგზავრები

რეგულარული და არარეგულარული რეისებით

2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
2008171	2261006	2940455	4073959	5033323	5209505	833846	2496448	4441316

როგორც ამ მონაცემებიდან ირკვევა, ჯერ კიდევ არასასურველია ქართული ავიაბაზრის მდგომარეობა, რამდენადაც ქართული ავიაკომპანიების წილი მგზავრების მომსახურებაში საკმაოდ დაბალია, რომლის გადასაჭრელად ერთ-ერთი გზა სალიზინგო ურთიერთობების, მისი საკანონმდებლო ბაზის სრულყოფაა, ეს პროცესი უკვე დაწყებულია, მაგრამ ნელი ტემპით მიმდინარეობს.

ქართული კანონმდებლობის მიხედვით, ლიზინგს განსაზღვრავს საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი (მ.576-80). 576-ე მუხლის 1- ლი ნაწილით დადგენილია, რომ ლიზინგი არის სამმხრივი ურთიერთობა, რომელიც შედგება ლიზინგის მიმწოდებელის, ლიზინგის გამცემისა და ლიზინგის მიმღების უფლება-მოვალეობებისგან, აღნიშნული გარემოება იმპერატიულად არის განსაზღვრული კანონით, როგორც ლიზინგის ხელშეკრულების წარმოქმნის აუცილებელი პირობა. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 576-580-ე მუხლებით ასევე დადგენილია ლიზინგის ხელშეკრულების მხარეების უფლება-მოვალეობები.

საქართველოს საგადასახადო კოდექსის მიზნებისთვის (მე8-ე მ. 38-39 ნაწ) ლიზინგი განიშარტება საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის (მ576-580)-ის შესაბამისად, ოღონდ იმ პირობით, რომ ლიზინგის საგანი უნდა იყოს ამორტიზაციას დაქვემდებარებული აქტივი. ხოლო სალიზინგო კომპანია წარმოადგენს საწარმოს, რომლის მიერ კალენდარული წლის განმავლობაში ქონების ლიზინგით გაცემიდან მიღებული შემოსავალი მისი შემოსავლის არანაკლებ 70 პროცენტია.

**საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 576-ე მუხლის მიზნებისათვის ლიზინგის წლიური ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის, საკომისიოს, ფინანსური ხარჯის, პირგასამტეხლოს ან/და ნებისმიერი ფორმის ფინანსური სანქციის გამოთვლის წესი** განისაზღვრა საქართველოს ეროვნული ბანკის პრეზიდენტის 2019 წლის ბრძანების №18/04 საფუძველზე, რომლის თანახმად, განაკვეთის გაანგარიშებისათვის საჭიროა ლიზინგის მიმღების მიერ სალიზინგო საზღაურის გადახდების დღევანდელი ღირებულება გაუთანაბრდეს ლიზინგის დაფინანსების თანხას.





იგი გამოისახება წლიური პროცენტით და გაიანგარიშება ლიზინგის მიმღების მიერ ლიზინგზე გაწეული ფინანსური ხარჯების გათვალისწინებით და გაიანგარიშება შემდეგი ფორმულით:

სადაც, 
$$\sum_{k=1}^{k=m} \frac{A_k}{(1+i)^{t_k}} = \sum_{k'=1}^{k'=m'} \frac{A'_{k'}}{(1+i)^{t_{k'}}$$

- ა) K- ლიზინგის დაფინანსების თანხის გაცემის რიგითი ნომერი
- ბ) K' -სალიზინგო საზღაურის რიგითი ნომერი
- გ) AK-K-რიგითობით გაცემული ლიზინგის დაფინანსების თანხა
- დ) A' K' - რიგითობის შესაბამისი სალიზინგო საზღაური
- ე) Σ- ჯამის ნიშანი;
- ვ) m- ლიზინგის დაფინანსების თანხის გაცემების საერთო რაოდენობა
- ზ) m' - სალიზინგო საზღაურების საერთო რაოდენობა

თ) tk -დროის ინტერვალის გამოსახული წლებშიან წლის წილადის სახითლიზინგის დაფინანსების პირველ გაცემასა და შემდგომ გაცემებს შორის მეორედან- m-დე

ი) tk' - დროის ინტერვალის გამოსახული წლებში ან წლის წილადის სახით ლიზინგის დაფინანსების საწყის თარიღსა და სალიზინგო საზღაურებს გადახდებს შორის პირველიდან- m' -მდე

კ) i- ლიზინგის წლიური ეფექტური საპროცენტო განაკვეთი.

საქართველოს საგადასახადო კოდექსის თანახმად, რეზიდენტი ვალდებულია გადაიხადოს ქონების გადასახადი ლიზინგით გაცემულ აქტივებზე, ფიზიკური პირი ასევე ვალდებულია ქონების გადასახადი გადაიხადოს მის მიერ ლიზინგით გაცემულ აქტივებზე, თუ ის ეწევა ეკონომიკურ საქმიანობას, ან თუ ის იღებს ლიზინგით აქტივს არარეზიდენტისაგან. მიუხედავად ამისა, ბანკებთან შედარებით სალიზინგო კომპანიები ცუდ მდგომარეობაში არიან, რადგან ბანკებს არ უწევთ გაცემულ სესხებზე ქონების გადასახადის გადახდა. გარდა ამისა, როდესაც გადასახადის გადამხდელის ქონებას ედება ყადაღა საგადასახადო დავალიანების შემთხვევაში იგი ვრცელდება გადამხდელის ყველა აქტივზე, გარდა ლიზინგით გაცემული ქონებისა, რადგან სალიზინგო კომპანია არ წარმოადგენს საფინანსო ორგანიზაციას, ყადაღის დადებისას საგადასახადო ორგანოების მოთხოვნებს უპირატესობა აქვთ სალიზინგო კომპანიების მოთხოვნებთან შედარებით, რაც ვთვლით, რომ არასამართლიანია.

მიგვაჩნია, რომ ავიატექნიკის ლიზინგის დროს უმჯობესია სახელმწიფო გამოყოფდეს გარანტიებს პროექტის ღირებულების 60%-ის ოდენობით. მაგრამ მნიშვნელოვანია აღინიშნოს, რომ პრობლემა ამგვარად არ წყდება, ვინაიდან ასეთი პირობები უმეტეს შემთხვევაში არარეალურია. პროცესს ართულებს სალიზინგო ოპერაციის განსახორციელებლად კრედიტებზე მაღალი საბანკო საპროცენტო განაკვეთები. საავიაციო სფეროსათვის ლიზინგი მიმზიდველი ხდება იმ შემთხვევაში, თუ ლიზინგის გამცემი მწარმოებლებისაგან ავიატექნიკის შეძენაზე კრედიტს იღებს დაფარვის დაახლოებით 7-8 წლის ვადით არა უმეტეს წლიური 8-9 საპროცენტო განაკვეთით.

საქართველოში სალიზინგო ავიაბაზარი ფორმირების პროცესშია. მისი განვითარებისათვის მნიშვნელოვანია ლიზინგის, როგორც ფინანსური პროდუქტის, ცნობადობის გაზრდა. გარდა ამისა, აუცილებელია, საკანონმდებლო ბაზის სრულყოფა, რაც მიმდინარე პროცესია და გარკვეულ დროს მოითხოვს. მიგვაჩნია, რომ ამ ეტაპების გავლის შემდგომ, სალიზინგო ოპერაციების როლი ავიაბაზარზე მნიშვნელოვნად გაიზრდება, რაც დადებითად აისახება ქვეყნის ეკონომიკის მდგრად განვითარებაზე.

## გამოყენებული ლიტერატურა:

1. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი 24/07 1997(2023 მდგ)
2. საქართველოს საგადასახადო კოდექსი 12/10 2010 (2023 მდგ)
3. ირემაშვილი ქ. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, GCCC. GE,14.03.2016;
4. იმედაშვილი გ. „ლიზინგის ეკონომიკური ეფექტიანობა საქართველოს საჰაერო ტრანსპორტზე (სადისერტაციო ნაშრომი, თბილისი 2009)
5. გეფერიძე დ. „საჰაერო ხომალდის ლიზინგი საერთაშორისო სამართლის მიხედვით, სამართალი, N11-12,2003;
6. ACCA(2012)“FinancialReporting(FR)”kaplanpublishingpg.276
7. AustralianAccountingStandardsBoard,AASB117, 01.12.2009, 14;
8. Kronke H. , Financial Leasing and its Unification by UNIDROIT – General Report,Uniform LawReview,20111/2;
9. საერთაშორისო ფინანსური ლიზინგის შესახებ 1988 წლის 28 მაისის ოტავისკონვენცია,მ.1,პ.2 <https://www.jus.uio.no/lm/unidroit.financial.leasing.convention.1988/landscape.letter.pdf>>**[20.06.2020**
10. <https://matsne.gov.ge>
11. <https://kaplanpublishing.co.uk>
12. <https://GCCC.GE>