

ბის მოტივაცია, V საერთაშორისო სამეცნიერო-პრაქტიკული კონფერენცია „ტურიზმი: ეკონომიკა და ბიზნესი“, 2014, გვ: 362.

5.Source:<http://www.referenceforbusiness.com/small/Di-Eq/Employee-Motivation.html#ixzz3eOmYPOQE>

6.Human Resource Management, Civil Service Branch, December 1995, P: 5. [H16/E-Hrmguide-Web.Doc]

7.პერსონალის მოტივაციის სისტემის შექმნა - მოდელირება პირველად ჯანდაცვაში და მისი ფუნქციონირების უზრუნველყოფა (პროექტი); ი. ქაროსანიძე, ბ. იოსელიანი, ვ. კვანტალიანი. გვ: 3. თბილისი, 2014წ.

8. Brebbia C. - Creation Of New Motivational System For Hotels' Staff, II International Scientific-Practical Conference Proceedings „Tourism: Economics And Business“, 2011, P: 323.

#### REFERENCES:

1.Agamirova E.V. – Personnel management in tourism and hotel-restaurant business. Publisher .. Dashkov & Co, 2007, p:25.

2.Noel Raymond A., Hollenbeck John R., Gerhart B., Wright Patrick M. - Fundamentals Of Human Resource Management, The Mcgraw-Hill Companies, Inc.,2011. P: 4-6.

3.Noel Raymond A., Hollenbeck John R., Gerhart B.,Wright Patrick M. - Fundamentals Of Human Resource Management, The Mcgraw-Hill Companies, Inc.,2011. P: 509.

4.Khakhubia N. – Motivation of tourism field personnel, V International Scientific-Practical Conference Proceedings „Tourism: Economics and Business“,2014, p:362.(In Georgian Language)

5.Source:<http://www.referenceforbusiness.com/small/Di-Eq/Employee-Motivation.html#ixzz3eOmYPOQE>

6.Human Resource Management, Civil Service Branch, December 1995, P: 5. [H16/E-Hrmguide-Web.Doc]

7. Qarosanidze I., Ioseliani B., Kvantaliani V. – Creating-Modelling of the Motivation System in the Public Health Care System and Provision of Its Functioning (Project), 2014. P:3. (In Georgian Language).

8.Brebbia C. - Creation Of New Motivational System For Hotels' Staff, II International Scientific-Practical Conference Proceedings , Tourism: Economics And Business'', 2011, P: 323.

## **THE SHORT REVIEW OF SURVEY ABOUT PERSONNEL MOTIVATION IN THE FIELD OF TOURISM AND HOSPITALITY OF ADJARA**

**Nino Khakhubia,**

Batumi Shota Rustaveli State University, PhD Student

### **R E S U M E**

In order to define the level of personnel motivation in Tourism and Hospitality field of Autonomous Republic of Adjara, a survey had been held in the period of November 2014-April 2015 by the means of anonymous questionnaires. Due to the rapid and stable growth of tourism in this region, a diverse and better development of motivation system was expected, though the results revealed the opposite situation. Only 48% of the respondents agreed that motivation system of their organization is satisfactory and this attitude is common for both local and foreign brand hotels, though it was supposed that high level hotels would have been more divergent in their practices. As for the recovering of motivation system, employees have suggested the following options: improvement of relations and communication between the employer and employees, implementation of exchange programs for gaining international expertise, arrangement of more trainings for staff, defining the flexible work schedule, fulfillment of conditions in accordance with the labor agreement, rising the salary together with the years of work and modification of the bonus system. As the survey showed, employees are more interested in non-monetary motivation and self-development.

**Keywords:** Personnel, Motivation, Tourism, Hospitality, Monetary motivation, Non-monetary motivation.



## **კონსურენცია ქართულ ავიაბაზარზე და მისი რეგულირება**

**ილია ჯიმშელიშვილი**  
თსუ სტუდენტი

ხელმძღვანელი - პროფესორი **ეთერ ხარაიშვილი**

### **რეზიუმე**

სტატიაში დასაბუთებულია ტრანსპორტის, მათ შორის საავიაციო ტრანსპორტის როლი ეკონომიკის განვითარებაში; დახასიათებულია კონკურენტული გარემო; მასალების ანალიზის საფუძველზე გაკეთებულია დასკვნა, რომ 2005 წლამდე აღნიშნული ბაზარი მონოპოლიზებული იყო. ნაშრომში შეფასებულია ავიაბაზრის მარეგულირებელი გარემო, შემოთავაზებულია სამართლებრივი ბაზრის სრულყოფის გზები; 2015 წლის მონაცემების საფუძველზე შესწავლილია „აირზენასა“ და რუსული კომპანიების, ასევე, თბილისის საერთაშორისო აეროპორტიდან სხვადასხვა მიმართულებით რეგულარული რეისების საშუალებით მგზავრთა გადაყვანის სტრუქტურა. სტატიაში გაკეთებულია დასკვნები ქართული ავიაბაზრის კონკურენციის მნიშვნელოვან საკითხებზე და შემოთავაზებულია შესაბამისი რეკომენდაციები.

**საკვანძო სიტყვები:** ავიაბაზარი, კონკურენცია, მონოპოლია, ავიაკომპანიები, „ღია ცის პოლიტიკა“, ლიბერალიზაცია, დაბალბიუჯეტიანი ავიაკომპანიები.

### **შესავალი**

ტრანსპორტი განსაზღვრავს წარმოების განვითარების ტემპსა და სიცოცხლისუნარიანობას. მის გარეშე წარმოუდ-

ენელია ეკონომიკის დარგების არსებობა და განვითარება, მოსახლეობის მომსახურებითა და საქონლით უზრუნველყოფა. საქართველოს გეოგრაფიული მდებარეობა (ევროპისა და აზიის გასაყარი) არის ძირითადი მიზეზი იმისა, რომ ქვეყანაში თითქმის ყველა სახეობის სატრანსპორტო საშუალებაა განვითარებული: **სახმელეთო, საზღვაო, საჰაერო, ელექტრონული და მილსადენები.**

საჰაერო ტრანსპორტით სარგებლობა ძვირადღირებული მომსახურებაა, თუმცა, იგი შეუცვლელია მალფუჭებადი ტვირთის, მგზავრთა შორ მანძილზე გადაყვანის, საფოსტო კავშირების ორგანიზების, გადაუდებელი სასწრაფო დახმარების განევის, სოფლის მეურნეობის ქიმიზაციისა და სხვა მრავალი საქმიანობისთვის. საჰაერო ტრანსპორტი განსაკუთრებით ტურიზმსა და ბიზნეს შეხვედრების სწრაფ ორგანიზებას უწყობს ხელს. აქედან გამომდინარე, ავიაბაზარი ერთ-ერთი მნიშვნელოვანია მსოფლიოში, რომელიც უამრავი ავიაკომპანიისა და აეროპორტებზე ოპერატორი კომპანიისგან შედგება.

### **ძირითადი ტექსტი**

1990 წლის შემდეგ, საქართველომ, როგორც დამოუკიდებელმა სახელმწიფომ, დაიწყო შერეულ საბაზრო ეკონომიკაზე გადასვლა. დამოუკიდებლობის წარმოქმნასთან ერთად თავი იჩინა ქართული ავიაბიზნესის განვითარების აუცილებლობამ. 1993 წელს შეიქმნა დამოუკიდებელი ქართული ავიაკომპანია. იმის გამო, რომ ბიზნესი ლეგალური გახდა, ავიაკომპანიის, როგორც დარგის ეკონომიკური მართვა და რეგულირება, თანდათან საბაზრო ეკონომიკის პრინციპებს დაემყარა, კერძოდ, თავისუფალ ფასწარმოქმნას, კონკურენციასა და საკუთრების თავისუფლებას.

2005 წლამდე საქართველოს ავიაბაზარი მონოპოლიზებული იყო: მაღალი, ხელოვნურად გაბერილი ფასები, არჩევანის დაბალი დონე და მხოლოდ რამდენიმე რეისი. მომდევნო პერიოდში განხორციელდა სხვადასხვა ღონისძიება კონკურენტული გარემოს შესაქმნელად, კერძოდ, ერთ-ერთი უმნიშვნე-

ლოვანესი გადაწყვეტილება 2005 წელს იქნა მიღებული, რის მიხედვითაც, ქართული ავიაბაზარი ლიბერალური გახდა. ამის შედეგად, ავიაკომპანიებს თავისუფლად შეეძლოთ საქართველოს ავიაბაზარზე შემოსვლა, მგზავრებს კი სასურველი ავიაკომპანიის არჩევის შესაძლებლობა მიეცათ.

ერთადერთი ქართული ავიაკომპანია, რომელიც საქართველოს დამოუკიდებლობის მიღებისთანავე შეიქმნა და დღემდე ფუნქციონირებს „აირზენა - ჯორჯიან ეარვეისია“. „აირზენა“ 1993 წელს დაარსდა და თავდაპირველად ახორციელებდა ჩარტერულ ფრენებს ემირატებში, იტალიაში, ჩინეთში, ეგვიპტეში, ინდოეთსა და სირიაში, ხოლო რეგულარულ ფრენებს - ვენაში. 2000 წლიდან კომპანიამ განაახლა ავიაპარკი ახალი „ბოინგ 737-ებით“, რომლებიც ლიზინგით აიღო კომპანია „Hapag – Lloyd“-გან. აღსანიშნავია, რომ 2005 წლამდე „აირზენა“ ქართულ ავიაბაზარს თვითონ აკონტროლებდა. მას ჰქონდა მონოპოლია ფრენებზე, შესაბამისად, ბილეთების ფასი მაღალი იყო.

2005 წელს მიღებული კანონის შესაბამისად, თბილისში არაერთი ავიაკომპანია შემოვიდა და მიწოდების გაზრდისთანავე ფასი ბილეთებზე შემცირდა, თუმცა, დღეისთვის ქართულ კომპანიას კვლავ მაღალი ფასები აქვს, რის გამოც მისი მგზავრთა რაოდენობა მცირეა. კომპანიის უპირატესობა ის არის, რომ რეისები პირდაპირია, რაც თავიდან აცილებს დიდხნიან ტრანსფერებს, თანაც ფრენები ძირითადად დღის განმავლობაში ხორციელდება. ისიც უნდა აღინიშნოს, რომ ამ უკანასკნელის გამო იზრდება კომპანიის დანახარჯები. გარდა ამისა, კომპანია ყველა რეისზე მგზავრებს სთავაზობს კვებას და უფასო ბარგს, ეს სერვისი კი დაბალბიუჯეტიან ავიაკომპანიებს არ აქვთ.

ბილეთის თვითღირებულება მრავალი კომპონენტისგან შედგება: აეროპორტების ხარჯები, საავიაციო უსაფრთხოება, საწვავის ხარჯი, რომლის ფასებიც საქართველოში მონოპოლიზებულია, ტერიტორიაზე გადაფრენის ხარჯი, ტექნიკური მომსახურება, მეტეომომსახურება, თვითმფრინავის საიჯარო ხარჯი, მგზავრთა დაზღვევის ხარჯი და სხვა. ასე რომ, ისეთი

მცირე კომპანია, როგორც „აირზენა“, კონკურენტულ გარემოში გაკოტრდება, თუ არ ექნება მოგების მაღალი მარჟა.

ამჟამად „აირზენა“ რეისებს ახორციელებს ქუთაისის, ბათუმის, ვენის, მოსკოვის, პეტერბურგის, ამსტერდამის, თელავის, ერევნის, სამარას, ოდესისა და როსტოვის მიმართულებით. აღსანიშნავია, რომ კონტრაქტი ჰოლანდიურ ავიაკომპანია „კაიელმთან“ „აირზენას“ საშუალებას აძლევს, გაყიდოს ბილეთები აშშ-ს მიმართულებით: თბილისი - ამსტერდამის რეისზე ოპერატორი თავად არის, ხოლო აშშ-ს რეისს ასრულებს „კაიელმი“.

ანალიზმა გვიჩვენა, რომ ტურიზმის განვითარებასთან ერთად მატულობს მგზავრთა რიცხვი ქუთაისისა და ბათუმის რეისებზე, რაც აშკარად მომგებიანია. საგულისხმოა, რომ „აირზენა“ ხშირად სოციალურ პასუხისმგებლობასაც იღებს საკუთარ თავზე. იგი ხშირად ასპონსორებს, კერძოდ, სთავაზობს უფასო ფრენებს ან ფასდაკლებულ ბილეთებს სხვადასხვა ჯგუფს, რომლებსაც ქართული კულტურა გააქვთ საზღვარგარეთ.

ცხადია, მხოლოდ ორი „ბოინგ 737“-ითა და ოთხი „კანადეარით“ შეუძლებელია რეგულარული ფრენების განხორციელება შორ მანძილებზე და ბევრ ქალაქში, მაშინ, როცა სხვა კომპანიების ავიაპარკი 100-ზე მეტ ხომალდს მოიცავს.

თბილისის საერთაშორისო აეროპორტში ბოლო დროს ძალზე ბევრმა უცხოურმა ავიაკომპანიამ დაიწყო ფრენა. მათ შორისაა მსოფლიოს წამყვანი ავიაკომპანიები და დაბალბიუჯეტიანი ე.წ. „ლოუ-ქოსტ ეარლაინსები“. წამყვანი კომპანიებიდან გამოირჩევა მსოფლიოში საუკეთესო ხუთვარსკვლავიანი ავიაკომპანია „კატარ ეარვეისი“, რომელიც საქართველოში 2012 წელს შემოვიდა და მომხმარებელს სთავაზობს ტრანსფერულ ფრენებს მსოფლიოს ნებისმიერი მიმართულებით. აღსანიშნავია, რომ მისი ფასები დაბალი და მიმზიდველია. გრძელი ტრანსფერის შემთხვევაში კომპანია მგზავრებს უზრუნველყოფს უფასო სასტუმროთი ქალაქ დოჰაში, რაც „კატარის ავიახაზების“ კონკურენტუნარიანობაზე მიუთითებს. ფრენისას მგზავ-

რებს შეუძლიათ, ისარგებლონ პირადი სენსორული ეკრანებით და მათში ჩანერილი სხვადასხვა გასართობით. ბორდზე, ასევე, შემოთავაზებულია საჭაერო ინტერნეტი (ვაიფაი) და ტელეფონი.

მნიშვნელოვანი საკითხია ბილეთების ფასების დინამიკა აშშ-ს მიმართულებით და მიწოდების ზრდის შედეგი. კატარის ავიახაზების შემოსვლის შემდეგ ფასი 1000 დოლარამდე შემცირდა. ერთი წლის წინ აშშ-ს მიმართულებით რეისი გახსნა „აზალმა“ - აზერბაიჯანის ავიახაზებმა, საკმაოდ დაბალ ფასად. იტალიური კომპანიის („ალიტალია“) შემოსვლამაც მნიშვნელოვანი გავლენა იქონია ბაზარზე და შედეგად, დღეს ინტერნეტით დაახლოებით 500-600 დოლარადაც კი არის შესაძლებელი ბილეთის შეძენა, რაც წლების წინ მიუღწეველი იყო.

გარდა კატარისა, წამყვანი კომპანიებიდან გამოირჩევიან ოთხვარსკვლავიანი გერმანული ავიაკომპანია „ლუფთჰანზა“, იტალიური კომპანია „ალიტალია“, პოლონური კომპანია „ლოტი“, ევროპის საუკეთესო კომპანიად დასახელებული „თურქიშ ეარლაინსი“, აზერბაიჯანული კომპანია „აზალი“ და რუსული კომპანია „აეროფლოტი“, რომელიც ახალი დაბრუნებულია საქართველოს ავიაბაზარზე 2008 წლის ომის შემდეგ. ასევე, მოთხოვნადია ბილეთები კომპანიებზე - „ეარარ-კია“, „ეარ ასტანა“, „ბელავია“ და „უკრაინის საერთაშორისო ავიახაზები“, რომლის ფასებმა ბოლო დროს საგრძნობლად დაიკლო რუსეთ-უკრაინას შორის დაძაბული ურთიერთობების შედეგად მის ბილეთებზე მოთხოვნის შემცირების გამო. ზემოხსენებული კომპანიების საშუალებით, საქართველოს მოქალაქეებს შეუძლიათ, იფრინონ ტრანსფერებით სხვადასხვა ქალაქში. მათი უმრავლესობის ფასი შედარებით დაბალია, ხოლო მომსახურება - მაღალი, ვიდრე „აირზენა - ჯორჯიან ეარვეისის“, თუმცა, მიუხედავად ასეთი კონკურენციისა, „აირზენა“ ინარჩუნებს თავის ადგილს ბაზარზე და სხვადასხვა მარკეტინგული საშუალებით ცდილობს, მკაცრ საბაზრო ეკონომიკურ პირობებში შეინარჩუნოს პოზიციები და განვითარდეს.

თბილისის აეროპორტში ყველაზე მნიშვნელოვანი დაბალ-

ბიუჯეტის კომპანიები: „ეარ ბალტიკი“, „ფლაი დუბაი“, „ეარ არაბია“, „ეარ ქაირო“ და განსაკუთრებით თურქული კომპანიები - „პეგასუს ეარლაინსი“ და „ატლასჯეტი“, რომლებიც წარმოუდგენლად დაბალ ფასებში თავაზობენ მგზავრებს ფრენებს. ყველაზე იაფი „პეგასუს ეარლაინსია“, რომელიც ასრულებს ყოველდღიურ რეისებს სტამბულის დაბალბიუჯეტის აეროპორტის, საბიჰა გოგჩენის, მიმართულებით, შემდეგ კი საქართველოს მოქალაქეს ტრანსფერით ევროპის ნებისმიერ ქალაქში შეუძლია მოხვედრა. „პეგასუსის“ ავიაპარკი თანამედროვე „ბონგ 737-800“-ებით არის დაკომპლექტებული. მომსახურებაში არ შედის კვება, მაგრამ ბორტზე 10 ევროს ფარგლებში, შესაძლებელია საკვების ყიდვა. „პეგასუსის“ ფასები (ორი გზა) ძირითადად მერყეობს 100-იდან 400 ევროს ფარგლებში (გააჩნია სეზონს), რაც ძალიან დაბალია. ეს ხელს აძლევს დაბალშემოსავლიან საქართველოს მოქალაქეებს, რომ იმოგზაურონ საზღვარგარეთ. მაგალითად, ქალაქ ვენის მიმართულებით მომხმარებლებს აქვთ ორი ალტერნატიული არჩევანი: იფრინონ „პეგასუსით“ კვების გარეშე დაახლოებით 5-საათიანი ტრანსფერით სტამბულის აეროპორტში 212 ევროდ ან აირჩიონ „აირზენას“ პირდაპირი რეისი 500 ევროდ.<sup>1</sup> ზოგისთვის შეიძლება პირველი ალტერნატივა იყოს მოსახერხებელი, ზოგისთვის - მეორე. „პეგასუსს“ აქვს ჯგუფური მომსახურებაც.

ასევე, საინტერესოა საქართველოს ბაზარზე ერთი წლის წინ „აეროფლოტის“ დაბრუნების შედეგი. მოსკოვის მიმართულებით უკვე სამი ავიაკომპანია - „აირზენა“, „აეროფლოტი“ და „ეს სევენ ეარლაინსი“ დაფრინავს, მოთხოვნის რაოდენობაც მაღალია, რაც რუსეთის მოქალაქეებისთვის უვიზო რეჟიმის დაწესებამ გამოიწვია. „აეროფლოტის“ შემოსვლაზე უარყოფითი დამოკიდებულება ჰქონდა ავიაკომპანია „აირზენას“ მენეჯმენტს და მთავრობისგან პროტექციონისტული პოლიტიკის გატარება და ქვოტების დაწესება მოითხოვა, რადგან

---

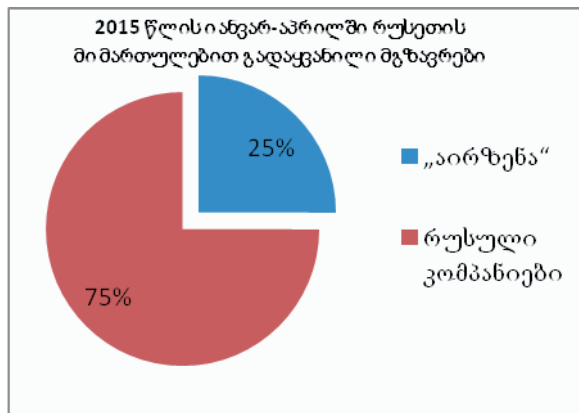
1 13.12.2015-ის მონაცემები რეისზე - 04.02.2016 თბილისი-ვენა, 18.02.2016 ვენა-თბილისი.

[www.airzena.com](http://www.airzena.com)

[www.flypgs.com](http://www.flypgs.com)



იგი ფიზიკურად ვერ უძლებდა კონკურენციას. „აეროფლოტი“ ძალზე ძლიერი კომპანიაა და თავისუფლად შეეძლო ადგილობრივი კომპანიის დამარცხება დემპინგური ფასების გამოყენებით, „აირზენა“ კი თანაბარ პირობებს ითხოვდა. ეკონომიკის სამინისტრომ ნაწილობრივ დააკმაყოფილა „აირზენას“ თანამშრომელთა მოთხოვნა და რუსეთის მხარეს კვირაში 14 სიხშირე 10-მდე შეუმცირა. დღეისათვის მოსკოვის მიმართულებით ფრენებზე სამივე ავიაკომპანიას დაახლოებით ერთნაირი ფასი აქვს. აღსანიშნავია, რომ 2015 წლის იანვარ-აპრილის პერიოდში რუსეთის მიმართულებით რუსულმა კომპანიებმა დაახლოებით 47000 მგზავრი გადაიყვანეს, „აირზენას“ კი მხოლოდ 15700 მგზავრის გადაყვანის საშუალება მიეცა, რასაც კომპანიის მენეჯმენტი უთანასწორო კონკურენციით ხსნის.<sup>1</sup>



ავიაკომპანია „აირზენას“ მენეჯმენტი მანამდეც გამოთქვამდა უკმაყოფილებას კონკურენტული გარემოს უთანაბრობასთან დაკავშირებით. მაგალითად, საქართველომ 2010 წელს ევროპის 27 ქვეყანასთან გააფორმა ხელშეკრულება „ლია ცის პოლიტიკის“ ფარგლებში ერთიანი საჰაერო სივრცის შესახებ, რითაც საქართველო ერთიანი ევროპული საჰაერო სივრცის სრულფასოვანი ნაწილი გახდა. ამ ხელშეკრულების თანახმად,

<sup>1</sup> [http://www.commersant.ge/?m=5&news\\_id=23016&cat\\_id=18](http://www.commersant.ge/?m=5&news_id=23016&cat_id=18)

თბილისის საერთაშორისო აეროპორტიდან რეგულარული რეისებით გადაყვანილ მგზავრთა რაოდენობა მოცემულია დიაგრამით:

მომხმარებელს თავაზობს პირდაპირ რეისებს კიევის, ვილნიუსის, კატოვიცის, ვარშავასა და ბუდაპეშტის მიმართულებით. ამ კომპანიაზე შესაძლებელია ბილეთის ყიდვა 29 ევროდაც კი, მაგრამ მომსახურების ხარისხი ძალიან დაბალია. „პეგასუსისგან“ განსხვავებით ბარგის ჩაბარება ან კაბინაში ატანა და რეისზე რეგისტრაცია ფასიანია. გარდა ამისა, ის მომსახურებას არ თავაზობს ტრანსფერულ რეისებზე, ამიტომ სხვა ქალაქზე ბილეთის აღება რისკია: ქუთაისის რეისის დაგვიანების შემთხვევაში გადაჯდომა შეიძლება მგზავრმა ვერ მოასწროს, გადახდილი თანხა კი არ ანაზღაურდება. ასევე, შეუძლებელია ბილეთების დაჯავშნა თუნდაც 24 საათით. საქართველოში არ არის ამ კომპანიის წარმომადგენლობა, დარეკვა ფასიანია და ბილეთების ყიდვა შეიძლება მხოლოდ ინტერნეტით ან რომელიმე ტურისტულ კომპანიაში, რომელიც თავის მოსაკრებელს ამატებს მომსახურებისთვის.

ამრიგად, საქართველოში უცხოური კომპანიები ხელს უშლიან და დიდ კონკურენციას უწევენ ქართულ ავიაკომპანიებს. მიუხედავად ამისა, მათ დიდი შემოსავალი მოაქვთ საქართველოს ბიუჯეტში. პოზიტიურია ისიც, რომ ბევრი მიმართულება ხელს უწყობს ტურისტების ნაკადის ზრდას, რაც საქართველოს ეკონომიკის განმავითარებელი ფაქტორია.

### გამოყენებული ლიტერატურა:

1. ბერუჩაშვილი ნ., საქართველოს გეოგრაფია - ტრანსპორტი, კომუნიკაციები, გამომცემლობა „თბილისი“, 2005.
2. <http://airzena.com>
3. <http://www.edreams.com>
4. <http://www.flypgs.com>
5. <http://www.gcaa.ge>
6. <http://ghn.ge/com/news/view/64997>
7. <http://kutaisiairport.ge>
8. <http://www.qatarairways.com>
9. <http://tbilisairport.com>
10. <https://wizzair.com>

## REFERENCES:

1. Beruchashvili N., Geography of Georgia – Transport, communications, publisher “Tbilisi”, 2005.(In Georgian language).
2. <http://airzena.com>
3. <http://www.edreams.com>
4. <http://www.flypgs.com>
5. <http://www.gcaa.ge>
6. <http://ghn.ge/com/news/view/64997>
7. <http://kutaisiairport.ge>
8. <http://www.qatarairways.com>
9. <http://tbilisiairport.com>
10. <https://wizzair.com>

## COMPETITION IN THE GEORGIAN AVIATION MARKET AND ITS REGULATION

**Ilia Jimsheleishvili**

*TSU Student*

*Instructor – Professor **Eter Kharashvili***

The article analyzes the transport importance and mostly air transport's role in economic development. It describes the competitive environment of Georgian aviation market. Furthermore, based on the examination of appropriate materials, the conclusion is made that the market was monopolized before 2005. In addition, the article evaluates the regulations of civil aviation market and provides the ways of improving legal environment concerning the mentioned market. Also, according to 2015 statistics, the structure of passengers carried by “Georgian Airways” and Russian Airlines, as well as, the structure of regular direct flights from Tbilisi International Airport to different directions operated by different airlines are examined and given. Moreover, the special conclusions are made regarding to the important aspects of the Georgian aviation market competition and appropriate advices and recommendations are given.

**Keywords:** Aviation Market, Competition, Monopoly, Airlines, “Open sky policy”, Liberalization, Low-cost Airlines.