



GALT & TAGGART
CREATING OPPORTUNITIES



ავტომობილების ბიზნესი საქართველოში

მარტი, 2021

ევა ბოჭორიშვილი

კვლევების დეპარტამენტის უფროსი | evabochorishvili@gt.ge | +995 32 2401 111 (8036)

თათია მამრიკიშვილი

ანალიტიკოსი | tmamrikishvili@gt.ge | +995 32 2401 111 (4693)

გთხოვთ იხილოთ მნიშვნელოვანი შეტყობინება ამ დოკუმენტის ბოლო გვერდზე

ძირითადი მიგნებები

2005 წლიდან საქართველო ავტომობილებით ვაჭრობის რეგიონულ ჰაზად ჩამოყალიბდა, საკუთარი ავტომობილების წარმოების გარეშე. საქართველოში ახალი ავტომობილები ძირითადად იაპონიიდან შემოდის, მეორადები კი აშშ-დან, რომლებიც შეკეთების შემდეგ ადგილობრივ და რეგიონის ბაზრებზე იყიდება. შედეგად, ავტომობილები საქართველოს საგარეო ვაჭრობის ერთ-ერთი წამყვანი საქონელია. ჩვენი შეფასებით, საქართველოს ავტომობილების ბიზნესი (ავტომობილებითა და ავტონაწილებით ვაჭრობა, ავტოსერვისი) ყოველწლიური შემოსავლების საშუალოდ 31%-ს აგენერირებს ავტომობილების რე-ექსპორტით.

ავტომობილებით ვაჭრობისთვის 2020 წელი რთული იყო, რაც დიდწილად სომხეთში საბაჟო გადასახადების ზრდას უკავშირდება. 2020 წელს ავტომობილების რე-ექსპორტი თითქმის განახევრდა 404 მლნ აშშ დოლარამდე, რაც ძირითადად სომხეთიდან და ყირგიზეთიდან მოთხოვნის შემცირებით იყო გამოწვეული, საბაჟო გადასახადების ზრდის შედეგად. ასევე, 2020 წელს ავტომობილების რე-ექსპორტს ხელი შეუშალა მეორადი ავტომობილების ბაზრის დახურვამ და პანდემიასთან დაკავშირებულმა შეზღუდვებმა. მიუხედავად ამისა, აზერბაიჯანსა და უკრაინაში ავტომობილების რე-ექსპორტი ონლაინ გაყიდვებით შენარჩუნდა. ჩვენი მოლოდინით, 2021 წელს ავტომობილების რე-ექსპორტი გამოცოცხლდება, რეგიონში ეკონომიკური გაჯანსაღებისა და წინა წლის დაბალი ბაზის გათვალისწინებით.

ჩვენი შეფასებით, 2020 წელს ავტომობილების ბიზნესის მთლიანი ზომა 3.8 მლრდ ლარი იყო (ფორმალური და არაფორმალური სექტორი). სექტორში მაღალია არაფორმალური აქტივობის წილი, რადგან ბევრი ფიზიკური პირი ვაჭრობს ავტომობილებით და მეორადი ავტონაწილების ბაზრობები ფართოდ გავრცელებულია. ჩვენი შეფასებით, ბოლო 5 წლის განმავლობაში, ფორმალური სექტორი ბაზრის ზომის მხოლოდ 70%-ს მოიცავს.

ადგილობრივი მოსახლეობა მეორად, ეკონომიურ მანქანებს ანიჭებს უპირატესობას, განსაკუთრებით ჰიბრიდებს. 2020 წელს საქართველოში განბაჟებული მანქანების საშუალო შეწონილი ასაკი 8 წელი იყო (2019 წელს 7.5 წელი). ამასთან, 2019 წელს საქართველოში განბაჟებული მანქანების 34.6% ჰიბრიდი იყო (ევროკავშირში 5.9%). ადგილობრივები ჰიბრიდებს ანიჭებენ უპირატესობას, რადგან საწვავის ეკონომია საშუალოდ 3 წელში აკომპენსირებს ჰიბრიდში გადახდილ ზედმეტ ფასს ბენზინის ძრავის მქონე ავტომობილთან შედარებით.

საშუალოვადიან პერსპექტივაში ავტომობილების მოთხოვნაზე მოქმედი ფაქტორები ჯანსაღია - მოძველებული ავტოპარკისა და ქალი მძღოლების რაოდენობის ზრდის ჩათვლით. ჩვენი შეფასებით, საქართველოს ავტოპარკში რეგისტრირებული 1.38 მლნ ავტოსატრანსპორტო საშუალებიდან მხოლოდ 1.06 მლნ (77%) მოძრაობს გზებზე, დანარჩენები კი ძველი, გაუქმებული ავტომობილებია. გარდა ამისა, საქართველოში ყოველ 1,000 მოსახლეზე მსუბუქი ავტომობილების რაოდენობა 234-ია (გაუქმებული ავტომობილების გამოკლებით), რაც ბევრად ჩამორჩება ცენტრალური და აღმოსავლეთ ევროპის ქვეყნების მაჩვენებლებს (მაგ. 642 პოლონეთში, 562 ჩეხეთში, 355 რუმინეთში და ა.შ). ამასთან, ქალი მძღოლების რაოდენობის ზრდის მიუხედავად, 2020 წლის მდგომარეობით, ქალების მხოლოდ 20%-ს აქვს მართვის მოწმობა (მამაკაცებში ეს მაჩვენებელი 72%-ია), რაც მომავალში მოთხოვნის ზრდის შესაძლებლობაზე მიუთითებს. ჩვენი შეფასებით, მომდევნო 10 წლის განმავლობაში ყოველწლიურად საშუალოდ 32 ათასი ქალი აიღებს მართვის მოწმობას.

ჩვენ ველოდებით ეტაპობრივად გადასვლას ეკო-მობილობაზე საშუალოვადიან პერიოდში. საქართველოში ჯერჯერობით ჰიბრიდული ავტომობილებია მოთხოვნადი, ელექტრომობილების იმპორტი კი დაბალია. მსოფლიოში და მათ შორის საქართველოშიც ელექტრომობილების ზრდას 4 ძირითადი ბარიერი უშლის ხელს: 1) მაღალი ფასი, 2) გადაადგილების შეზღუდული დიაპაზონი 3) დასატენი ინფრასტრუქტურის ნაკლებობა და 4) მოდელების შეზღუდული არჩევანი. თუმცა, საშუალოვადიან პერსპექტივაში ეს ბარიერები აღმოფხვრადია. შედეგად, საერთაშორისო ენერგეტიკული სააგენტოს პროგნოზით, ელექტრომობილების წილი მანქანების ჯამურ გაყიდვებში 32%-მდე გაიზრდება 2030 წლისთვის.



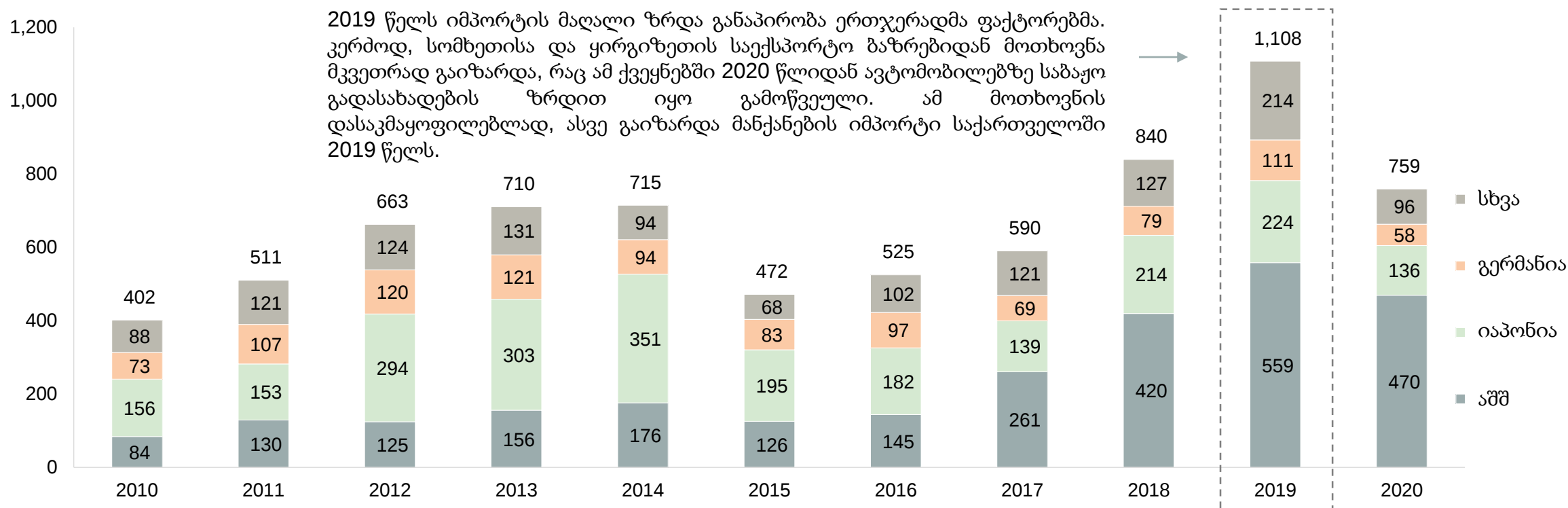
შინაარსი

- 1** საგარეო ვაჭრობა
- 2 სექტორის ძირითადი ინდიკატორები (KPIs)
- 3 ადგილობრივი ბაზრის მიმოხილვა
- 4 მოთხოვნაზე მოქმედი ფაქტორები
- 5 ეკო-მობილობის პერსპექტივები
- 6 დანართი



2020 წელს ავტომობილების იმპორტი წლიურად 31%-ით შემცირდა წინა წლის მაღალი ბაზიდან

მსუბუქი ავტომობილების იმპორტი საიმპორტო ბაზრების მიხედვით, მლნ აშშ დოლარი

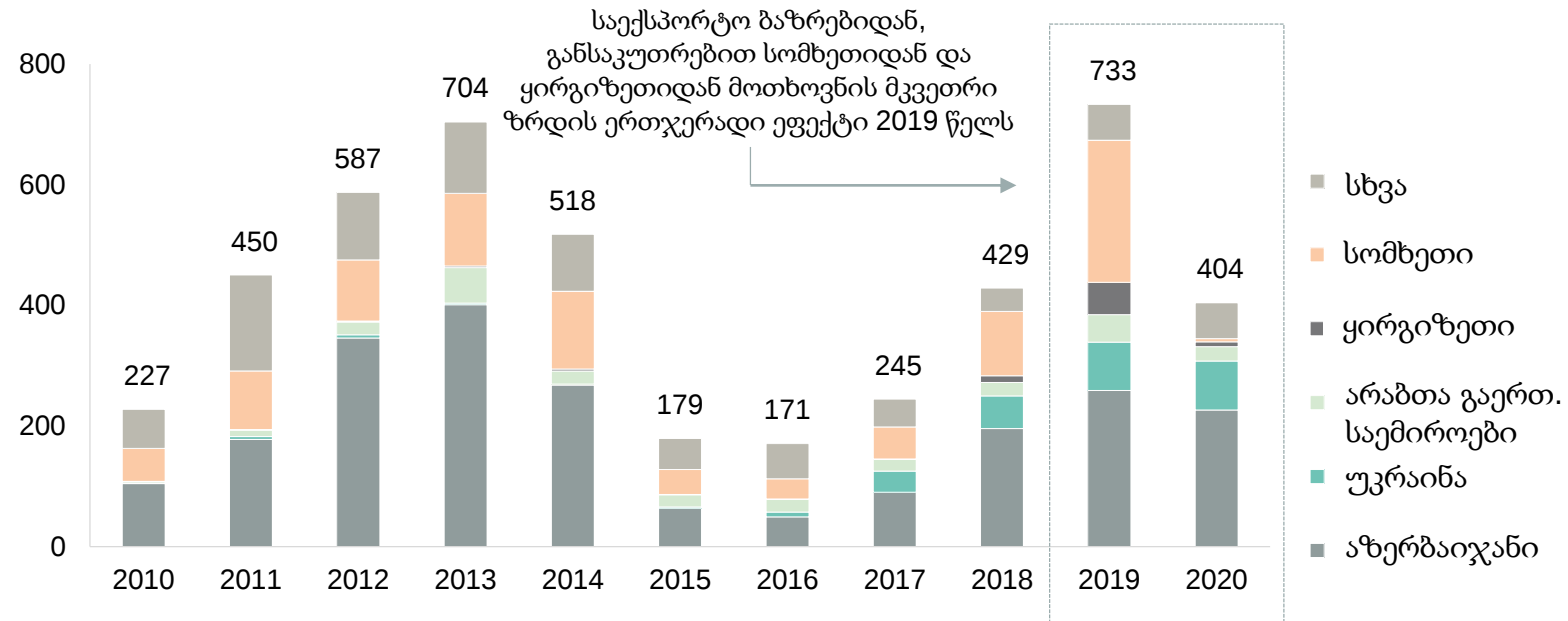


წყარო: საქსტატი

შენიშვნა: 2020 წლის ნოემბერში საქსტატმა განაახლა 2016-20 წლებში საქართველოში მსუბუქი ავტომობილების იმპორტის მონაცემები, რაც მანამდე სრულად არ მოიცავდა საქართველოში რე-ექსპორტის მიზნით შემოყვანილ ავტომობილებს.

2020 წელს ავტომობილების ექსპორტი წლიურად 45%-ით შემცირდა, თუმცა კლების დიდი წილი სომხეთსა და ყირგიზეთში საბაჟო გადასახადების ზრდას უკავშირდება

მსუბუქი ავტომობილების ექსპორტი საექსპორტო ბაზრების მიხედვით, მლნ აშშ დოლარი



მლნ აშშ დოლარი	2019	2020	წლიური ცვლილება
სულ	733	404	-44.9%
აზერბაიჯანი	259	226	-12.6%
სომხეთი	236	5	-97.9%
უკრაინა	80	81	1.3%
ყირგიზეთი	54	8	-84.8%
არაბთა გაერთიანებული საამიროები	45	24	-47.2%
სხვა	59	60	1.0%

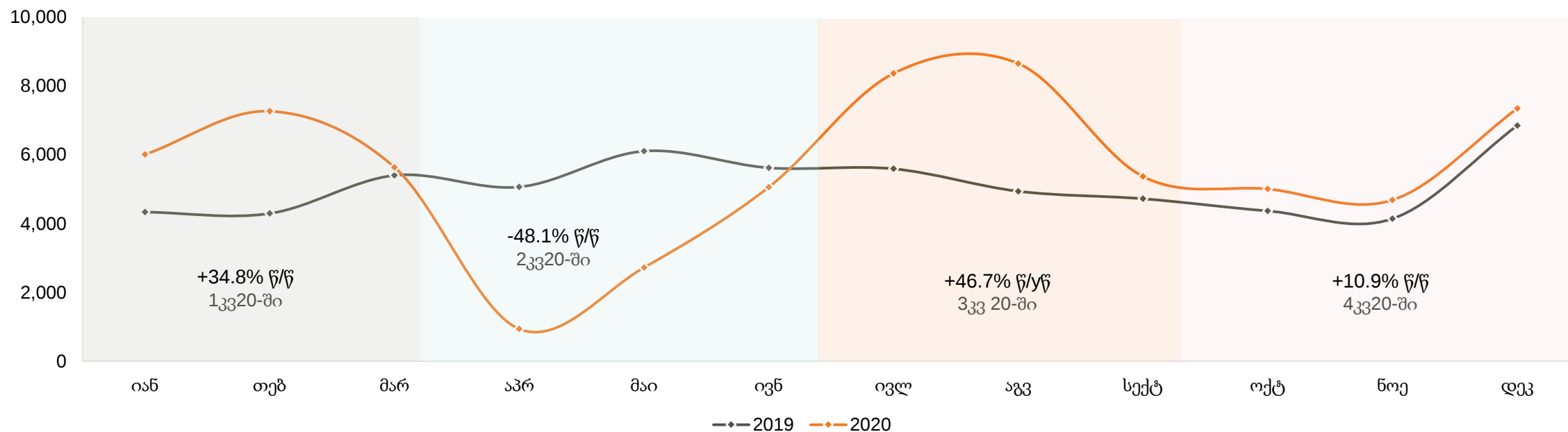
წყარო: საქსტატი

- 2020 წლამდე საქართველოდან ექსპორტირებული ავტომობილების ნახევარზე მეტი სომხეთში გადიოდა, რადგან სომხეთი (ევრაზიული კავშირის წევრი ქვეყანა 2015 წლიდან) იმპორტირებულ ავტომობილებზე შეღავათიანი - 10%-იანი საბაჟო გადასახადით სარგებლობდა მაშინ, როდესაც სხვა წევრ ქვეყნებში ეს გადასახადი 30%-50%-ით იყო. ეს შეღავათი სტიმულს აძლევდა ევრაზიული კავშირის სხვა მოქალაქეებს, განსაკუთრებით რუსებსა და ყაზახებს, რომ შეეძინათ ავტომობილები საქართველოში და განეზავებინათ სომხეთში, რადგან მოგვიანებით სომხური ნომრებით თავისუფლად შეეძლოთ გადაადგილება ევრაზიული კავშირის სხვა წევრ ქვეყნებში. 2020 წლის იანვრიდან ყირგიზეთმა (რომელიც ასევე ევრაზიული კავშირის წევრია) ასევე გაზარდა გადასახადები ევრაზიული კავშირის არაწევრი ქვეყნებიდან იმპორტირებულ ავტომობილებზე. ამ ყოველივემ ხელი შეუწყო 2019 წელს საქართველოდან ავტომობილების რე-ექსპორტის მკვეთრ ზრდას.
- 2021 წლიდან ავტომობილების რე-ექსპორტი სომხეთსა და ყირგიზეთში უმნიშვნელო იქნება, რადგან გაზრდილი საბაჟო გადასახადი საქართველოდან მანქანის იმპორტს ნაკლებად ხელმისაწვდომს ხდის მათი მოსახლეობის უმრავლესობისთვის (სომეხი მომხმარებლები განსაკუთრებით მგრძნობიარე არიან ფასის მიმართ, 2015-19 წლებში სომხეთში რე-ექსპორტირებული მანქანების საშუალო ფასი 3.8 ათასი დოლარი იყო, რაც 5-ჯერ ჩამორჩება აზერბაიჯანში რე-ექსპორტირებული მანქანების საშუალო ფასს).

2020 წელს სამოგზაურო შეზღუდვებმა და მეორადი ავტომობილების ბაზრის დახურვამ ასევე შეაფერხა ავტომობილების რე-ექსპორტი

რუსთავის ავტობაზრობა რეგიონში მეორადი მანქანების ყველაზე დიდი ბაზარია, სადაც ადგილობრივი და რეგიონის სხვა ქვეყნების მოქალაქეები ყიდულობენ ავტომობილებს. პანდემიასთან დაკავშირებულ სამოგზაურო შეზღუდვებთან ერთად, რუსთავის ავტობაზრობის დროებითმა დახურვამ შეაფერხა მეორადი მანქანების ექსპორტი 2020 წელს. ავტო-დილერების მხარდასაჭერად, მთავრობამ 2020 წლის მაისამდე იმპორტირებული ავტომობილების განბაჟების ვადა ჯერ 2021 წლის მარტამდე, შემდეგ 2021 წლის ივნისამდე გაახანგრძლივა. 2020 წელს საქართველოში განბაჟებული ავტომობილების რიცხვი წლიურად 9.1%-ით 67.0 ათასამდე გაიზარდა, რადგან ბევრ დილერს მოუწია რე-ექსპორტის მიზნით შემოყვანილი ავტომობილების განბაჟება, შემცირებული საგარეო მოთხოვნის გამო.

მსუბუქი ავტომობილების განბაჟება საქართველოში



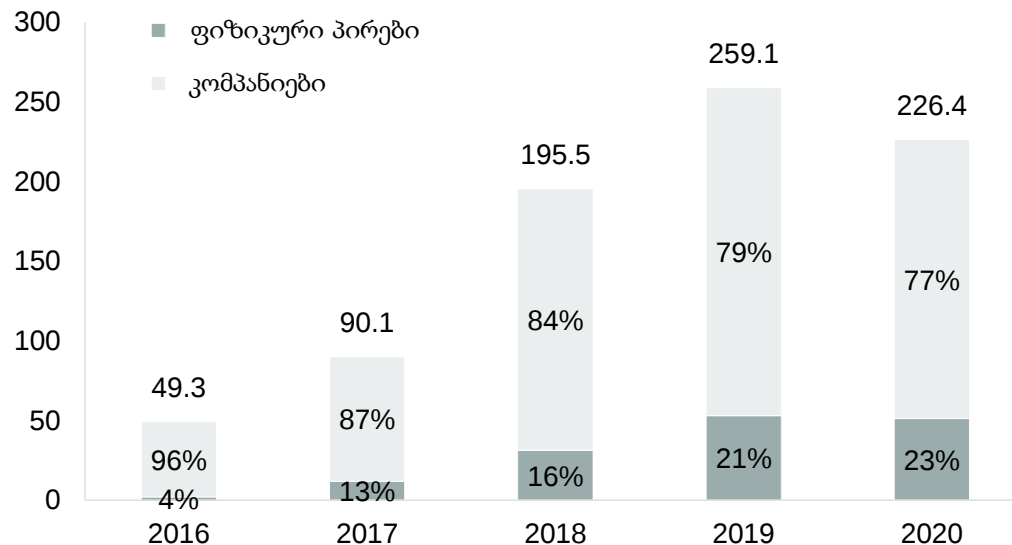
წყარო: შსს

შენიშვნა: საქართველოში ავტომობილის განბაჟების ვადა იმპორტიდან 2 თვეა (შესაძლებელია ვადის 1 თვით გახანგრძლივება დილერად 5 ლარის გადახდის შემთხვევაში). თუ ავტომობილი განბაჟებიდან 3 თვის ვადაში გავა რე-ექსპორტზე, ავტო-დილერი უფლებამოსილია ავტომობილზე გადახდილი აქციზის გადასახადი სრულად დაიბრუნოს უკან.

2020 წელს ონლაინ გაყიდვებმა ხელი შეუწყო ავტომობილების ექსპორტს აზერბაიჯანსა და უკრაინაში

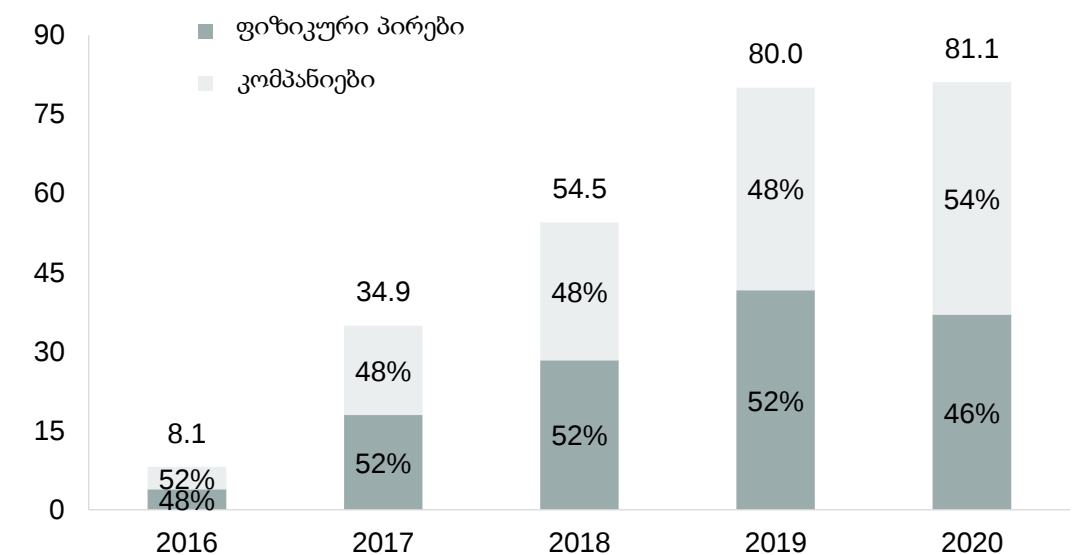
- Covid-19 პანდემიის მიუხედავად, ავტომობილების ექსპორტმა აზერბაიჯანში (უმსხვილესი საექსპორტო ბაზარი) 226.4მლნ აშშ დოლარი შეადგინა 2020 წელს (-12.6% წ/წ). ამასთან, ექსპორტის კლება მე-2 (-50.4% წ/წ) და მე-4 (-45.6% წ/წ) კვარტლებში დაფიქსირდა, როდესაც პანდემიასთან დაკავშირებული მკაცრი შეზღუდვები მოქმედებდა. ამასთან, ავტომობილების ექსპორტი უკრაინაში (მეორე ყველაზე მსხვილ საექსპორტო ბაზარი), წლიურად 1.3%-ით გაიზარდა და 81.1 მლნ აშშ დოლარი შეადგინა, ხოლო ექსპორტის კლება მხოლოდ მე-2 კვარტალში (-68.5% წ/წ) დაფიქსირდა.
- აზერბაიჯანსა და უკრაინაში ავტომობილების რე-ექსპორტი ონლაინ გაყიდვების დახმარებით შენარჩუნდა. ამ ქვეყნებში მანქანების დიდი ნაწილი კომპანიებმა გაიყვანეს, რომელთათვის ონლაინ გაყიდვებზე გადართვის პროცესი მარტივი აღმოჩნდა.

მსუბუქი ავტომობილების ექსპორტი აზერბაიჯანში ექსპორტიორის მიხედვით, მლნ აშშ დოლარი



წყარო: საქსტატი

მსუბუქი ავტომობილების ექსპორტი უკრაინაში ექსპორტიორის მიხედვით, მლნ აშშ დოლარი



წყარო: საქსტატი



შინაარსი

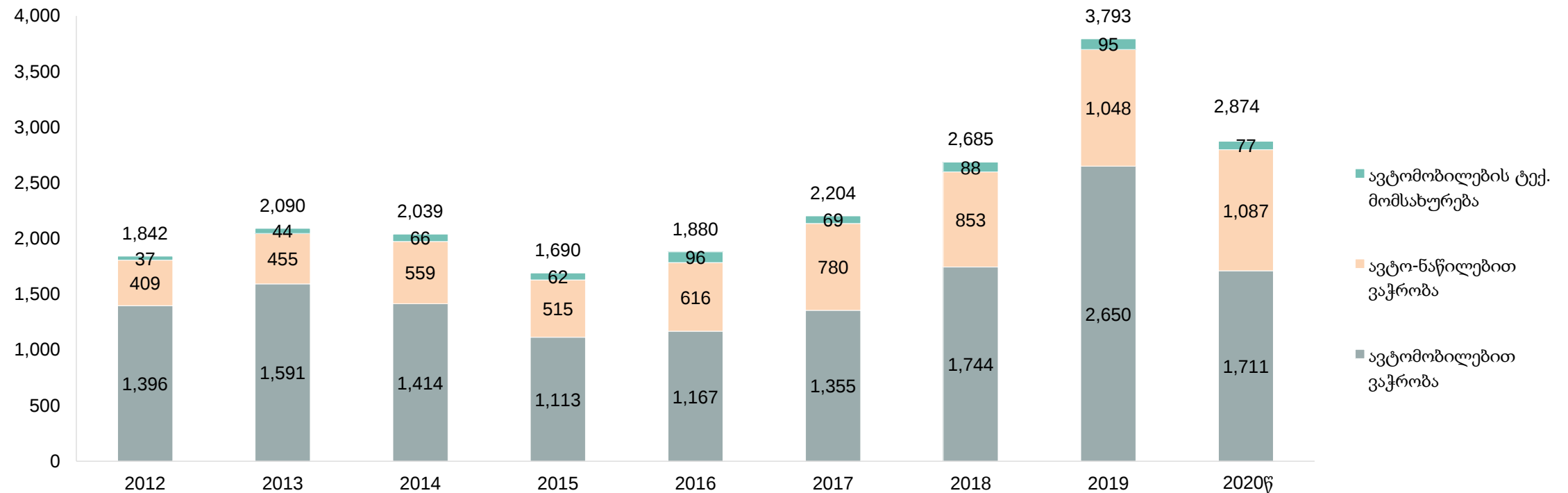
- 1 საგარეო ვაჭრობა
- 2 სექტორის ძირითადი ინდიკატორები (KPIs)**
- 3 ადგილობრივი ბაზრის მიმოხილვა
- 4 მოთხოვნაზე მოქმედი ფაქტორები
- 5 ეკო-მობილობის პერსპექტივები
- 6 დანართი



2020 წელს ავტომობილების ფორმალური ბიზნესის ზომა 2.9 მლრდ ლარია

საქართველოს ავტომობილების ბიზნესი მოიცავს სამ ძირითად ქვე-სექტორს: (i) ავტომობილებით ვაჭრობა; (ii) ავტო-ნაწილებით ვაჭრობა; და (iii) ავტომობილების ტექნიკური მომსახურება და რემონტი. 2020 წელს ავტომობილების ბიზნესის ფორმალური სექტორის ბრუნვა წლიურად 24%-ით შემცირდა და 2.9 მლრდ ლარი შეადგინა, რაც ძირითადად ავტომობილებით ვაჭრობის 36%-იანი შემცირებითაა გამოწვეული, ხოლო ავტო-ნაწილებით ვაჭრობისა და ავტომობილების ტექ. მომსახურების სექტორები შედარებით სტაბილური იყო 2020 წელს, მიუხედავად Covid-19 პანდემიისა.

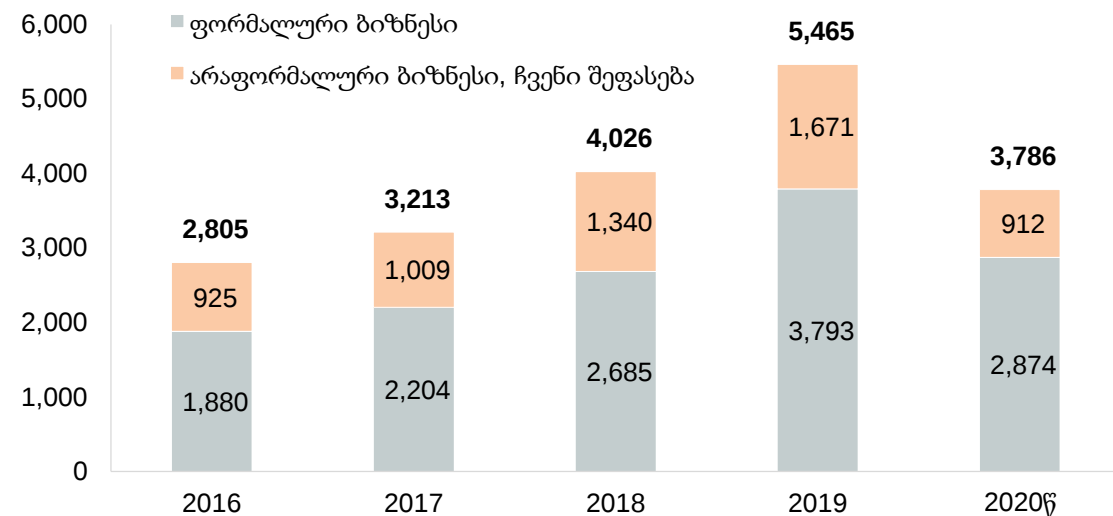
ავტომობილების ბიზნესის ბრუნვა ქვე-სექტორის მიხედვით, ფორმალური ნაწილი, მლნ ლარი



წყარო: საქსტატი, გალტ ენდ თაგარტი

არაფორმალური სექტორის გათვალისწინებით, ავტომობილების ბიზნესის მთლიანი ზომა 3.8 მლრდ ლარია 2020 წელს, ჩვენი შეფასებით

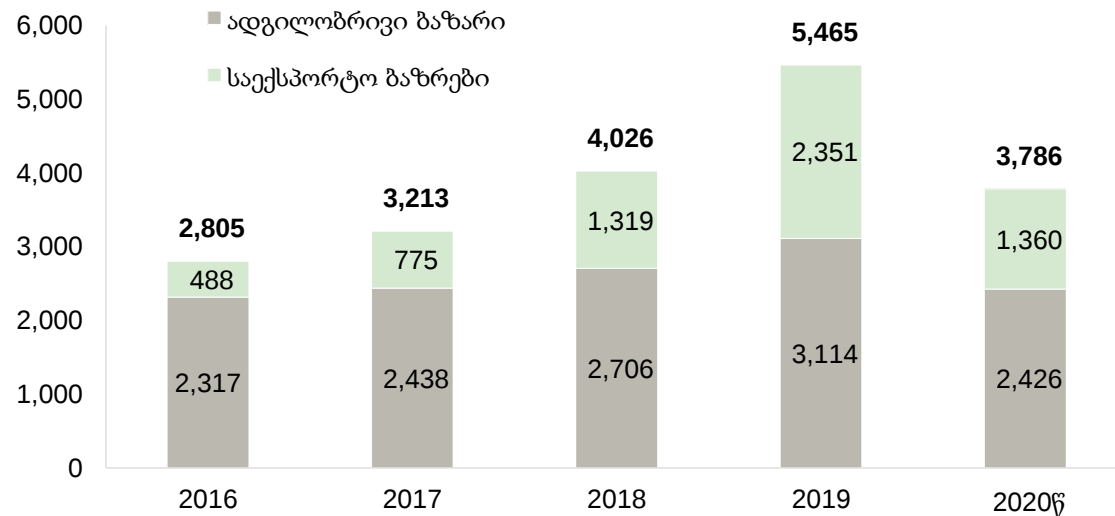
ავტომობილების ბიზნესის ჯამური ბრუნვა:
ფორმალური და არაფორმალური ნაწილი, მლნ ლარი



წყარო: გალტ & თაგარტი, საქსტატი

- ავტომობილების ბიზნესში დიდია არაფორმალური აქტივობების წილი და ჩვენი შეფასებით, ფორმალური სექტორი ბაზრის მხოლოდ 70%-ს მოიცავს საშუალოდ.
- ჩვენი შეფასებით, 2019 წელს ავტომობილების ბიზნესში არაფორმალური აქტივობების ბრუნვამ 1.7 მლრდ ლარი შეადგინა. 2020 წელს პანდემიასთან დაკავშირებული შეზღუდვების ფონზე, ავტომობილების ბიზნესის არაფორმალური ნაწილი 45%-ით შემცირდა, უფრო მეტად ვიდრე ფორმალური ნაწილი (-24% წ/წ), რადგან ავტომობილების და ავტონაწილების ბაზრობები დახურული იყო.

ავტომობილების ბიზნესის ჯამური ბრუნვა ადგილობრივი ბაზრიდან და საექსპორტო ბაზრებიდან, მლნ ლარი



წყარო: გალტ & თაგარტი, საქსტატი

შენიშვნა: მონაცემები მოიცავს ფორმალურ და არაფორმალურ ბიზნესს

- ახალი ავტომობილების გარდა, საქართველოს სხვადასხვა ქვეყნიდან შემოაქვს მეორადი ავტომობილები, რომლებიც შეკეთების შემდეგ რე-ექსპორტზე გააქვს რეგიონის ქვეყნებში.
- რე-ექსპორტის ბიზნესით, საქართველომ 2020 წელს 1.4 მლრდ ლარი (437 მლნ დოლარი) შემოსავლები მიიღო, მთლიანი შემოსავლის 36%. ჩვენი შეფასებით, რე-ექსპორტის ბიზნესიდან მიღებული საერთო მოგება წლიურად საშუალოდ 157 მლნ ლარს უტოლდება.

მეორადი ავტომობილებით ვაჭრობა ავტომობილების ფორმალური ვაჭრობის 38%-ს შეადგენდა 2019 წელს

ავტომობილებით ვაჭრობის ბრუნვამ 2019 წელს 2.7 მლრდ ლარი (ფორმალური სექტორი) შეადგინა, არაფორმალური სექტორის გათვალისწინებით, ეს მაჩვენებელი 3.9 მლრდ ლარამდე იზრდება. ჩვენი შეფასებით, მეორადი ავტომობილებით ვაჭრობას ავტომობილების ვაჭრობის ფორმალური სექტორის 38% უკავია, ხოლო არაფორმალური სექტორის გათვალისწინებით, ჯამური ბრუნვის 58%.

ავტომობილებით ვაჭრობის ფორმალური სექტორის ბრუნვა ბაზრის მოთამაშეების მიხედვით

	ბრუნვა, მლნ ლარი		ბაზრის წილი	
	2019	2018	2019	2018
ტოიოტა კავკასია	712	584	27%	34%
ჯი-თი მობილსი	163	77	6%	4%
ტოიოტა ცენტრი თეგეტა	156	130	6%	7%
ტოიოტა ცენტრი თბილისი	126	115	5%	7%
თეგეტა თრაქ ენდ ბას	89	29	3%	2%
სხვა ავტორიზებული დილერები	393	314	15%	18%
მეორადი ავტომობილების დილერები	1,012	493	38%	28%
ავტომობილებით ვაჭრობის სექტორი, სულ	2,650	1,744		

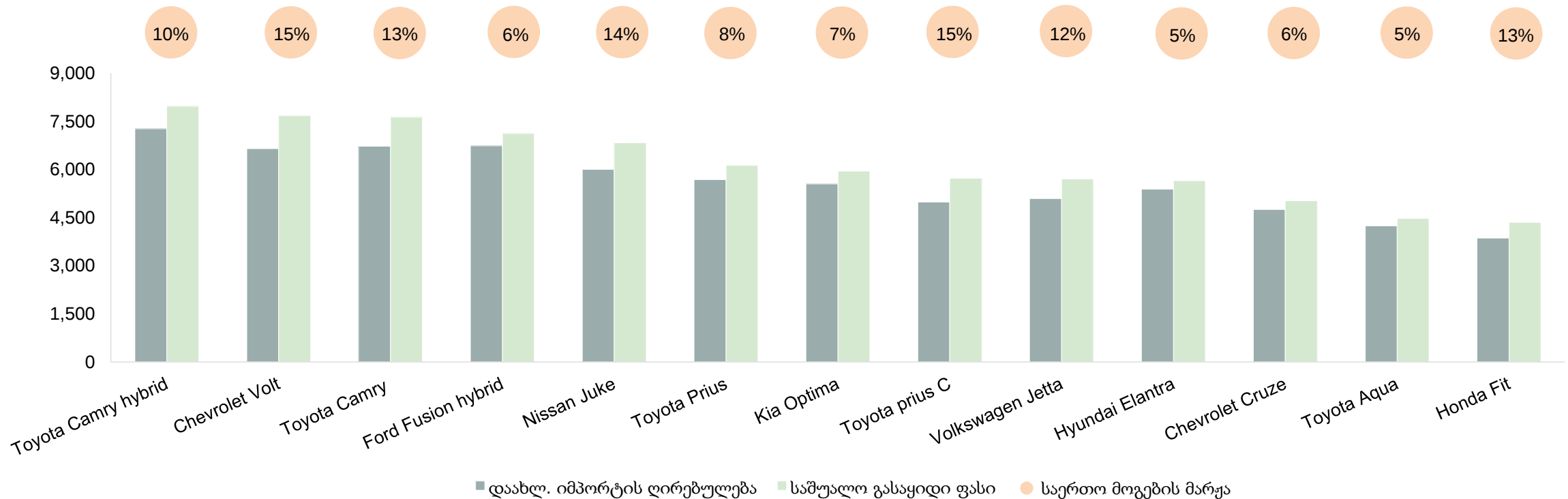
წყარო: სარასი, საესტატი, გალტ ენდ თაგარტი

შენიშვნა: ავტომობილებით ვაჭრობის სექტორი მოიცავს სამგზავრო ავტომობილებს, მათ შორის ყველგანმავალ და სპეციალიზებულ ავტომობილებს, როგორცაა სასწრაფო დახმარების მანქანები, მიკროავტობუსები; ასევე მოიცავს სატვირთო ავტომობილებს, მისაბმელებს და ნახევარ-მისაბმელებს

მეორადი მანქანებით მოვაჭრე დილერების საერთო მოგების მარჟა საშუალოდ 10%-ია

დილერებს მეორად ავტომობილებზე საშუალოდ 10%-იანი საერთო მოგების მარჟა აქვთ, მარჟები განსხვავდება იმის მიხედვით, თუ რამდენად დაზიანებულია იმპორტირებული ავტომობილი და რა ხარჯებთან არის დაკავშირებული მისი შეკეთება. შესაბამისად, მარჟები ცვალებადია და ზოგ შემთხვევაში 15%-ს ან 20%-საც კი აღწევს. აღსანიშნავია, რომ ონლაინ შოპინგის გააქტიურება მარჟებს ამცირებს, რადგან 1) მომხმარებელი მეტად ინფორმირებულია დილერთან ფასზე მოლაპარაკების დროს 2) მომხმარებელს საშუალება აქვს ონლაინ შეამოწმოს ავტომობილის ისტორია და შემდეგ გადაწყვიტოს რამდენად შეესაბამება ავტომობილის ღირებულება მის გასაყიდ ფასს.

საქართველოში ყველაზე მოთხოვნად მოდელებზე (7 წლის მანქანები) დილერის საშუალო საერთო მოგების მარჟა, 2020



წყარო: გალტ ენდ თაგარტი
შენიშვნა: მონაცემები მოიცავს განბაჟების და სხვა ხარჯებს

შინაარსი

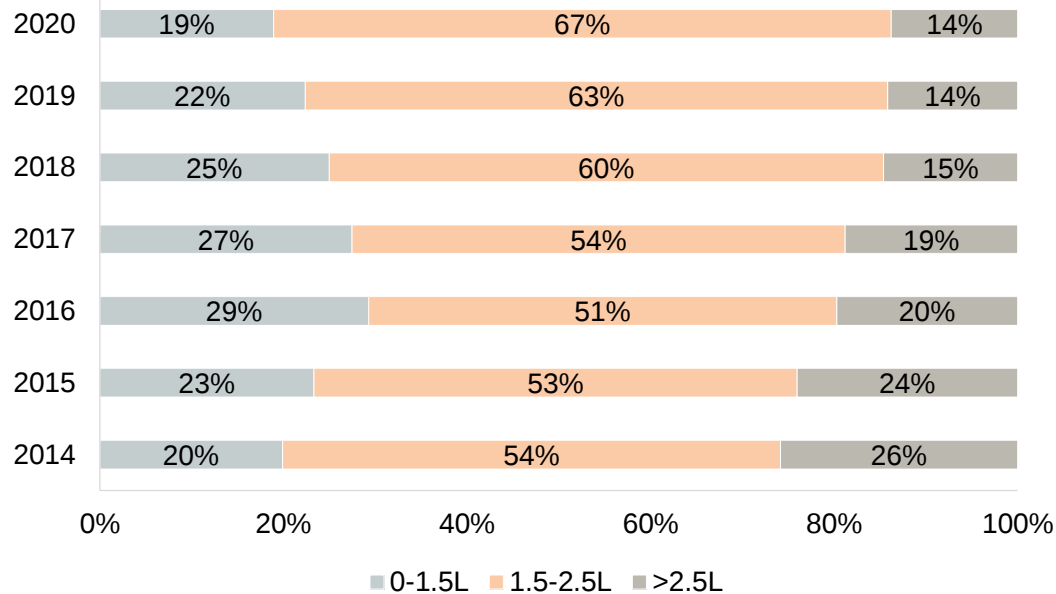
- 1 საგარეო ვაჭრობა
- 2 სექტორის ძირითადი ინდიკატორები (KPIs)
- 3 ადგილობრივი ბაზრის მიმოხილვა**
- 4 მოთხოვნაზე მოქმედი ფაქტორები
- 5 ეკო-მობილობის პერსპექტივები
- 6 დანართი



დაბალი მსყიდველუნარიანობის გამო, ადგილობრივი მოსახლეობა მეორად, ეკონომიურ მანქანებს ანიჭებს უპირატესობას, განსაკუთრებით ჰიბრიდებს

- 2020 წელს საქართველოში განბაჟებული ავტომობილების საშუალო შეწონილი ასაკი 8 წელი იყო (2019 წელს 7.5)
- 2020 წელს განბაჟებული ავტომობილების 86% (67.0 ათასი მანქანა) 2.5 ლიტრიანი ან უფრო პატარა ძრავის მქონე იყო
- ქართველები ჰიბრიდებს ანიჭებენ უპირატესობას ეკონომიურობის გამო. 2019 წელს საქართველოში განბაჟებული ავტომობილების 34.6% ჰიბრიდი იყო, ევროკავშირში კი 5.9% (სულ 15.2 მლნ მანქანა, აქედან 0.9 მლნ ჰიბრიდი).

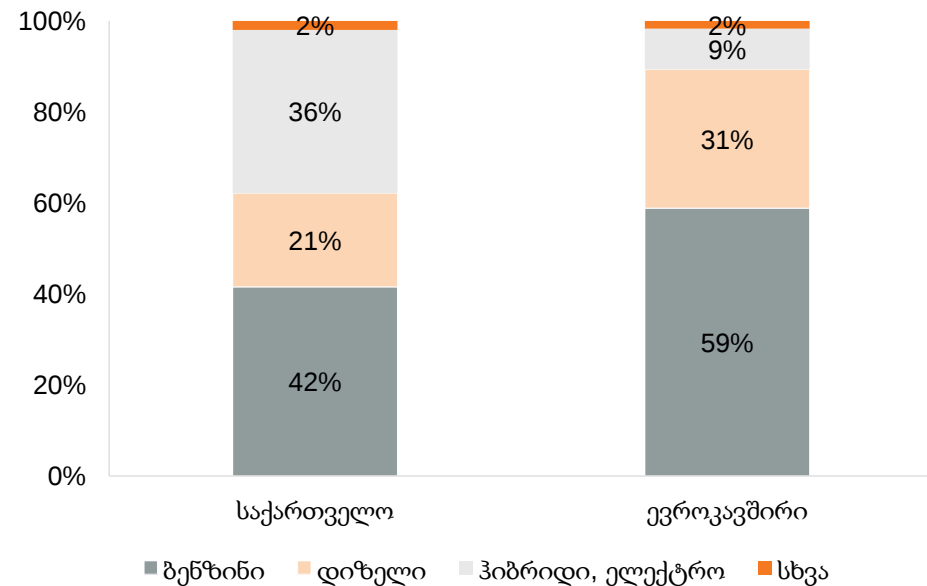
მსუბუქი ავტომობილების განბაჟება საქართველოში ძრავის ზომის მიხედვით



წყარო: შსს

შენიშვნა: დიდი ძრავის მქონე მანქანების შემცირება დოდალად გამოწვეულია ახალი მანქანების განბაჟების ზრდით, რომლებსაც ძველ მანქანებთან შედარებით პატარა, თუმცა იგივე ან მეტი სიმძლავრის მქონე ძრავა აქვთ

მსუბუქი ავტომობილების განბაჟება საწვავის ტიპის მიხედვით, 2019



წყარო: ACEA

მაღალი ფასის მიუხედავად, მეორადი ჰიბრიდის ფლობის ჯამური დანახარჯი ბენზინის ძრავის მქონე ავტომობილებზე დაბალია

მიუხედავად იმისა, რომ ჰიბრიდი ბენზინის ძრავიან ავტომობილთან შედარებით უფრო ძვირი ღირს, საწვავის ეკონომიის გამო ჰიბრიდის ჯამური ფლობის დანახარჯი დაბალია, ვიდრე ბენზინის ძრავიანი ავტომობილის. ჩვენი შეფასებით, Toyota Camry-სა და Hyundai Sonata-ს 5 წლის ჰიბრიდში გადახდილი ზედმეტი ფასის უკუგების პერიოდი დაახლოებით 2.8 და 2.6 წელია.

შერჩეული მეორადი 5 წლის ავტომობილების 5 წლით ფლობის ჯამური დანახარჯი და უკუგების პერიოდი

მოდელი	Toyota Camry		Hyundai Sonata		Toyota Prius
	ბენზინი	ჰიბრიდი	ბენზინი	ჰიბრიდი	ჰიბრიდი
საწვავის ტიპი					
ძრავის ზომა	2.5	2.5	2.4	2.4	1.8
შესყიდვის ფასი (აქციზის/იმპორტის გადასახადების და სხვა ხარჯების ჩათვლით), US\$	9,630	10,700	7,680	8,500	7,000
ჰიბრიდის ფასის სხვაობა ბენზინის ძრავის მანქანის ფასთან		1,070		820	
წლის განმავლობაში გავლილი მანძილი (კმ)	12,775	12,775	12,775	12,775	12,775
საწვავის ხარჯი (ლიტრი/100კმ, ქალაქი, US EPA ოფიციალური მონაცემების მიხედვით)	9.4	5.9	9.4	6.5	4.6
საწვავის წლიური მოხმარება (ლიტრი)	1,202	751	1,202	834	589
ლიტრი საწვავის ფასი, აშშ დოლარი	0.84	0.84	0.84	0.84	0.84
წლიური საწვავის ხარჯი, აშშ დოლარი	1,013	633	1,013	703	497
წლიური შენახვის ხარჯები (საბურავები, ზეთის შეცვლის ხარჯები, ავტონაწილები, ავტოსერვისის ხარჯი ა.შ), აშშ დოლარი	233	233	220	220	191
წლიური ჯამური ხარჯი, აშშ დოლარი	1,247	867	1,234	924	687
მანქანის ღირებულება 5 წლის ფლობის შემდეგ, შესყიდვის ფასის %	62%	57%	66%	61%	69%
მანქანის ღირებულება 5 წლის ფლობის შემდეგ, აშშ დოლარი	5,999	6,098	5,093	5,185	4,860
წლიური დანახარჯი ბენზინის ძრავიან მანქანასთან შედარებით, აშშ დოლარი		380		310	
უკუგების პერიოდი (წელი)		2.8		2.6	
5 წლის ჯამური ფლობის დანახარჯი (total cost of ownership), აშშ დოლარი	9,866	8,935	8,756	7,933	5,575

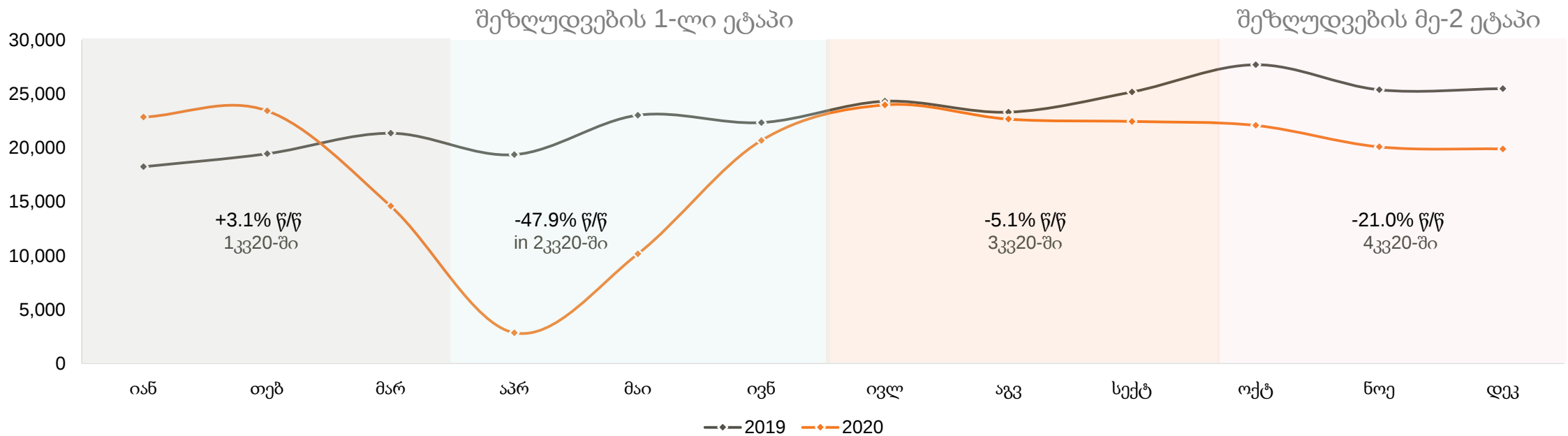
წყარო: გალტ ენდ თაგარტი, US EPA
შენიშვნა: შესყიდვის ფასი არის 5 წლის ასაკის მქონე ავტომობილების (100-120 ათასი კმ გარბენით) საშუალო ფასი საქართველოში, ფასები მოცემულია 2020 წლის დეკემბრის მდგომარეობით. წლის განმავლობაში გავლილი მანძილი გამოთვლილია საქართველოში დღიურად საშუალოდ გავლილი მანძილის - 35კმ-ის მიხედვით. მანქანის ცვეთის ხარჯები (1 - % მანქანის ღირებულება 5 წლის ფლობის შემდეგ) შეფასებული გვაქვს საქართველოში 5 და 10 წლის მოდელებს შორის ფასების სხვაობით (Hyundai Sonata ჰიბრიდის გარდა). საწვავის ხარჯების შესაფასებლად გამოყენებულია ზოლო 5 წლის განმავლობაში პრემიუმ ბენზინის საშუალო ფასი (0.84 აშშ დოლარი/ლიტრი), მანქანის წლიური შენახვის ხარჯები დათვლილია ზეთის, ფილტრების, ხუნდების, საბურავებისა და სხვა რეგულარულად ცვალვადი ნაწილების გათვალისწინებით, ეს ხარჯები ასევე მოიცავს პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ხარჯებსაც. უკუგების პერიოდი აჩვენებს, თუ რა დროში არის შესაძლებელი ჰიბრიდში ზედმეტად გადახდილი თანხის ამოღება საწვავის ეკონომიით. 5 წლის ჯამური ფლობის დანახარჯი გამოთვლილია ასე: შესყიდვის ფასი + მანქანაზე გაწეული 5 წლის ჯამური ხარჯი - მანქანის ღირებულება 5 წლის ფლობის შემდეგ.

2020 წელს ავტომობილების გადაყიდვები ადგილობრივ ბაზარზე წლიურად 18%-ით შემცირდა

ზოგადად, ავტომობილებზე ადგილობრივი მოთხოვნის შესაფასებლად ჩვენ ვაკვირდებით ავტომობილების განბაჟების მონაცემებს და შიდა გადაყიდვებს:

- 2020 წელს ავტომობილების განბაჟება რეალურ სურათს არ ასახავს, რადგან საგარეო მოთხოვნის შემცირების შედეგად ავტოდილერები იძულებულები გახდნენ განებაჟებინათ ავტომობილები და განბაჟება 9.1%-ით გაიზარდა (დეტალები მე-6 სლაიდზეა მოცემული).
- 2020 წელს ავტომობილების შიდა გადაყიდვები წლიურად 18%-ით 226 ათას მანქანამდე შემცირდა. ყველაზე მკვეთრი შემცირება მე-2 (-47.9% წ/წ) და მე-4 კვარტლებში (-21.0% წ/წ) დაფიქსირდა, როდესაც პანდემიასთან დაკავშირებული მკაცრი შეზღუდვები მოქმედებდა

ავტომობილების შიდა გადაყიდვები, ცალი



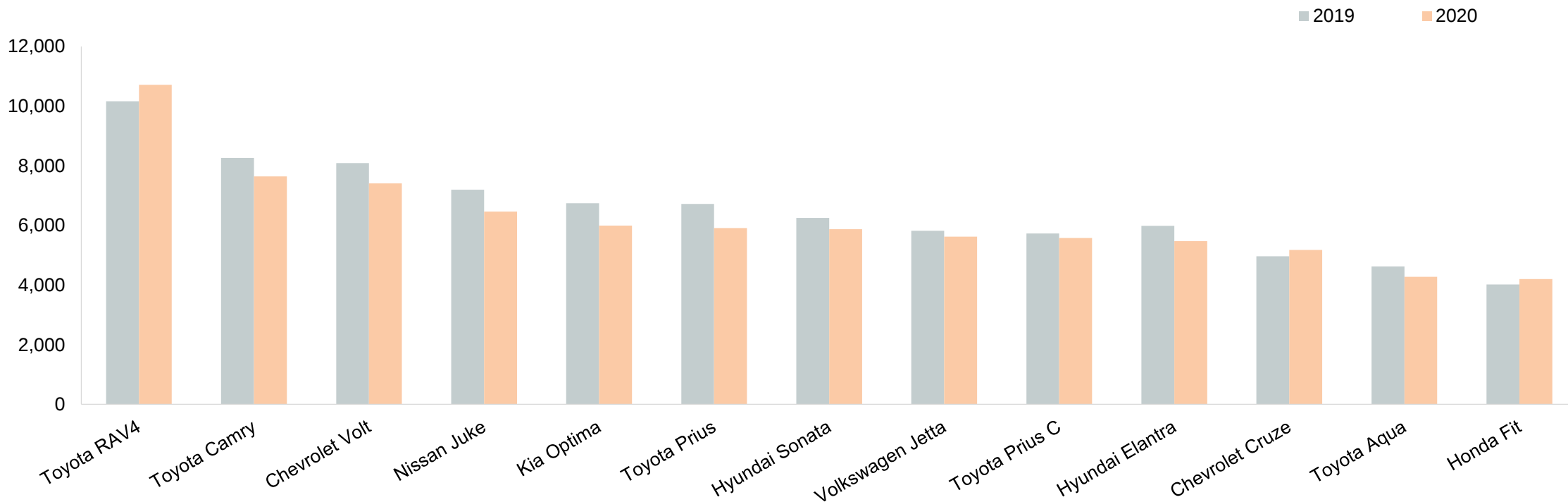
წყარო: შსს

შენიშვნა: ავტომობილების გადაყიდვების მონაცემები ეფუძნება ავტომობილებზე მფლობელის ცვლილების სტატისტიკას, რაც შესაძლოა მოიცავდეს ავტომობილის გაჩუქებასაც

დაბალი მოთხოვნის მიუხედავად, ავტომობილების ფასები საშუალოდ მხოლოდ 5%-ით შემცირდა 2020 წელს

მიუხედავად იმისა, რომ 2020 წელს ავტომობილების გადაყიდვები მკვეთრად შემცირდა (-18% წ/წ), ავტომობილებზე საშუალო ფასებმა მხოლოდ 5%-ით დაიკლო, ზოგიერთ ბრენდზე კი ფასები პირიქით, გაიზარდა. ავტო-დილერების განმარტებით, მეორადი ავტომობილების ფასები გაიზარდა ონლაინ ავტო-აუქციონებზე, რაც ბაზარზე პანდემიით გამოწვეულ ცვლილებებს უკავშირდება

საშუალო ფასები შერჩეულ მეორად, ყველაზე გაყიდვად 7 წლის ავტომობილებზე, აშშ დოლარი

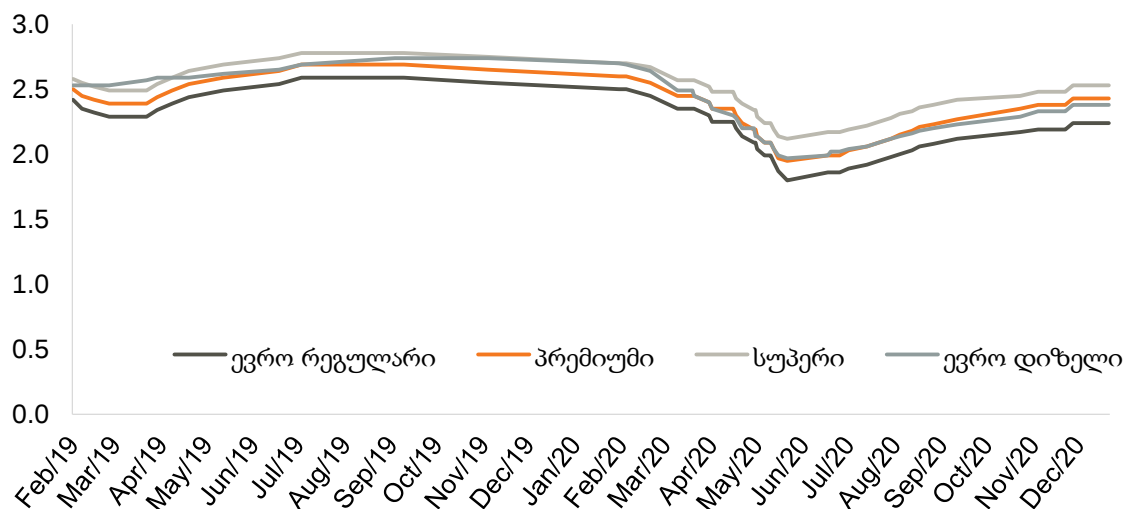


წყარო: გალტ & თაგარტი

2020 წლის მარტიდან საწვავის ფასებმაც დაიკლო, თუმცა, შემცირების ტენდენცია ხანმოკლე აღმოჩნდა, ფასები მე-4 კვარტლიდან კრიზისამდელ დონეს დაუბრუნდა

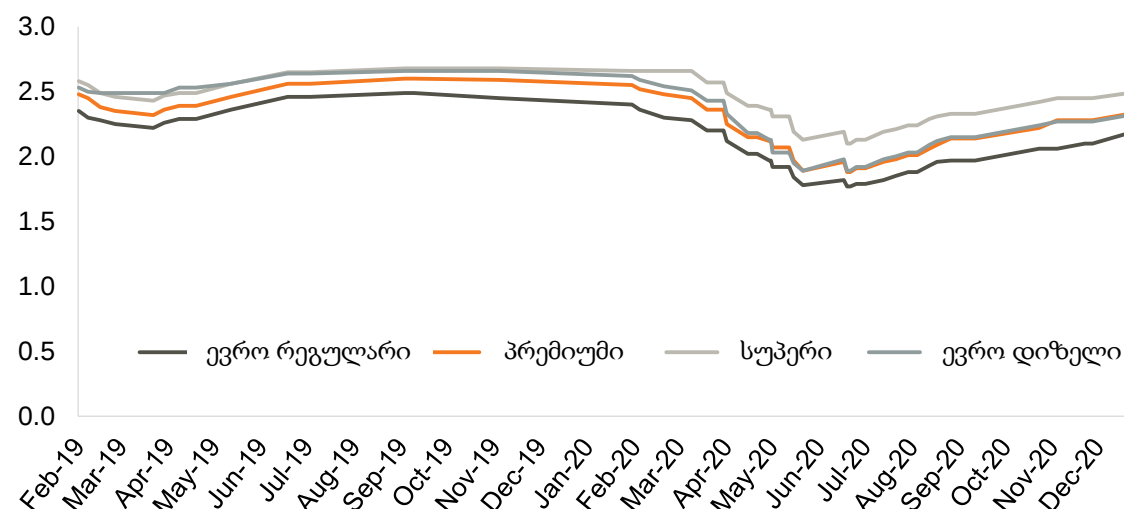
პანდემიამ ნავთობზე გლობალური მოთხოვნა რეკორდულად შეამცირა, რამაც ნავთობის ფასების ვარდნა გამოიწვია. 2020 წლის იანვრიდან ნავთობის ფასმა კლება დაიწყო და აპრილში 1990 წლებში არსებულ დონემდე დაეცა. აპრილში 1 ბარელი Brent-ის მარკის ნედლი ნავთობის ფასი 18.4 აშშ დოლარი იყო, ხოლო WTI-ის ფასი 16.6 აშშ დოლარი. საქართველოში საწვავის ფასები მიჰყვება მსოფლიოში ნავთობის ფასებს, თუმცა 1-2 თვიანი დროითი ლაგით. საქართველოში საწვავის ფასებმა კლება 2020 წლის მარტიდან დაიწყო, ივნისში მინიმუმამდე შემცირდა და მე-4 კვარტლიდან ეტაპობრივად მიუახლოვდა კრიზისამდელი პერიოდის დონეს.

„ვისოლი“-ს 1 ლიტრი საწვავის ფასები, ლარი



წყარო: კომპანიის მონაცემები

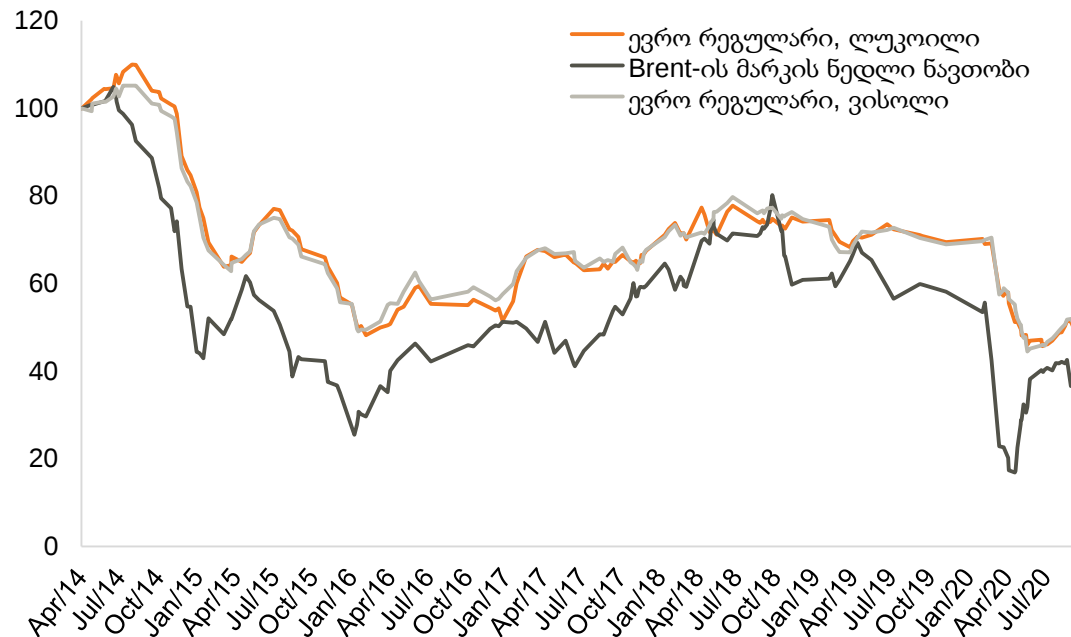
„ლუკოილი“-ს 1 ლიტრი საწვავის ფასები, ლარი



წყარო: კომპანიის მონაცემები

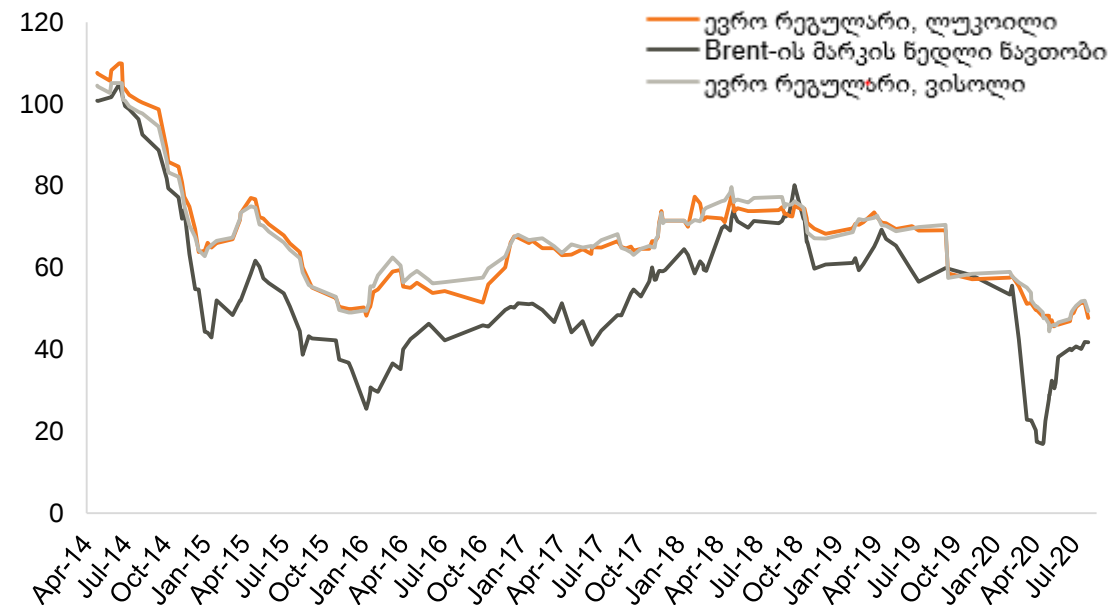
საქართველოში ბენზინის ფასები მოძრაობს ნავთობის გლობალური ფასების პარალელურად, თუმცა 1-2-თვიანი დროითი ლაგით

Brent-ის ნედლი ნავთობის ინდექსი vs ევრო-რეგულარი ბენზინის ფასების ინდექსი (2014 წლის აპრილი = 100)



წყარო: გალტ & თაგარტი

Brent-ის ნედლი ნავთობის ინდექსი vs ევრო-რეგულარი ბენზინის ფასების ინდექსი 2-თვიანი დროითი ლაგით (2014 წლის აპრილი = 100)



წყარო: გალტ & თაგარტი

შინაარსი

- 1 საგარეო ვაჭრობა
- 2 სექტორის ძირითადი ინდიკატორები (KPIs)
- 3 ადგილობრივი ბაზრის მიმოხილვა
- 4 მოთხოვნაზე მოქმედი ფაქტორები
- 5 ეკო-მობილობის პერსპექტივები
- 6 დანართი

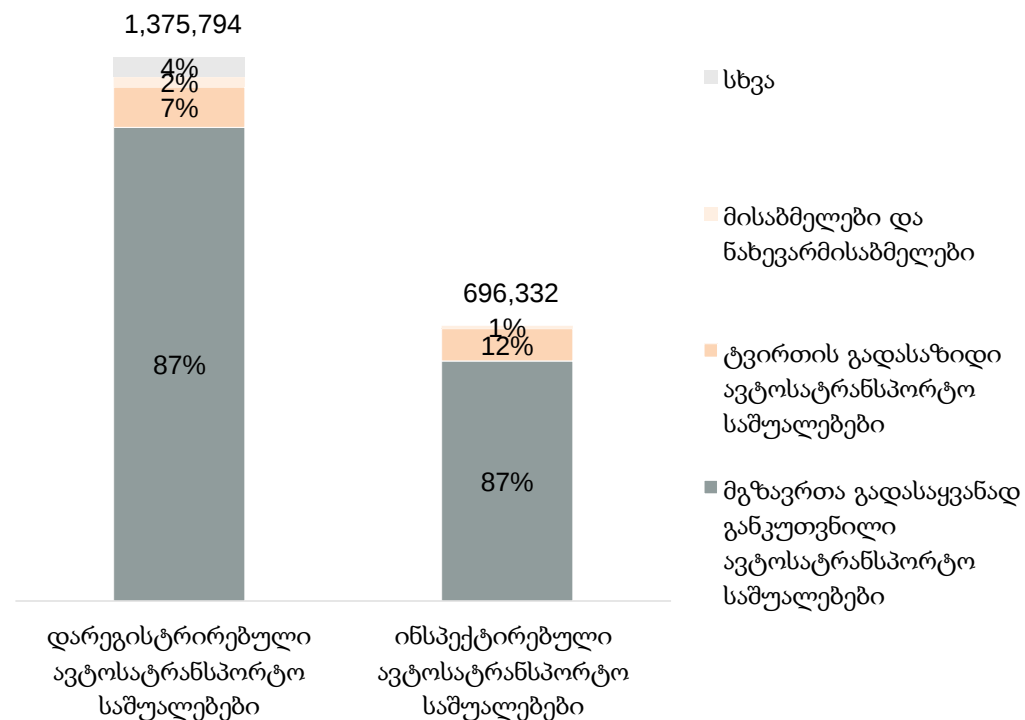


ჩვენი შეფასებით, ავტოპარკში რეგისტრირებული 1.38 მლნ ავტოსატრანსპორტო საშუალებიდან მხოლოდ 1.06 მლნ გადაადგილდება გზებზე

რეგისტრირებული **1.38 მლნ** ავტომობილიდან, მხოლოდ **1.06 მლნ** არის აქტიური

- როგორც ჩვენს წინა კვლევაში [Regional Hub for Car Trade](#) გვქონდა აღნიშნული, საქართველოს ავტოპარკის სტატისტიკა ბევრ ძველ, გაუქმებულ ავტომობილს მოიცავს
- აქტიური ავტომობილების რაოდენობის (1.06 მლნ) შესაფასებლად, ჩვენ გამოვიყენეთ შემდეგი მონაცემები:
 - 2019 წელს ტექ-ინსპექტირებული ავტომობილების რაოდენობა
 - ავტომობილები, რომლისთვისაც ტექ-ინსპექტირება არ არის სავალდებულო (მაგ: მოტოტრანსპორტი, სასოფლო სამეურნეო და სპეც. ტექნიკა)
 - ავტომობილები, რომლისთვისაც ტექ-ინსპექტირება არ იყო სავალდებულო 2019 წელს (0-4 წლის მსუბუქი ავტომობილები, მსუბუქი ავტომობილები, რომლებმაც 2018 წელს ნებაყოფლობით გაიარეს ტექ-ინსპექტირება)
 - ავტომობილები, რომლისთვისაც ტექ-ინსპექტირება სავალდებულო იყო, თუმცა არ გამოცხადდა ინსპექტირების გასავლელად

საქართველოს ავტოპარკი vs ინსპექტირებული ავტოსატრანსპორტო საშუალებები 2019 წელს



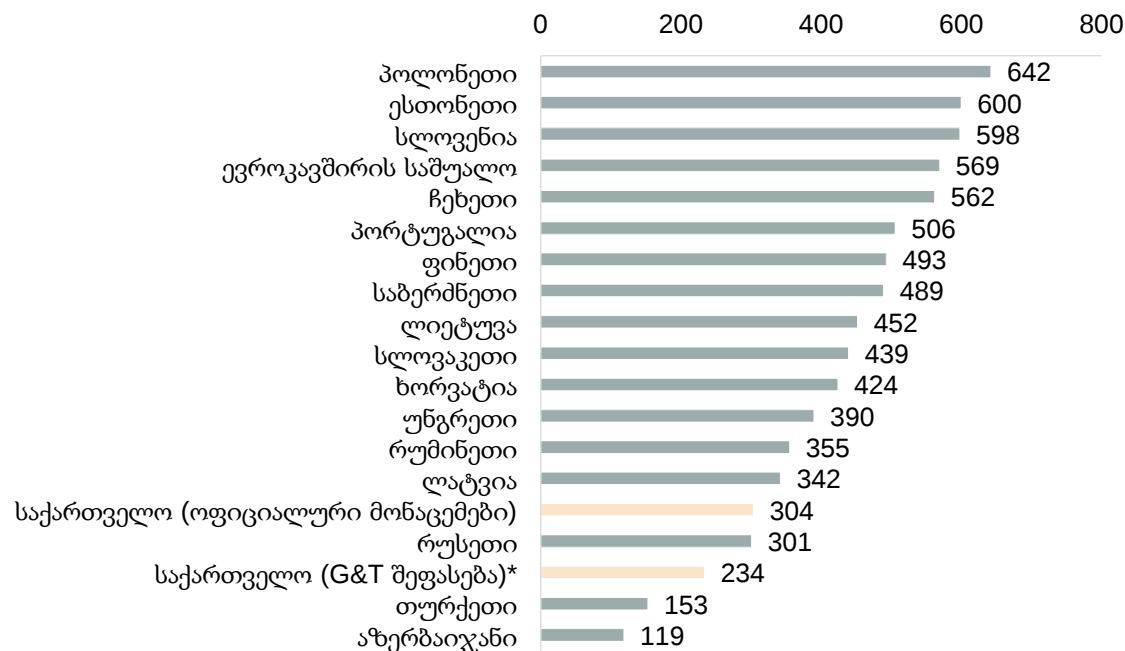
წყარო: შსს
შენიშვნა: „სხვა“ კატეგორია მოიცავს მოტოტრანსპორტს, სასოფლო სამეურნეო და სპეც. ტექნიკას, რომლისთვისაც ტექ-ინსპექტირება არ არის სავალდებულო



საქართველოში ყოველ 1,000 მოსახლეზე მსუბუქი ავტომობილების რაოდენობა ჩამორჩება განვითარებული ქვეყნების მაჩვენებლებს

საქართველოში ყოველ 1,000 მოსახლეზე მსუბუქი ავტომობილების რაოდენობა 304-ია, თუ ძველ, გაუქმებულ ავტომობილებს გამოვაკლებთ, ეს რიცხვი 234-მდე მცირდება. ორივე შემთხვევაში საქართველო მნიშვნელოვნად ჩამორჩება ცენტრალურ და აღმოსავლეთ ევროპის ქვეყნებს (მაგ: პოლონეთში ყოველ 1,000 მოსახლეზე 642 ავტომობილია რეგისტრირებული, ჩეხეთში 562, რუმინეთში 355 და ა.შ). გარდა ამისა, საქართველოში ყოველ 1,000 მოსახლეზე მანქანების განბაჟების რაოდენობა თითქმის 2-ჯერ ნაკლებია ევროკავშირის საშუალო მაჩვენებელზე, რაც მომავალში ავტომობილებზე მოთხოვნის ზრდაზე მიუთითებს.

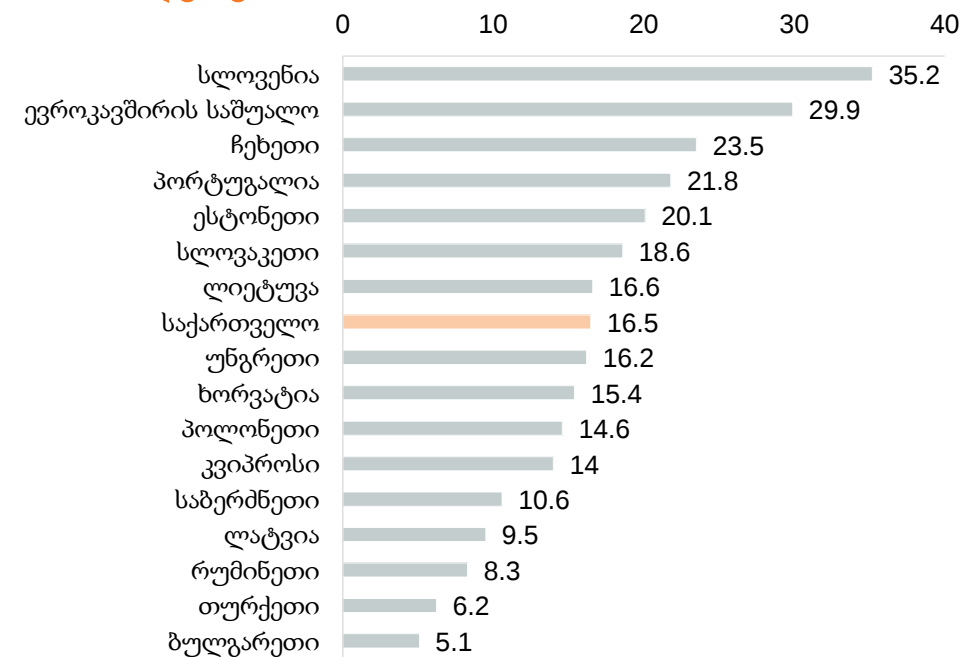
მსუბუქი ავტომობილები ყოველ 1,000 მოსახლეზე, 2019



წყარო: ACEA, CEIC, გალტ & თაგარტი

* მონაცემები დათვლილია ავტოპარკიდან ძველი-გაუქმებული ავტომობილების გამოკლებით

მსუბუქი ავტომობილების განბაჟება ყოველ 1,000 მოსახლეზე, 2019



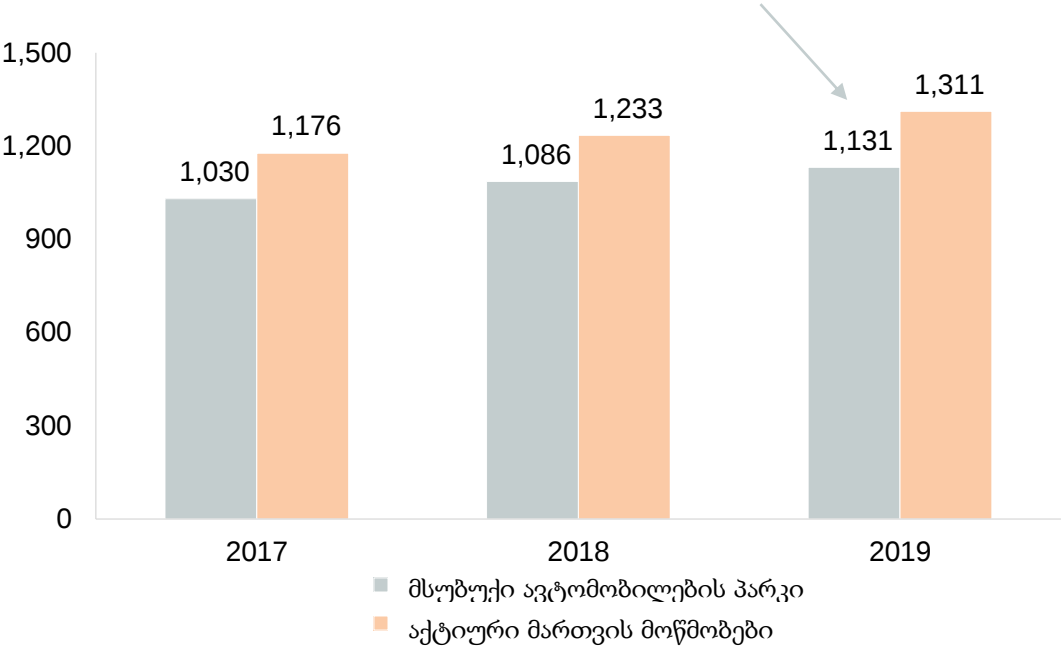
წყარო: ACEA, Eurostat, გალტ & თაგარტი

შენიშვნა: თურქეთზე 2018 წლის მაჩვენებელი

საქართველოში მსუბუქი ავტომობილების რაოდენობა ჩამორჩება მართვის მოწმობის მქონე მოქალაქეების რაოდენობას

აქტიური მართვის მოწმობები vs მსუბუქი ავტომობილები, '000

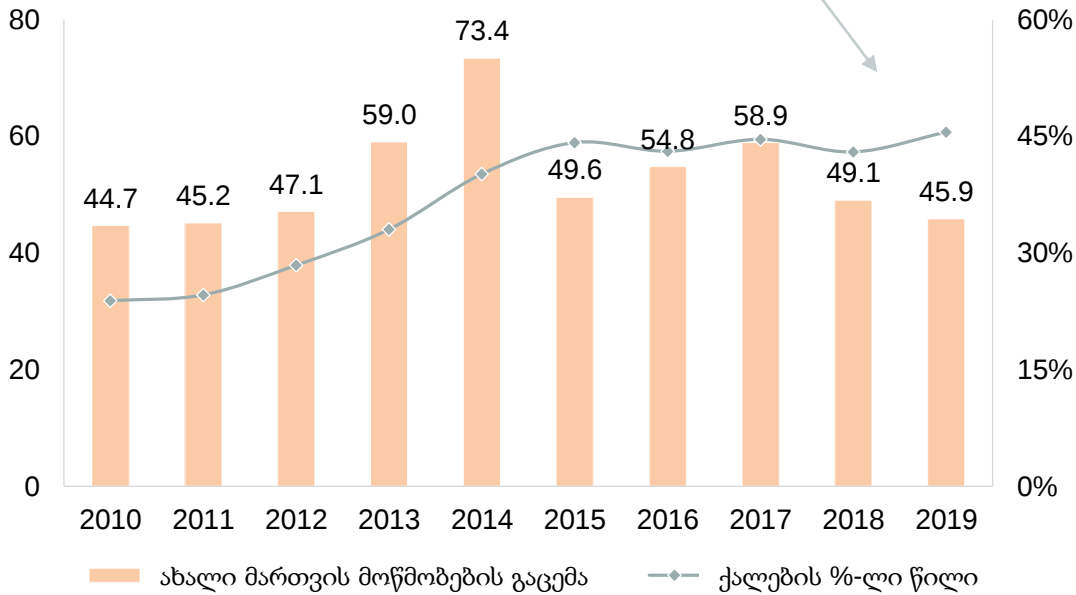
დაახლოებით 180.4 ათასი ადამიანი ავტომობილის პოტენციური მყიდველია. თუმცა, საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გაუმჯობესებამ და ე.წ car-sharing პროგრამებმა შეიძლება ხელი შეუშალოს ზრდას



წყარო: შსს

ახალი მართვის მოწმობების გაცემა, '000

ქალი მძღოლების ზრდამ შეიძლება მნიშვნელოვნად წახალისოს ავტომობილებზე მოთხოვნა. 2019 წელს გაცემული მართვის მოწმობების 45.6% ქალებს ეკუთვნოდათ, 2010 წელს იგივე მაჩვენებელი 23.9% იყო



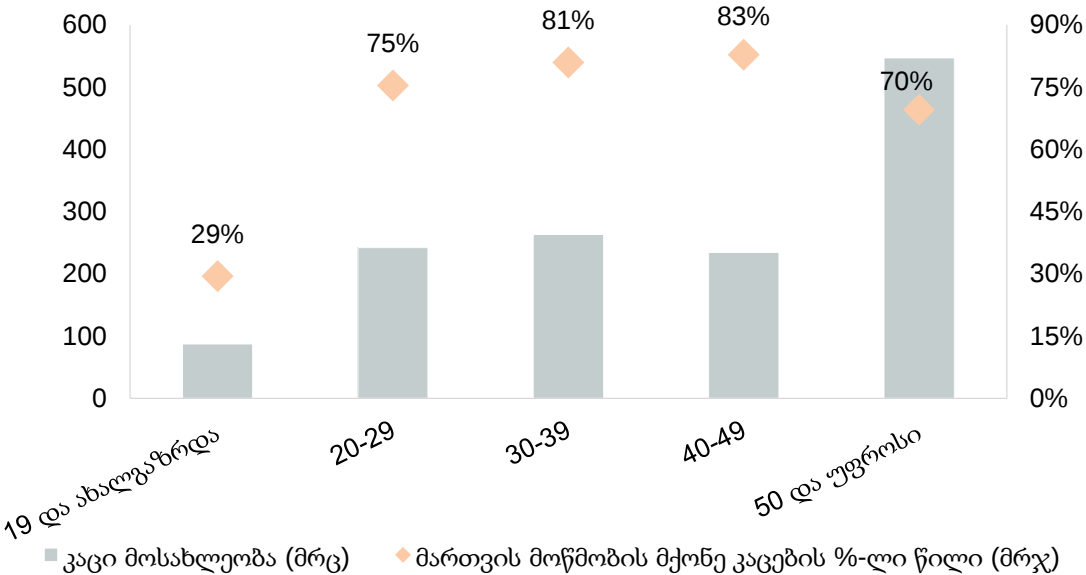
წყარო: შსს



ჩვენი შეფასებით, მომდევნო 10 წლის განმავლობაში წლიურად საშუალოდ 32 ათასი ქალი აიღებს მართვის მოწმობას

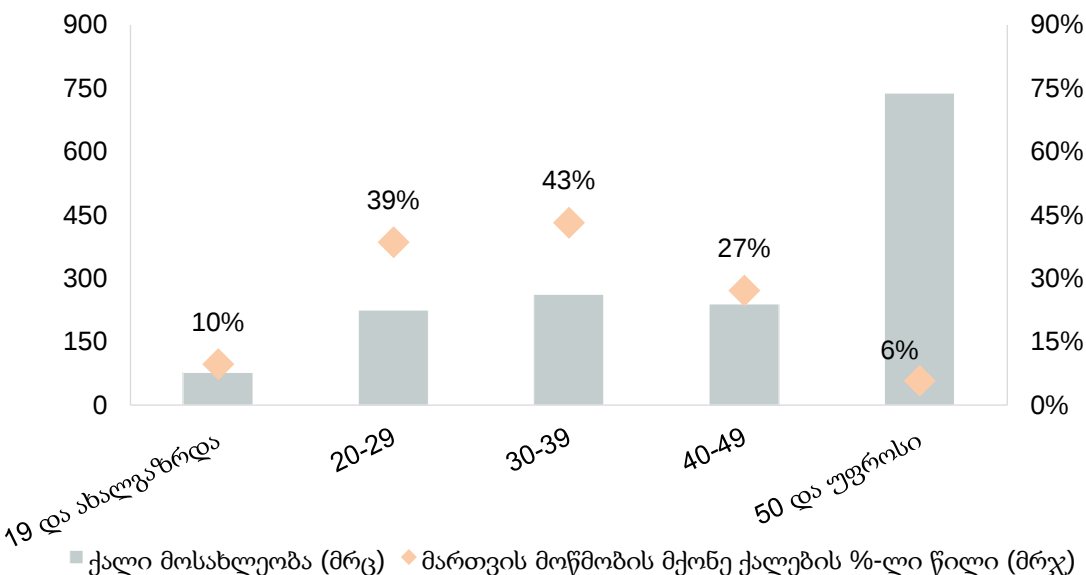
ბოლო პერიოდში ქალი მძღოლების ზრდის მიუხედავად, 2020 წლის მდგომარეობით, ქალების მხოლოდ 20% ფლობს მართვის მოწმობას, ხოლო კაცების 72%, რაც მიუთითებს, რომ ქალი მძღოლების რაოდენობა გაიზრდება. ჩვენი შეფასებით, მომდევნო 10 წლის განმავლობაში ყოველწლიურად საშუალოდ 32 ათასი ქალი აიღებს მართვის მოწმობას (შედარებისთვის, 2010-20 წლებში წლიურად საშუალოდ 20 ათასი ქალი იღებდა მართვის მოწმობას).

მამრობითი სქესის მოსახლეობა და მართვის მოწმობის მქონე მოსახლეობის წილი, 2020 წელი, 000 კაცი



წყარო: შსს, საქსტატი, გალტ & თაგარტი
შენიშვნა: 19 წლამდე მოსახლეობა მოიცავს 16-19 წლის ადამიანებს, რომლებსაც შეუძლიათ აიღონ მართვის მოწმობა

მდედრობითი სქესის მოსახლეობა და მართვის მოწმობის მქონე მოსახლეობის წილი, 2020 წელი, 000 ქალი

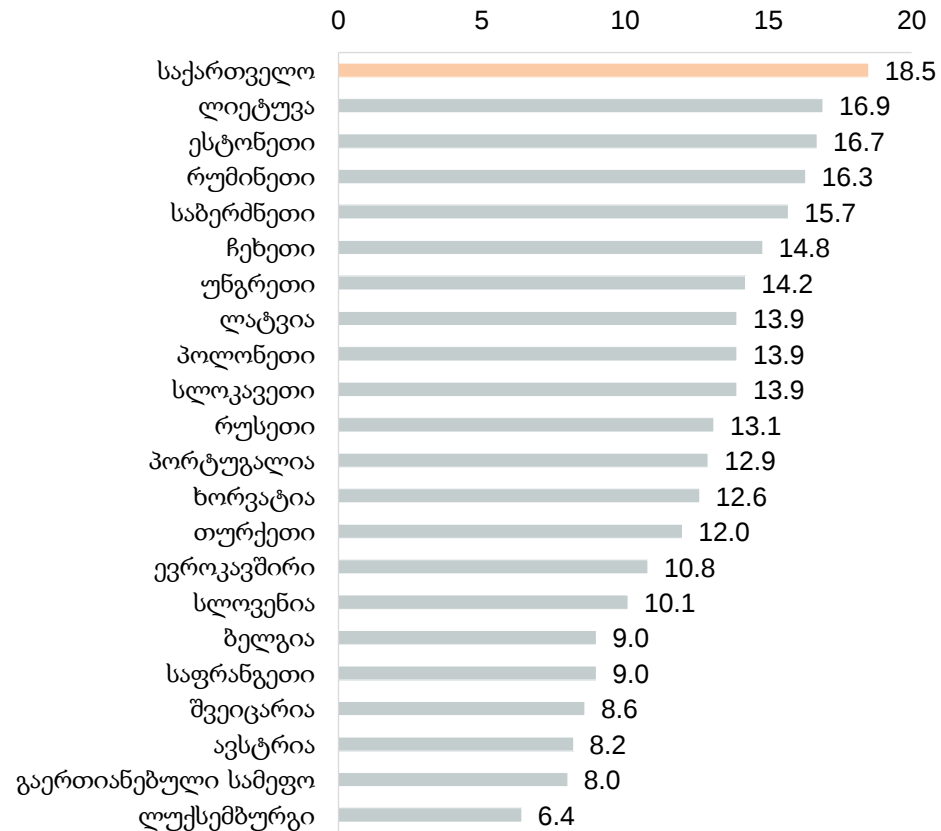


წყარო: შსს, საქსტატი, გალტ & თაგარტი
შენიშვნა: 19 წლამდე მოსახლეობა მოიცავს 16-19 წლის ადამიანებს, რომლებსაც შეუძლიათ აიღონ მართვის მოწმობა



მოდველებული ავტოპარკი ხელს შეუწყობს ახალი ავტომობილების გაყიდვებს

მსუბუქი ავტომობილების საშუალო ასაკი, 2018



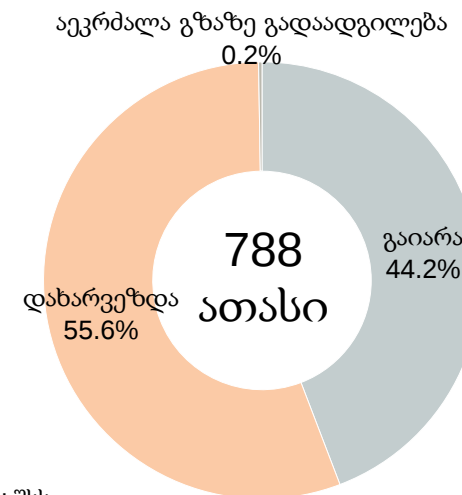
წყარო: ACEA, ICCT, გალტ & თაგარტი

შენიშვნა 1: საქართველოში 2019 წლის მაჩვენებელი, რუსეთზე 2017 წლის

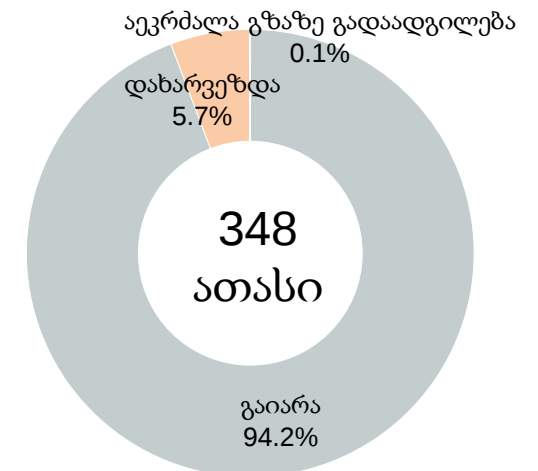
შენიშვნა 2: საქართველოს მონაცემი დათვლილია ავტოპარკის ოფიციალური სტატისტიკის საფუძველზე, საიდანაც გამოკლებულია 50 წელს ზემოთ მყოფი და LADA-ს მარკის ავტომობილები, რადგან მათი უმრავლესობა გაუქმებულია და არ მოძრაობს გზებზე

- საქართველოს ერთ-ერთი ყველაზე მოძველებული ავტოპარკი ჰყავს რეგიონში, რაც საშუალოვადიან პერსპექტივაში განახლების საჭიროებაზე მიუთითებს
- ტექ-ინსპექტირების შედეგებიც მოძველებული ავტოპარკის არსებობაზე მიუთითებს (პირველად შემოწმებას ძირითადად >10 წლის ავტომობილები ვერ გადიან)

პირველადი ინსპექტირების შედეგები, 2019



განმეორებითი ინსპექტირების შედეგები, 2019



წყარო: შსს

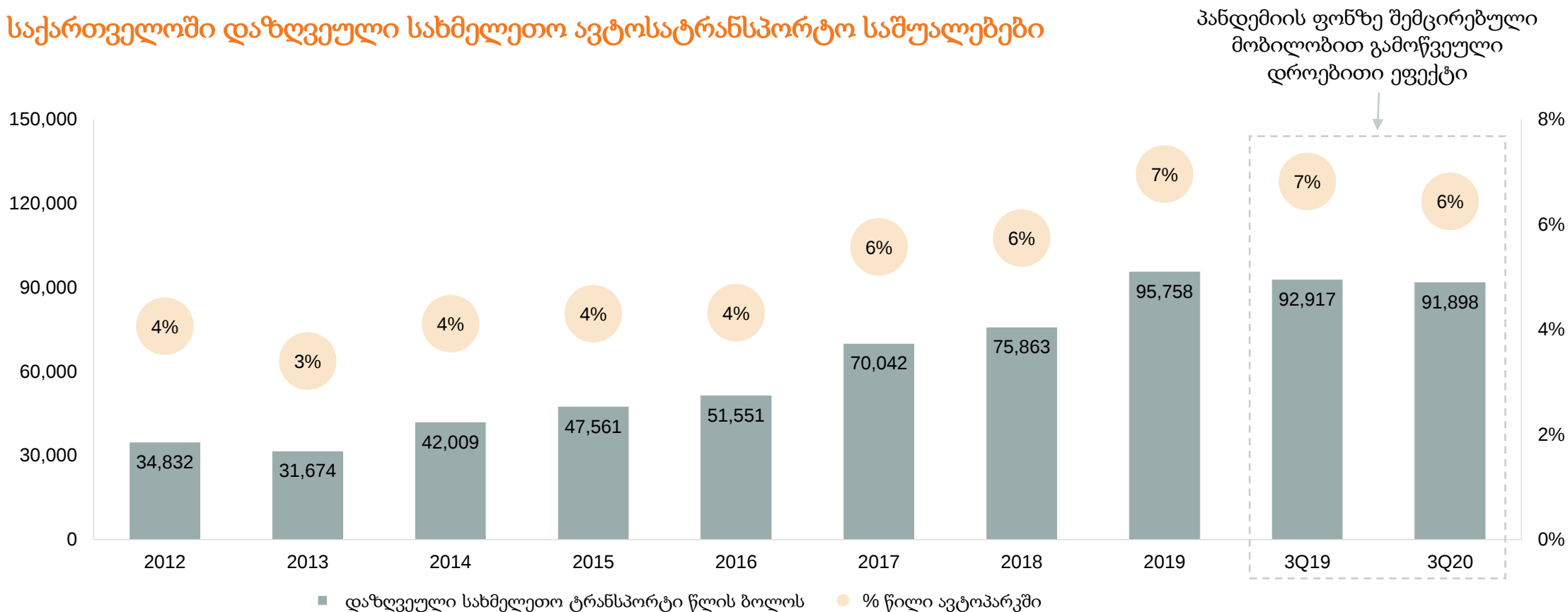
შენიშვნა 1: საქართველოში ავტომობილის ტექ-ინსპექტირება სავალდებულოა 2018 წლის იანვრიდან, 4-8 წლის მანქანებისთვის ყოველ 2 წელიწადში ერთხელ, 8 წელზე მეტი ასაკის მქონე მანქანებისთვის ყოველწლიურად, 0-4 წლის მანქანებისთვის არ არის სავალდებულო. პირველადი ტექ-ინსპექტირების ვერ გავლის შემთხვევაში, ავტომფლობელს ეძლევა 1 თვიანი ვადა ხარვეზის აღმოსაფხვრელად.

შენიშვნა 2: პირველადი ინსპექტირების შედეგებში ხვდება ავტომობილი, რომელიც პირველად გამოცხადდა ტექ-ინსპექტირებაზე და ასევე ავტომობილი, რომელიც დახარვეზებისას მიცემული 1 თვის ვადის გასვლის შემდეგ გამოცხადდა განმეორებით ინსპექტირებაზე. ხოლო განმეორებითი ინსპექტირების შედეგებში ხვდება ავტომობილი, რომელიც დახარვეზების შემდეგ 1 თვის ვადაში გამოცხადდა განმეორებით ინსპექტირებაზე.

ავტოპარკის განახლება ზრდის მოთხოვნას ავტოდაზღვევაზე

2017 წლიდან ავტომობილებზე მოქმედი აქციზის განაკვეთები უბიძგებს შედარებით ახალი, ეკოლოგიურად სუფთა ავტომობილების იმპორტს საქართველოში, რაც ზრდის მოთხოვნას ავტო დაზღვევაზე. დაზღვეული ავტოსატრანსპორტო საშუალებების წილი მთლიან ავტოპარკში 2019 წლისთვის 7%-მდე გაიზარდა 2016 წელს არსებული 4%-დან.

საქართველოში დაზღვეული სახმელეთო ავტოსატრანსპორტო საშუალებები

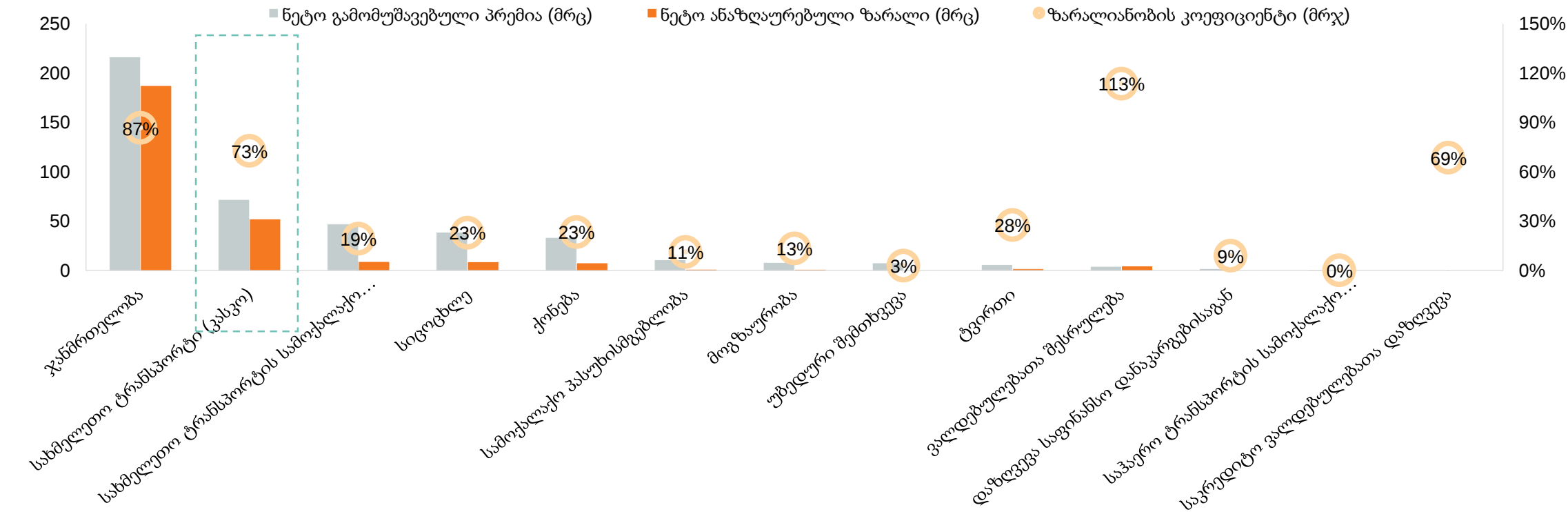


წყარო: საქართველოს დაზღვევის სახელმწიფო ზედამხედველობის სამსახური, შსს, გალტ & თაგარტი

...და სადაზღვევო კომპანიებს მეტი მანქანის დაზღვევისკენ უბიძგებს

- მოძველებული ავტოპარკი ხელს უშლის ავტო დაზღვევის განვითარებას საქართველოში, რადგან არც ავტომფლობელებს და არც სადაზღვევო კომპანიებს არ აქვთ ძველი ავტომობილების დაზღვევის მოტივაცია. ავტო დაზღვევა სხვა სადაზღვევო პროდუქტებთან შედარებით მაღალი ზარალიანობის კოეფიციენტით გამოირჩევა. 2019 წელს საქართველოში სახმელეთო ტრანსპორტის დაზღვევის ზარალიანობის კოეფიციენტი 73% იყო, რაც ყველა სხვა სადაზღვევო პროდუქტზე მაღალია, გარდა ჯანმრთელობის და ვალდებულებათა შესრულების დაზღვევისა.
- ავტოპარკის განახლება საშუალო ვადიან პერსპექტივაში სადაზღვევო კომპანიებს საშუალებას მისცემთ გაზარდონ დაზღვეული ავტომობილების პორტფელი და ამ გზით შეიმცირონ სადაზღვევო რისკი.

სადაზღვევო პროდუქტების ზარალიანობის კოეფიციენტი, 2019



წყარო: საქართველოს დაზღვევის სახელმწიფო ზედამხედველობის სამსახური, გალტ & თაგარტი
შენიშვნა: სახმელეთო ტრანსპორტი არ მოიცავს სარკინიგზო ტრანსპორტს

შინაარსი

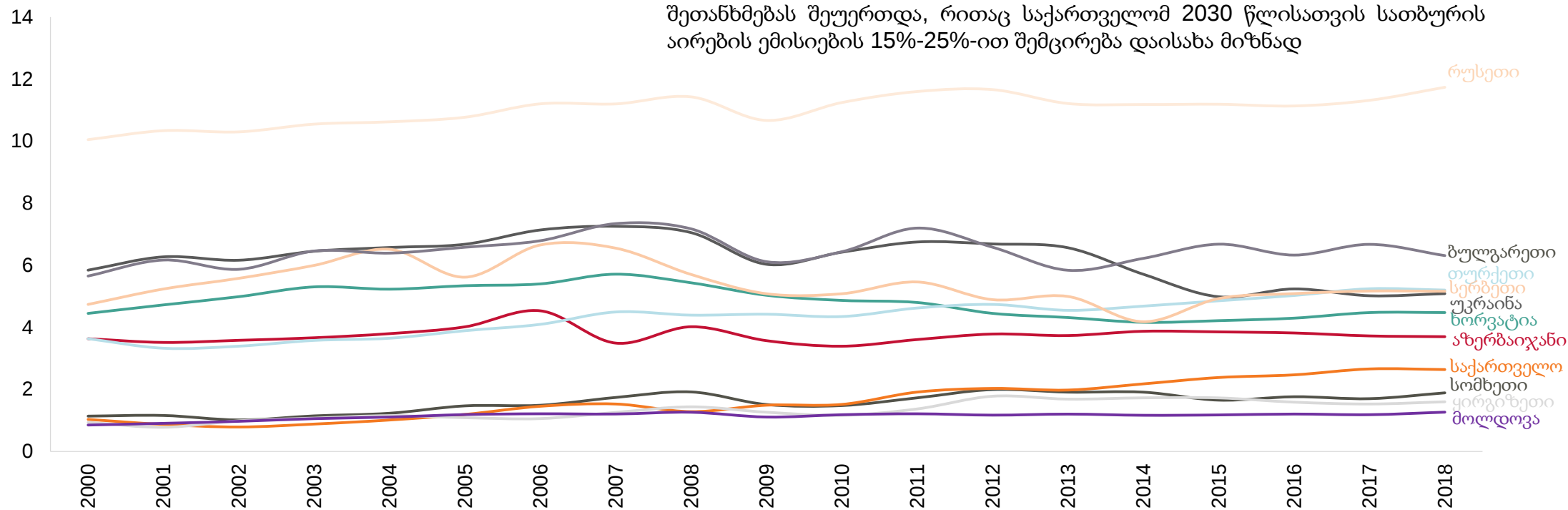
- 1 საგარეო ვაჭრობა
- 2 სექტორის ძირითადი ინდიკატორები (KPIs)
- 3 ადგილობრივი ბაზრის მიმოხილვა
- 4 მოთხოვნაზე მოქმედი ფაქტორები
- 5 ეკო-მობილობის პერსპექტივები
- 6 დანართი



ნახშირორჟანგის (CO₂) გამოყოფა საქართველოში მსგავს ქვეყნებთან შედარებით სწრაფად იზრდება, რაც ეკო-მობილობის მნიშვნელობას უსვამს ხაზს

ნახშირორჟანგის (CO₂) გამოყოფა ერთ სულ მოსახლეზე, ტონა

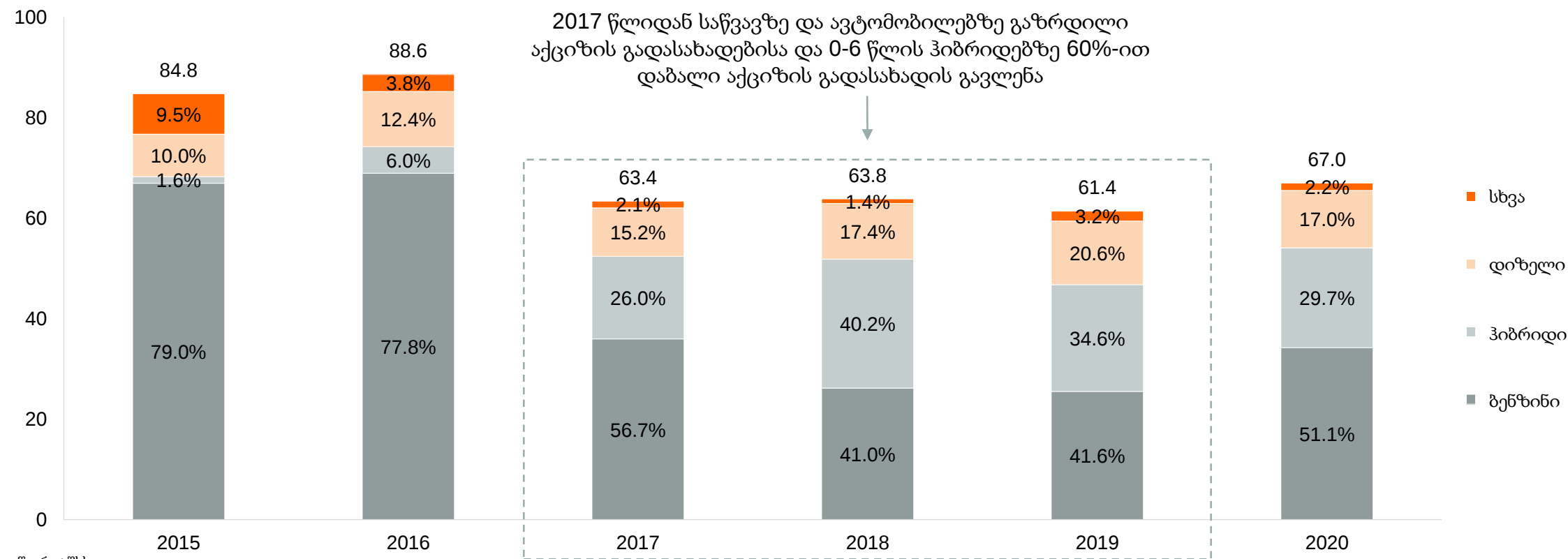
- ნახშირორჟანგი (CO₂) სათბურის აირების ემისიის (greenhouse gas emissions) დაახლოებით 70%-80%-ს შეადგენს, CO₂-ის ემისიის 65-70% კი ავტომობილებზე მოდის
- 2017 წელს საქართველო კლიმატის ცვლილების შესახებ პარიზის შეთანხმებას შეუერთდა, რითაც საქართველომ 2030 წლისათვის სათბურის აირების ემისიების 15%-25%-ით შემცირება დაისახა მიზნად



წყარო: მსოფლიო ბანკი, World in data

საწყის ეტაპზე აშკარაა ჰიბრიდულ ავტომობილებზე მოთხოვნის ზრდა, ელექტრომობილების იმპორტი კი კვლავ დაბალია

მსუბუქი ავტომობილების განბაჟება ძრავის ტიპის მიხედვით, '000 ერთეული



წყარო: შსს
შენიშვნა1: განბაჟების მონაცემები მოიცავს ისეთ ავტომობილებსაც, რომლებსაც საქართველოში დარეგისტრირების შემდეგ მოეხსნა რეგისტრაცია და გავიდა რე-ექსპორტზე, ასეთი ავტომობილების რაოდენობა ჯამურის 5%-10%-მდე მერყეობს
შენიშვნა 2: ჰიბრიდები მოიცავს დამუხტვად ე.წ plug-in ჰიბრიდებსაც

ელექტრომობილებზე მოთხოვნა საშუალოვადიან პერსპექტივაში გაიზრდება, რასაც ფასების შემცირება, ტექნიკური მახასიათებლების გაუმჯობესება და დასატენი ინფრასტრუქტურის განვითარება შეუწყობს ხელს

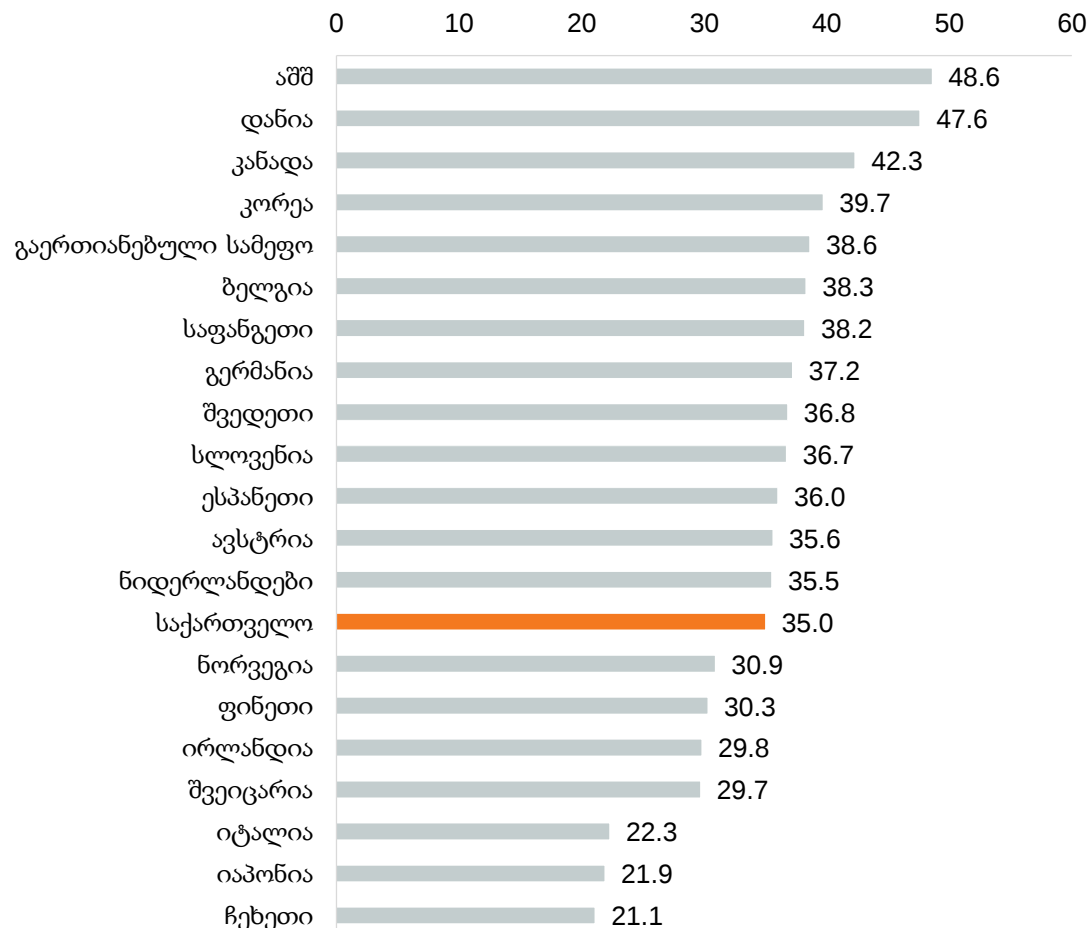
ამჟამად ელექტრომობილების გაყიდვების ზრდას 4 ძირითადი ბარიერი უშლის ხელს გლობალურად:

- ელექტრომობილების მაღალი ფასი
- გადაადგილების შეზღუდული დიაპაზონი
- დასატენი ინფრასტრუქტურის ნაკლებობა
- მოდელების შეზღუდული არჩევანი

თუმცა, მოსალოდნელია ამ ბარიერების აღმოფხვრა საშუალოვადიან პერსპექტივაში, რადგან:

- ელექტრომობილების ფასები სწრაფად უტოლდება შიდაწვის ძრავიანი ავტომობილების ფასებს
- 2020 წელს ელექტრომობილებს ერთი დამუხტვის შედეგად 475 კმ-ს გავლა შეუძლიათ მაშინ, როდესაც 2011 წელს 100 კმ-ს გავლა შეეძლოთ. საქართველოში საშუალოდ დღიურად გავლილი მანძილი 35კმ-ია, რაც ნიშნავს, რომ ელექტრომობილის მფლობელს საშუალოდ 2 კვირაში ერთხელ მოუწევს ავტომობილის დატენვა, რაც მფლობელს მეტ კომფორტს უქმნის
- 2019 წლისთვის მსოფლიოში დაახლოებით 280 ელექტრომობილის მოდელია ხელმისაწვდომი (+26% წ/წ). 2025 წლისთვის ავტომწარმოებლები 197 ახალი მოდელის გამოშვებას გეგმავენ, საერთაშორისო ენერგეტიკული სააგენტოს (IEA) მონაცემებით
- მსოფლიოში ელექტრომობილების პარკის ზრდასთან ერთად იზრდება დასატენი სადგურების რაოდენობაც (მაგ: ევროპაში ელექტრომობილის დასატენი საჯარო სადგურები მრავლადია, ნორვეგიასა და აშშ-ში სიმცირეა, თუმცა ამ ქვეყნებში მაღალია კერძო დამტენების რაოდენობა. საქართველოშიც დასატენი სადგურების სიმცირეა)

ავტომობილით საშუალო დღიური გავლილი მანძილი, კმ



წყარო: IRTAD, გალტ ენდ თაგარტი



2024-27 წლებში მოსალოდნელია ელექტრომობილების ფასების გათანაბრება შიდაწვის ძრავიანი ავტომობილების ფასებთან

- მიუხედავად ელექტრომობილის ეკონომიურობისა (ნაკლები საწვავის + შეკეთების ხარჯები), ელექტრომობილის ფლობის ჯამური დანახარჯი მნიშვნელოვნად აღემატება შიდა წვის ძრავიანი ავტომობილების დანახარჯს, საწყისი მაღალი ფასის გამო. შედარებისთვის, Hyundai Ioniq (2020 წლის მოდელი) ელექტრომობილის საცალო ფასი 36,500 აშშ დოლარია, რაც 1.6-ჯერ აღემატება Hyundai Ioniq ჰიბრიდის ფასს (22,900 აშშ დოლარი) 2021 წლის იანვრის მდგომარეობით.
- Bloomberg New Energy Finance-ის მიხედვით, ელექტრომობილის ფასები შიდა წვის ძრავიანი ავტომობილების ფასებს გაუტოლდება 2024 წლისთვის აშშ-ში, 2026 წლისთვის ჩინეთში და 2027 წლისთვის ევროპაში. ფასების გათანაბრება მოსალოდნელია ბატარეის ფასების შემცირებით - ბატარეას ელექტრომობილის წარმოების ხარჯებში ყველაზე დიდი წილი უჭირავს.

ელექტრომობილის ფასების შიდა წვის ძრავიანი ავტომობილის ფასებთან გათანაბრების მოსალოდნელი პერიოდი, რეგიონისა და ავტომობილის კატეგორიის მიხედვით

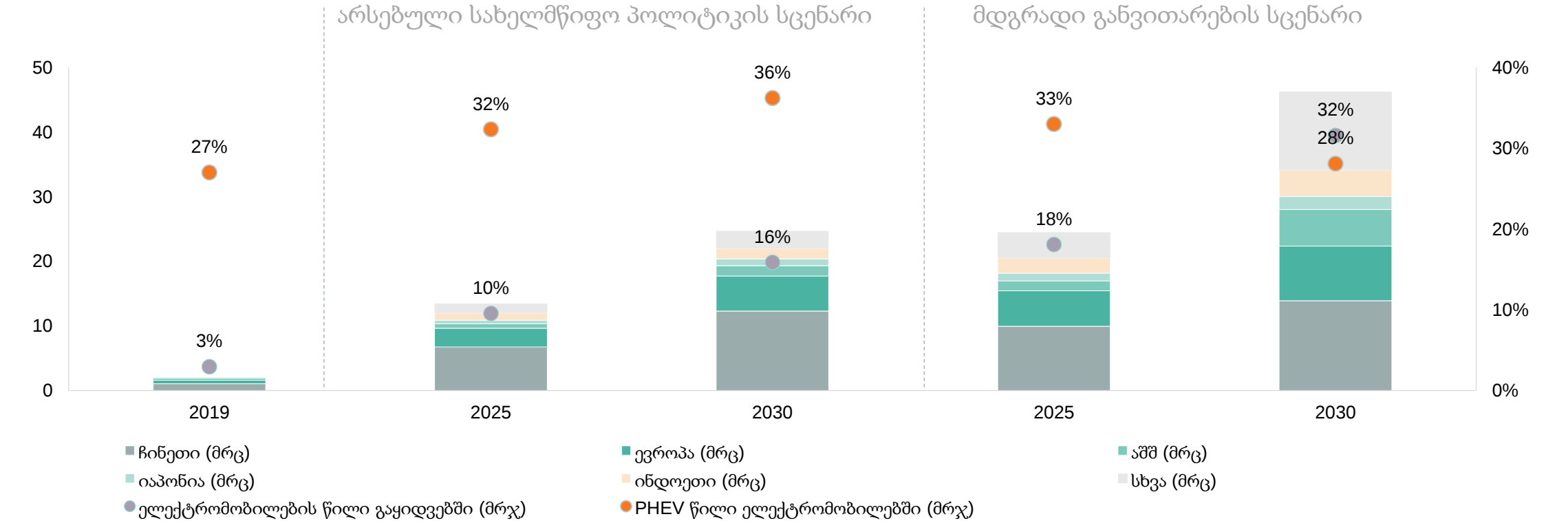
ავტომობილის კატეგორია	აშშ	ევროპა	ჩინეთი	იაპონია	სამხრეთ კორეა
პატარა	2024	2027	2026	N/A	2026
საშუალო	2024	2023	2023	2029	2024
დიდი	2022	2022	2027	2027	2026
მაღალი გამავლობის	2022	2024	2029	2025	2023

წყარო: Bloomberg New Energy Finance
შენიშვნა: პატარა ავტომობილი გულისხმობს 2 კარიანი კუპე ავტომობილების უმრავლესობას, 4 კარიან სედანებს. საშუალო ავტომობილები მოიცავს კროსოვერების უმრავლესობას, პატარა პიკაპებს (4 seat trucks), დიდი ავტომობილები მოიცავს დიდ პიკაპებს (full size trucks), მინი-ვენებს, 3 რიგიანი სავარძლის მქონე მანქანების უმრავლესობას.



საერთაშორისო ენერგეტიკული სააგენტოს პროგნოზით, 2025 წლისთვის მსოფლიოში ავტომობილების გაყიდვების 18% (25 მლნ მანქანა) ელექტრომობილი იქნება, 2030 წლისთვის კი 32% (46 მლნ მანქანა)

საერთაშორისო ენერგეტიკული სააგენტოს პროგნოზი (IEA) მსოფლიოში ელექტრომობილების გაყიდვების შესახებ

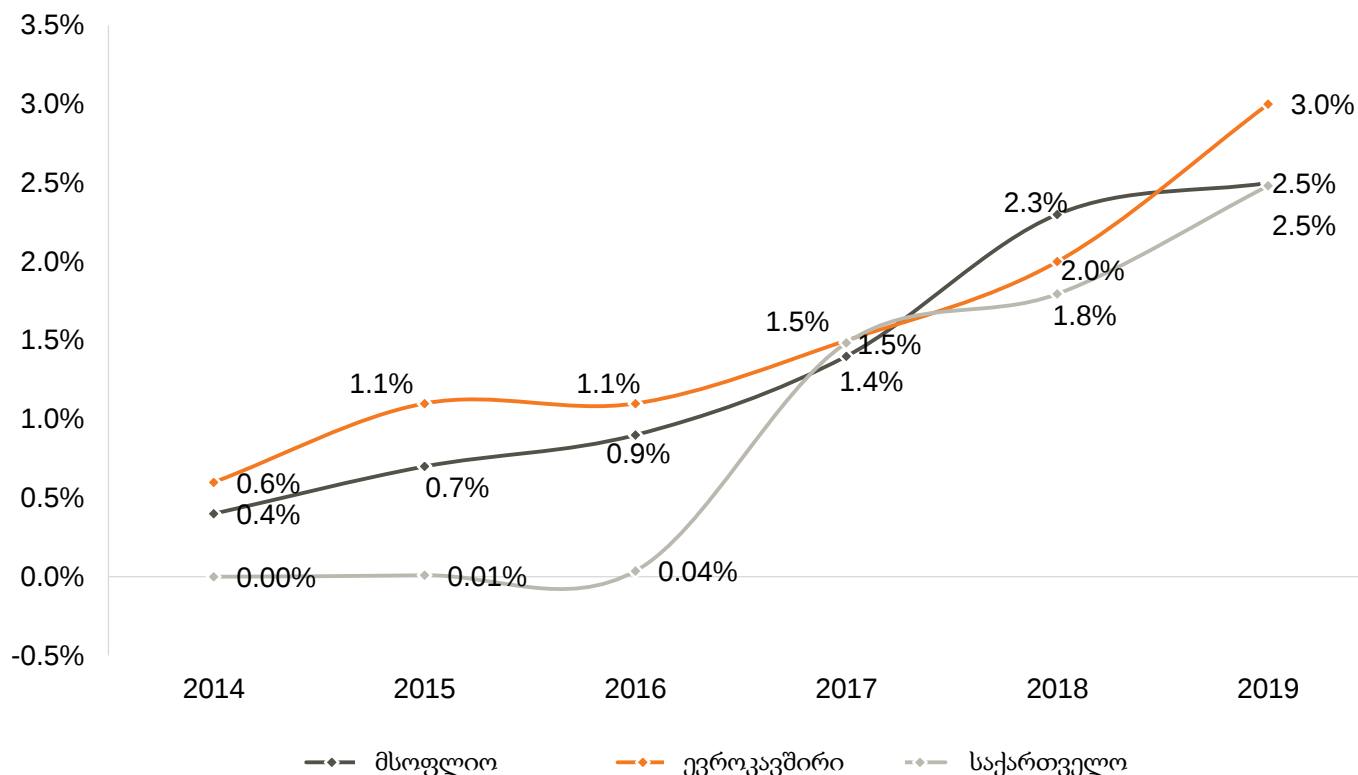


წყარო: IEA
შენიშვნა: არსებული სახელმწიფო პოლიტიკის სცენარში ელექტრომობილების გაყიდვების პროგნოზი ემყარება მსოფლიოში ელექტრომობილების გაყიდვების ზრდის ხელშეწყობად განხორციელებულ სახელმწიფო ინიციატივებს, მდგრადი განვითარების სცენარში პროგნოზები ემყარება პარიზის ხელშეკრულებას, რომლის ფარგლებშიც 196 ქვეყანა მიზნად ისახავს ნახშირორჯანგისა და სხვა მავნე ნივთიერებების გაფრქვევების შემცირებას. ეს სცენარი ასევე მოიცავს EV30@30 კამპანიის, რომლის ფარგლებშიც 11 ქვეყანა გაერთიანდა, რომ 2030 წლისთვის ელექტრომობილების წილი მათ ჯამურ გაყიდვებში 30%-მდე გაზარდონ.



საქართველოში ელექტრომობილების წილი მანქანების ჯამურ გაყიდვებში მსოფლიო ტრენდებს შეესაბამება

ელექტრომობილების წილი წლიურ გაყიდვებში



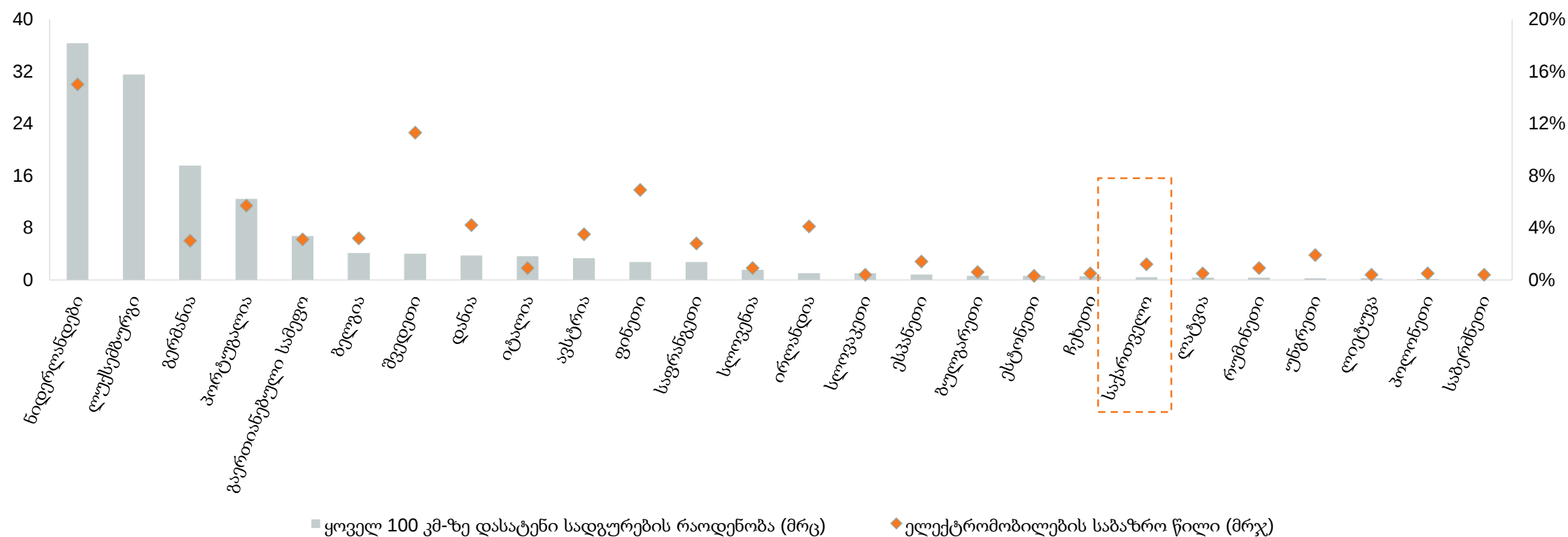
- 2019 წელს საქართველოსა და მსოფლიოში გაყიდული მანქანების 2.5% ელექტრომობილები იყო (პლავ-ინ ჰიბრიდების ჩათვლით).
- 2019 წელს ელექტრომობილების გაყიდვების 91% სამ ძირითად ბაზარზე (აშშ, ჩინეთი, ევროპა) მოდიოდა.
- გლობალურად, ელექტრომობილების გაყიდვების დიდი ნაწილი განპირობებულია სახელმწიფო ხელშეწყობით (სუბსიდიები, საგადასახადო შეღავათები, დეტალები იხილეთ პირველ დანართში, ასევე იხილეთ 31-ე სლაიდი ზოგად დეტალებზე)
- საქართველოში ელექტრომობილების ზრდას ხელი შეუწყო საწვავზე და ძველ ავტომობილებზე აქციზის გადასახადის ზრდამ 2017 წლიდან და ელექტრომობილებზე აქციზის გადასახადის გაუქმებამ 2011 წლიდან

წყარო: ACEA, IEA, გალტ & თაგარტი

შენიშვნა: ელექტრომობილები მოიცავს სრულად ელექტრო ავტომობილებს (battery electric vehicles) და დასამუხტ ე.წ. plug-in ჰიბრიდებსაც

საქართველოში ელექტრომობილების დასატენი სადგურების ნაკლებობაა, საჭიროა მათი რაოდენობის გაზრდა ელექტრომობილების ზრდის პარალელურად

დასატენი სადგურების რაოდენობა ყოველ 100 კმ-ზე vs ელექტრომობილების საბაზრო წილი, 2019



წყარო: ACEA, გალტ ენდ თაგარტი

შინაარსი

- 1 საგარეო ვაჭრობა
- 2 სექტორის ძირითადი ინდიკატორები (KPIs)
- 3 ადგილობრივი ბაზრის მიმოხილვა
- 4 მოთხოვნაზე მოქმედი ფაქტორები
- 5 ეკო-მობილობის პერსპექტივები
- 6 დანართი**



ელექტრომობილების გაყიდვების წამახალისებელი სამთავრობო ინიციატივები სხვადასხვა ქვეყანაში

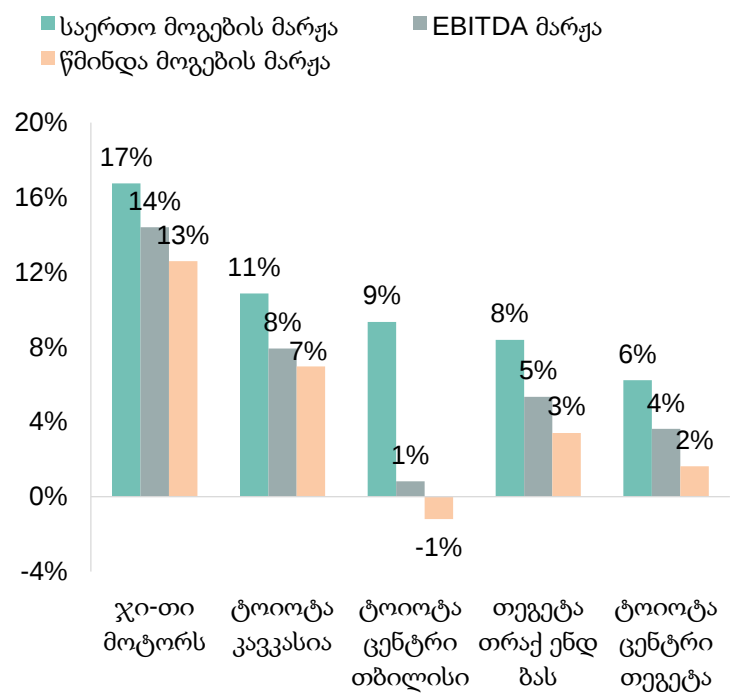
ქვეყანა	სუბსიდიები/საგადასახადო შეღავათები	კომენტარი
ჩინეთი	2,300-3,200 აშშ დოლარის სუბსიდია BEV ელექტრომობილებზე, 1,200 აშშ დოლარი PHEV-ზე, შესყიდვის გადასახადისგან გათავისუფლება (10%-იანი გადასახადი)	ავტომობილის ფასი არ უნდა აღემატებოდეს 42,400 აშშ დოლარს წლიურად მაქსიმუმ 2მლნ მანქანის სუბსიდირება შესაძლებელი
აშშ	7,500 აშშ დოლარამდე საგადასახადო შეღავათი PHEV და EV ელექტრომობილებზე	შეღავათი დამოკიდებულია ბატარეის მოცულობაზე
კანადა	3,700 აშშ დოლარის სუბსიდია BEV, PHEV, FCEV ელექტრომობილებზე	ავტომობილის ფასი უნდა მერყეობდეს 33,600-44,800 აშშ დოლარის ფარგლებში PHEV ბატარეის მოცულობა უნდა აღემატებოდეს > 15 კვ/სთ-ს
გაერთიანებული სამეფო	3,800 აშშ დოლარის სუბსიდია BEV და PHEV ელექტრომობილებზე	ავტომობილის ფასის მაქს. 35% შეიძლება დასუბსიდირდეს ავტომობილის ფასი არ უნდა აღემატებოდეს 63,600 აშშ დოლარს ელექტრომობილის გადაადგილების დიაპაზონი უნდა აღემატებოდეს 112 კმ-ს და CO2 გამონაბოლქვი უნდა იყოს 50 გ/კმ-ზე ნაკლები
იაპონია	1,800 აშშ დოლარამდე სუბსიდია PHEV-ზე, 3,700 აშშ დოლარის BEV-ზე და 20,800 აშშ დოლარის FCEV-ზე	სუბსიდია განსხვავდება ელექტრომობილის გადაადგილების დიაპაზონის მიხედვით
კორეა	6,700 აშშ დოლარის სუბსიდია BEV ელექტრომობილებზე, 18,800 აშშ დოლარის სუბსიდია FCEV ელექტრომობილებზე	
იტალია	1,700-4,500 აშშ დოლარის სუბსიდია, რეგისტრაციიდან 5 წლის მანძილზე მანქანის ფლობის გადასახადისგან გათავისუფლება	სუბსიდირება მაღალია ძველი, ევრო 1-4 მანქანების ჯართად ჩაბარებისა და ახალი ელექტრომობილის ყიდვის შემთხვევაში
გერმანია	5,600-6,800 აშშ დოლარი სუბსიდია BEV ელექტრომობილებზე	ავტომობილის ფასი არ უნდა აღემატებოდეს 45,200 აშშ დოლარს
საფრანგეთი	3,400-6,800 აშშ დოლარის სუბსიდია BEV, FCEV და PHEV ელექტრომობილებზე <20გCO2/კმ-ით, რეგისტრაციის გადასახადის გაუქმება ზოგიერთ რეგიონში	ავტომობილის ფასი არ უნდა აღემატებოდეს 50,800-67,800 აშშ დოლარს, მაღალი სუბსიდიები ძველი ავტომობილის ჯართად ჩაბარების შემთხვევაში
პორტუგალია	3,400 აშშ დოლარის სუბსიდია	ავტომობილის ფასი არ უნდა აღემატებოდეს 70,600 აშშ დოლარს
ესპანეთი	1,500-6,200 აშშ დოლარის სუბსიდია PHEV და BEV ელექტრომობილებზე	ავტომობილის ფასი არ უნდა აღემატებოდეს 45,200 აშშ დოლარს სუბსიდია დამოკიდებულია ელექტრომობილის გადაადგილების დიაპაზონზე

წყარო: IEA
შენიშვნა: მონაცემები მოცემულია 2019-2020-ის მდგომარეობით

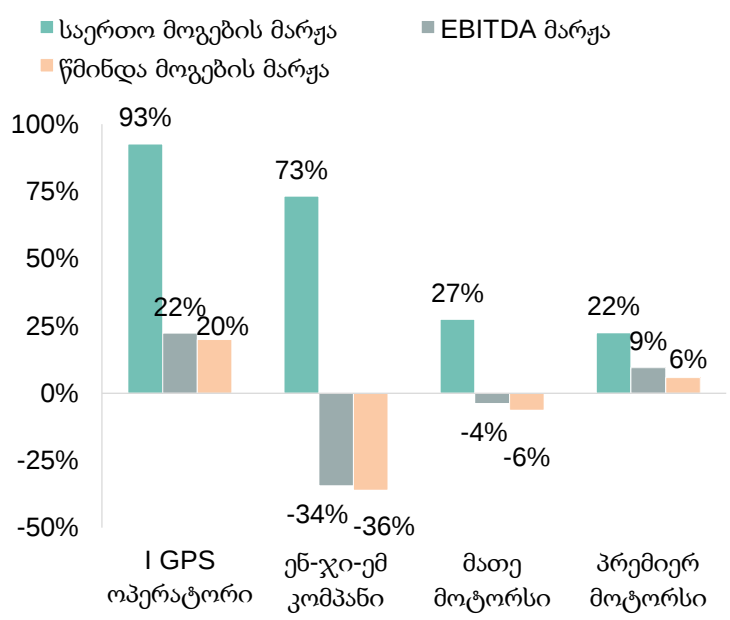


ტოპ-კომპანიების მომგებიანობის მაჩვენებლები ავტომობილებით ვაჭრობის, ავტონაწილებით ვაჭრობისა და ავტოსერვისის სექტორებში

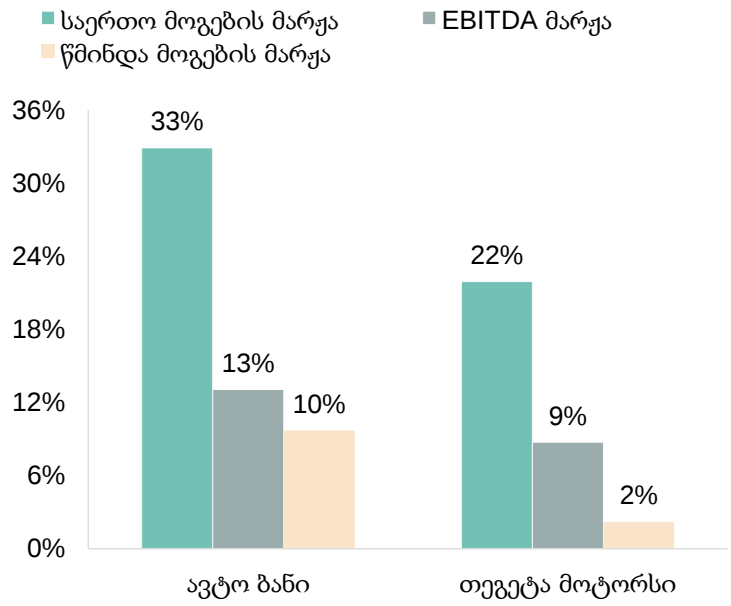
ტოპ-5 ავტორიზებული დილერი, 2019



ტოპ-4 კომპანია ავტოსერვისის სექტორში, 2019



ტოპ-2 კომპანია ავტონაწილებით ვაჭრობის სექტორში, 2019

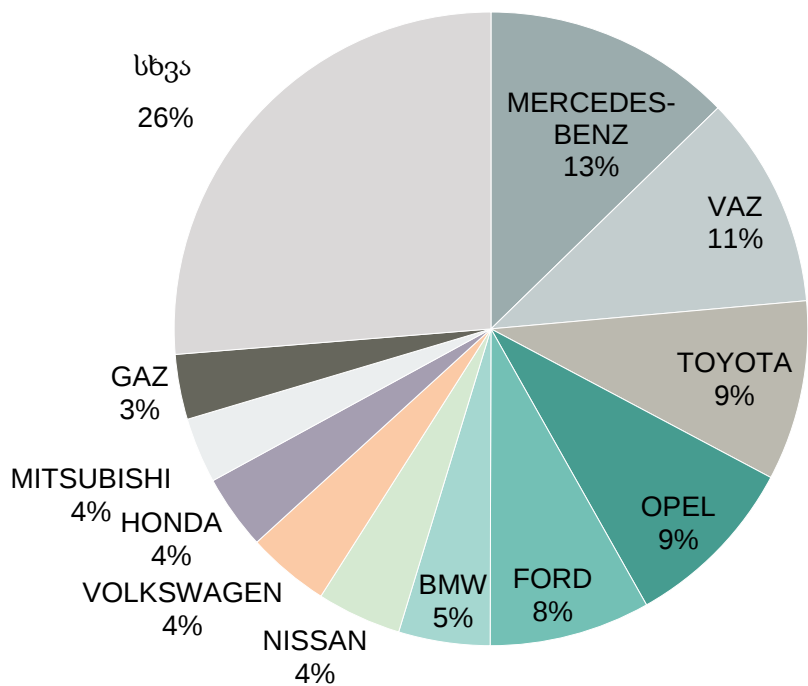


წყარო: SARAS, გალტ ენდ თაგარტი
შენიშვნა: მონაცემები ემყარება საჯარო ფინანსურ ანგარიშგებებს

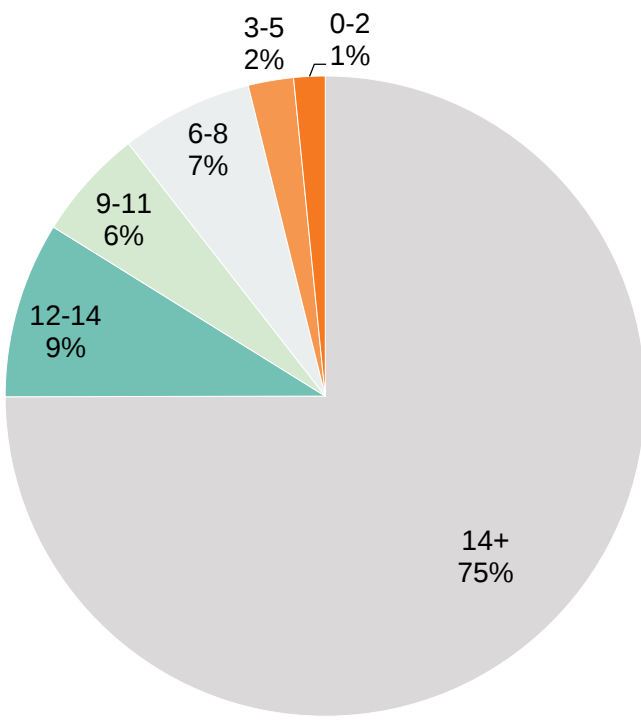


საქართველოს ავტოპარკი ასაკისა და მარკის მიხედვით

საქართველოს ავტოპარკი მარკის მიხედვით, 2020 წლის ნოემბერი



საქართველოს ავტოპარკი ასაკის მიხედვით, 2020 წლის ნოემბერი

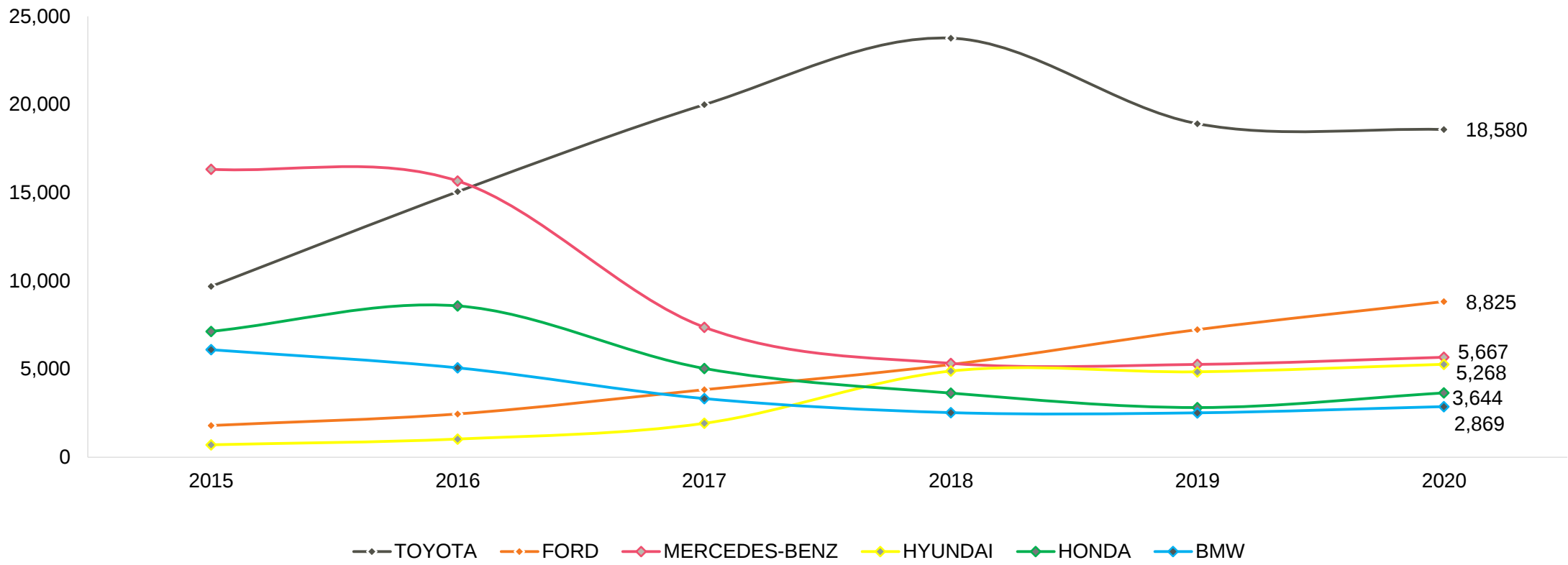


წყარო: შსს
შენიშვნა: VAZ-ისა და GAZ-ის მარკის ავტომობილების უმრავლესობა ძველი - გაუქმებული ავტომობილებია, რომლებზეც რეგისტრაცია არ არის მოხსნილი
შენიშვნა 2: სულ 1.4 მილიონი ავტოსატრანსპორტო საშუალება



მსუბუქი ავტომობილების განბაჟება მარკის მიხედვით

მსუბუქი ავტომობილების განბაჟება საქართველოში ტოპ 6 მარკის მიხედვით



წყარო: შსს
შენიშვნა: განბაჟების მონაცემები მოიცავს ისეთ ავტომობილებსაც, რომლებსაც საქართველოში დარეგისტრირების შემდეგ მოეხსნა რეგისტრაცია და გავიდა რე-ექსპორტზე, ასეთი ავტომობილების რაოდენობა ჯამურის 5%-10%-მდე მერყეობს



ტერმინთა განმარტებები

ACEA	ევროპის ავტომობილების მწარმოებელთა ასოციაცია
Brent and WTI	ორი ძირითადი მარკის ნავთობი, რომელსაც იყენებენ მსოფლიოში ნავთობის ფასებზე დასაკვირვებლად
EAEU	ევრაზიული კავშირი - ეკონომიკური გაერთიანება ბელორუსიას, ყაზახეთს, სომხეთს, რუსეთსა და ყირგიზეთს შორის
EBITDA - Earnings before interest, taxes, depreciation, and amortization	მოგება ცვეთის ხარჯის, საპროცენტო ხარჯებისა და მოგების გადასახადის გამოქვითვამდე
EIA - Energy Information Administration	აშშ-ს ენერგეტიკული ინფორმაციის ადმინისტრაცია
EU, Eurostat	ევროკავშირი, ევროსტატი - ევროკავშირის სტატისტიკის ეროვნული სამსახური
EV – Electric vehicle, BEV - Battery electric vehicle, FCEV - Fuel cell electric vehicle, PHEV - Plug-in hybrid electric vehicle	EV - ელექტრომობილი, BEV - სრულად ელექტრო ავტომობილი, რომელიც იმუხტება მხოლოდ გარე დამტენის მეშვეობით, FCEV - წყალბადზე მომუშავე ავტომობილი, PHEV - ე.წ. პლავინ ჰიბრიდი
Geostat	საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური
Greenhouse gas (GHG) emissions	სათბურის აირების ემისია
ICCT - International Council on Clean Transportation	სუფთა ტრანსპორტირების საერთაშორისო საბჭო
ICE – Internal combustion engine	შიდაწვის ძრავიანი ავტომობილი
IEA – International Energy Agency	საერთაშორისო ენერგეტიკული სააგენტო
IRTAD - International Road Traffic Safety Data and Analysis Group	საერთაშორისო საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების მონაცემთა და ანალიზის ჯგუფი
KPI – Key Performance indicators	შესრულების ძირითადი ინდიკატორები
MIA – Ministry of Internal Affairs of Georgia	საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო
OEM - Original equipment manufacturer	ორიგინალი აღჭურვილობის მწარმოებელი
SARAS - Service of Accounting, Reporting and Auditing Supervision in Georgia	ბუღალტრული აღირცხვის, ანგარიშგებისა და აუდიტის ზედამხედველობის სამსახური საქართველოში
SUV - Sport utility vehicle	მაღალი გამავლობის ავტომობილი
TCO - Total cost of ownership	ფლობის ჯამური ხარჯი
US EPA - United States Environmental Protection Agency	ამერიკის შეერთებული შტატების გარემოს დაცვის სააგენტო



მნიშვნელოვანი შეტყობინება

ეს დოკუმენტი არის სს "გალტ ენდ თაგარტის" ("Galt & Taggart"), რომელიც არის სს საქართველოს ბანკის ჯგუფის ("ჯგუფი") წევრი, საკუთრება და მომზადებულია Galt & Taggart-ის მიერ, მხოლოდ საინფორმაციო მიზნებისთვის და მასში ნახსენები კომპანიებისგან დამოუკიდებლად. ეს დოკუმენტი არ წარმოადგენს რაიმეს ნაწილს და არ უნდა იქნას განხილული, როგორც შეთავაზება ან კლიენტების მოზიდვა ან მოწვევა რაიმე აქტივების ყიდვისთვის ან გაყიდვისთვის, ან გამოწერისთვის და ამ დოკუმენტის არცერთი ნაწილი არ ქმნის საფუძველს კონტრაქტისთვის ან ვალდებულებისთვის და არ შეიძლება განხილული იყოს, როგორც რეკომენდაცია რაიმე მსგავსი ქმედებისთვის.

Galt & Taggart-ის ან რომელიმე სხვა პირის მიერ არ მომხდარა რაიმე რწმუნების, გარანტიის ან ვალდებულების წარდგენა ან აღება, აშკარად გამოხატულის ან ნაგულისხმევის, და ამ დოკუმენტს არ აქვს პრეტენზია მასში არსებული ინფორმაციის უტყუარობაზე, სისწორეზე და ამომწურავობაზე (და იმაზე, რომ რაიმე ინფორმაცია არ არის გამოტოვებული ამ დოკუმენტიდან) და არ შეიძლება მასზე დაყრდნობა. ეს დოკუმენტი არ უნდა განიხილებოდეს, როგორც ბაზრების, ინდუსტრიების და/ან კომპანიების სრული აღწერა, რომლებიც მასში არის ნახსენები. ამ დოკუმენტის არცერთი ნაწილი არ წარმოადგენს სამართლებრივ, საინვესტიციო, ბიზნეს ან საგადასახადო რჩევას, წარსულის ან მომავლის მიმართ, Galt & Taggart-ის მხრიდან. Galt & Taggart-ი პასუხისმგებლობას არ იღებს ნებისმიერ ვალდებულებაზე რაიმე ზიანის ან ზარალის მიმართ, რომელიც შეიძლება წარმოიქმნას, პირდაპირ ან ირიბად, ამ დოკუმენტის ან მისი შინაარსის რაიმე გამოყენების შედეგად, ან რაიმენაირად უკავშირდებოდეს ამ დოკუმენტს, ან რაიმე ქმედების, ან უმოქმედობის შედეგად რომელიმე მხარის მიერ, ამ დოკუმენტის საფუძველზე. ინვესტიციები (ან მოკლევადიანი გარიგებები) განვითარებად ბაზრებზე დაკავშირებულია მნიშვნელოვან რისკთან და მერყეობასთან და შეიძლება არ იყოს ყველასთვის შესაფერისი. ამ დოკუმენტის მიმღებმა პირებმა უნდა მიიღონ საკუთარი საინვესტიციო გადაწყვეტილებები, რომლებიც მათ მიაჩნიათ სწორად, მათ საკუთარ ამოცანებსა და ფინანსურ მდგომარეობაზე დაყრდნობით.

ამ დოკუმენტში არსებული ინფორმაცია ექვემდებარება შემოწმებას, სრულყოფას და ცვლილებას შეტყობინების გარეშე და Galt & Taggart-ს არ აქვს რაიმე ვალდებულება ამ დოკუმენტში არსებული ინფორმაციის განახლების ან აქტუალურობის შენარჩუნების მიმართ. Galt & Taggart-ის მიერ არ გაცემულა რაიმე რწმუნება ან გარანტია, აშკარად გამოხატული ან ნაგულისხმევი ამ ინფორმაციის სისწორესთან და ამომწურავობასთან დაკავშირებით.

ამ დოკუმენტში მოწოდებული ინფორმაცია და გამოთქმული მოსაზრებები ემყარება ინფორმაციას, რომელიც ხელმისაწვდომი იყო გამოცემის თარიღისთვის და წარმოადგენს მხოლოდ Galt & Taggart-ის შიდა კვლევის ნაწილს. მოსაზრებები, პროგნოზები და შეფასებები, რომლებიც მოცემულია მასში, მიღებულია მესამე მხარის წყაროებიდან, რომლებიც მიჩნეულია სანდოდ და კეთილსინდისიერად, და შეიძლება შეიცვალოს შეტყობინების გარეშე. მესამე მხარის პუბლიკაციები, კვლევები და გამოკითხვები ზოგადად აჩვენებს, რომ ამ დოკუმენტში მოცემული ინფორმაცია მიღებულია წყაროებიდან, რომლებიც მიჩნეულია სანდოდ, მაგრამ არ არსებობს ამ მონაცემების სისწორის და ამომწურავობის გარანტია.

კვლევების დეპარტამენტის უფროსი
ევა ბოჭორიშვილი | evabochoreshvili@gt.ge

უფროსი ანალიტიკოსი
ანა ნაჭყებია | ananachkebia@gt.ge

მაკროეკონომიკური ანალიზისა და პროგნოზირების უფროსი
ლაშა ქავთარაძე | lashakavtaradze@gt.ge

უფროსი ანალიტიკოსი
კახაბერ სამყურაშვილი | ksamkurashvili@gt.ge

ანალიტიკური განყოფილების უფროსი
გიორგი ირემაშვილი | giremashvili@gt.ge

ანალიტიკოსი
თათია მამრიკიშვილი | tmamrikishvili@gt.ge

სექტორული კვლევების განყოფილების უფროსი
ბაჩანა შენგელია | bshengelia@gt.ge

ანალიტიკოსი
ნინო პერანიძე | ninoperanidze@gt.ge

უფროსი ანალიტიკოსი
მარიამ ჩახვაშვილი | mchakhvashvili@gt.ge

ანალიტიკოსი
ნიკა მეგუთნიშვილი | nmegutnishvili@gt.ge

მისამართი: აღმაშენებლის გამზირი 79, თბილისი, 0102,
საქართველო
ტელ: + (995) 32 2401 111
ელ. ფოსტა: research@gt.ge

