



**საჭაერო-სატრანსპორტო კლასტარის ფორმირების
შესაძლებლობები საქართველოში**

DOI:10.36962/ECS105/5-7/2023-51

მარიამ ჭურჭელაური

თსუ დოქტორანტი

mariami.ch08@gmail.com

რეზიუმე

საჭაერო ტრანსპორტი მსოფლიო ეკონომიკის ერთ-ერთი ყველაზე სწრაფად და დინამიკურად განვითარებადი სექტორია და ყოველწლიურად სულ უფრო ძლიერ პოზიციას იკავებს გლობალურ სატრანსპორტო სისტემაში. საერთაშორისო საჭაერო ტრანსპორტის სისტემა შედგება არა მხოლოდ საერთაშორისო ავიაკომპანიებისგან და აეროპორტებისგან, არამედ იმ სახელმწიფოებისგან, რომლებიც ერთმანეთთან დაკავშირებული არიან საერთაშორისო ავიახაზებით და უზრუნველყოფენ კომუნიკაციებს საჭაერო ტრანსპორტის სფეროში, მისი ეფექტიანი ფუნქციონირების და უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად. საერთაშორისო სატრანსპორტო ქსელი, ამჟამად მოიცავს ყველა გეოგრაფიულ რეგიონს და მსოფლიოს 150-ზე მეტ ქვეყანას.

საქართველოს გეოპოლიტიკური მდებარეობა და სატრანზიტო ფუნქცია თავისთავად ქმნის ქვეყნის ბუნებრივ კონკურენციულ უპირატესობას. კონკურენტუნარიანი სატრანსპორტო და ლოგისტიკური სისტემის შექმნით, ქვეყანას ეძლევა რეალური შესაძლებლობა გახდეს გლობალური სატრანსპორტო სისტემის ნაწილი. სატრანსპორტო სისტემა წარმოადგენს ყველა სახის სატრანსპორტო საშუალებების (საზღვაო, საჭაერო, საავტომობილო-საგზაო, სარკინიგზო, მილსადენი) ერთო-

ბლიობას, რომელიც მოითხოვს კომპლექსურ მიდგომას და ერთიან მართვას. აღნიშნული კი, გულისხმობს სატრანსპორტო საშუალებების კოორდინირებულ განვითარებას, სახელმწიფო და კერძო სექტორებს შორის ურთიერთთანამშრომლობას, ერთიანი სატრანსპორტო პოლიტიკის და სტრატეგიის შემუშავებას, რომელიც ხელს შეუწყობს სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის კომპლექსურ განვითარებას. ეს კი საუკეთესოდ მიიღწევა ეკონომიკურ კლასტერში, რომლის ფორმირება უცილობლად დააჩქარებს დარგის ეფექტიან ფუნქციონირებას.

საკვანძო სიტყვები: საჰაერო-სატრანსპორტო კლასტერი, სატრანსპორტი ინფრასტრუქტურა, სატრანზიტო ფუნქცია, სატრანსპორტო ლოჯისტიკა.

შესავალი

ეკონომიკურ ლიტერატურაში კლასტერი (ინგლ. Cluster) არის კომპლექსური, მოცულობითი ცნება და გულისხმობს „სამრეწველო, გეოგრაფიულად ახლო ურთიერთდაკავშირებული კომპანიების და სხვა ორგანიზაციებს ჯგუფს, რომლებიც მოქმედებენ განსაზღვრულ სფეროში და ხასიათდებიან საქმიანობის ერთიანობითა ან/და ურთიერთ შევსებით“.¹

კლასტერის შიგნით მოქმედი აქტორებია: სახელმწიფო ორგანიზაციები, კვლევითი და საგანმანათლებლო დაწესებულებები, საფინანსო ორგანიზაციები, ასევე, ე.წ. თანამშრომლობის ინსტიტუტები. ეს უკანასკნელი ხელს უწყობს ახალი ორგანიზაციების ჩართულობას, აგრეთვე ასტიმულირებს კლასტერში მყოფ აგენტებს. თუმცა, აღნიშნული ორგანიზაციების შესაძლებლობები განსხვავდება კლასტერის ეროვნული კონტექსტის და განვითარების სტადიის შესაბამისად.²

რატომ კლასტერი? ამ მხრივ საინტერესოა პროფ. ო. სოლველის მოსაზრება იმის შესახებ, რომ:

1 Портер М. Конкуренция: исправленное издание. 2005, гл.602

2 Bergman, E.M. and Feser, E.J. (1999): *Industrial and Regional Clusters: Concepts and Comparative Applications*, Regional Research Institute, West Virginia University.

1. „1. კლასტერი განსაკუთრებით აძლიერებს გარემოს ინოვაციებისთვის;

2. კლასტერი ავითარებს ორი სახეობის ძალას, როგორც ევოლუციურს, ასევე კონსტრუქციულს. ორივე ძალა იმართება კონკრეტული ისტორიული და გეოგრაფიული თავისებურებებით და ამიტომ, ყველა კლასტერი თავისთავად განსაკუთრებული და უნიკალურია თავისი მახასიათებლებით“ (Sölvell, 2009, გვ.7).

კლასტერების თეორია, თავის ნაშრომებში განავითარა მრავალმა უცხოელმა ავტორმა, მათ შორის ო.სოლველმა (2015), ქ.ქეთელსმა (2009), ე.ფეხერმა (2009), ე.ბერგმანმა (2009), მ.გოტსმა (2019), ჰ.დრეველომ (2016), მ.ჰელფერმა (2016), მ.ბუზარმა (2016) და სხვებმა.

ქართველ ავტორებს შორის კლასტერებზე აქტიურად წერენ ე. ბარათაშვილი, ი. ბარათაშვილი (2019), ი. გაგნიძე (2012), ბ. გეჩბაია (2017), ლ. ყორღანაშვილი (2007), ე. სეფაშვილი (2007), ი. ჯელია (2010) და სხვები.

ძირითადი ნაწილი

წარმოდგენილ ნაშრომში ყურადღებას გავამახვილებთ, საქართველოში საჰაერო-სატრანსპორტო კლასტერის ჩამოყალიბების გამოწვევებსა და შესაძლებლობებზე. საქართველოს სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარება, მნიშვნელოვნად არის დამოკიდებული მისი ერთ-ერთი დარგის საჰაერო ტრანსპორტის განვითარებასთან. საქართველოს სამოქალაქო ავიაციამ დამოუკიდებლად 1993 წელს დაიწყო ფუნქციონირება, საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სტრუქტურა ცენტრალიზებული საბჭოთა სისტემიდან შეიცვალა მსოფლიო პრაქტიკაში არსებული სტრუქტურის მსგავსად. საქართველოსთვის, როგორც სატრანზიტო სტატუსის მქონე ქვეყნისათვის, მნიშვნელოვან როლს ასრულებს საჰაერო ტრანსპორტი „ თბილისის საერთაშორისო აეროპორტის“, „ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტის“ და „ქუთაისის კოპიტნარის საერთაშორისო აეროპორტის“ სახით.

როგორც დიაგრამიდან 1 ჩანს, 2022 წელს საქართველოს საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანილია 178,1 ათასი მგზავრი, ხოლო მგზავრთბრუნვის მოცულობამ 412,2 მლნ. მგზავრ-კილომეტრი შეადგინა. აღნიშნულ პერიოდში გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობა 94,9 პროცენტით, ხოლო მგზავრთბრუნვის მოცულობა 138,3 პროცენტით აღემატება გასული წლის შესაბამის მაჩვენებლებს.¹

დიაგრამა №1

**საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანილი მგზავრთა
რაოდენობა და მგზავრთბრუნვა**



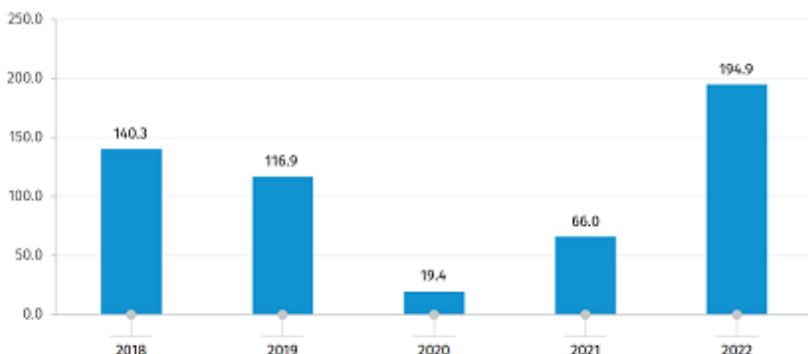
წყარო: <https://www.geostat.ge/ka/modules/categories/796/sahaero-transportis-statistika>

მოცემულ დიაგრამაზე მგზავრთა რაოდენობა და მგზავრთბრუნვა მაქსიმალურ ნიშნულს აღწევს 2019 წელს. 2012 წლიდან მოყოლებული 2019 წლამდე სტატისტიკა მზარდია. კოვიდ პანდემიის ფონზე აღნიშნული მაჩვენებელი შემცირდა. წინა წელთან შედარებით 2022 წელს მოიმატა, რაც კოვიდ პანდემიის შემცირებამ განაპირობა (იხ. დიაგრამა 2).

¹ <https://www.geostat.ge/ka>

დიაგრამა №2

საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანილი მგზავრების პროცენტული ცვლილება წინა წელთან შედარებით (%)



წყარო: <https://www.geostat.ge/ka/modules/categories/796/sahaero-transportis-statistika>

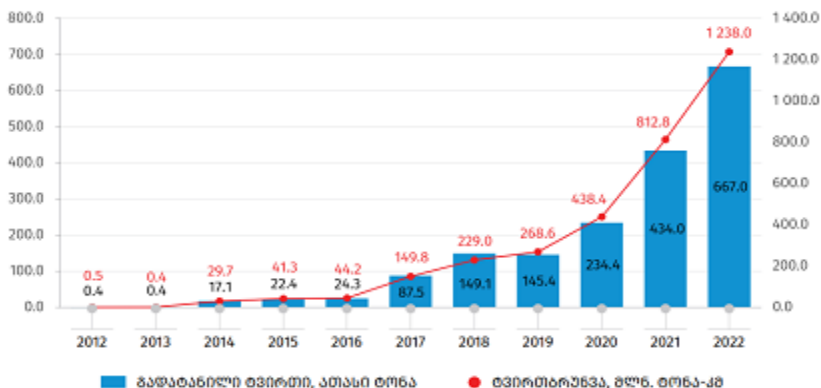
2022 წელს საქართველოს საჰაერო ტრანსპორტით გადატანილია 667,0 ათასი ტონა ტვირთი, ხოლო ტვირთბრუნვის მოცულობა 1 238,0 მლნ ტ/კმ-ს შეადგენს. გადატანილი ტვირთის მოცულობა 53,7 პროცენტით, ხოლო ტვირთბრუნვის მოცულობა 52,3 პროცენტით გაიზარდა (იხ. დიაგრამა 3).¹

2023 წლის პირველ კვარტალში, საქართველოს აეროპორტების მგზავრთნაკადმა პანდემიამდეღ ნიშნულს გადაჭარბა. სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მონაცემებით, 2023 წლის პირველ სამ თვეში, საქართველოს აეროპორტები 1,046,558 მგზავრს მოემსახურა, რაც 50%-ით აღემატება 2022 წლის ანალოგიურ პერიოდში გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობას, ხოლო 2019 წელთან მიმართებაში ეს 3%-იანი ზრდაა. 2023 წლის იანვარი-მარტის მონაცემებით, თბილისის საერთაშორისო აეროპორტი 713,660 მგზავრს მოემსახურა. ზრდა 2022 წლის ანალოგიურ პერიოდთან შედარებით 41%-ს შეადგენს. ამასთან,

1 <https://www.geostat.ge/ka>

დიაგრამა №3

საჰაერო ტრანსპორტით გადატანილი ტვირთის
და ტვირთბრუნვის მოცულობა



წყარო: <https://www.geostat.ge/ka/modules/categories/796/sahaero-transportis-statistika>

აეროპორტი 89%-ით დაუბრუნდა 2019 წლის ამავე პერიოდის რაოდენობრივ მაჩვენებელს.

ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტის მეშვეობით გადაყვანილ იქნა 253,073 მგზავრი. ზრდა 2022 წლის პირველ კარტალთან შედარებით 108%-ს შეადგენს, ხოლო 2019 წელთან შედარებით 61%-ს.

ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტი მოემსახურა 77,077 მგზავრს, რაც 2022 წლის პირველ კვარტალთან შედარებით 13% ზრდაა, ხოლო 2019 წელთან მიმართებაში 49%-იანი.

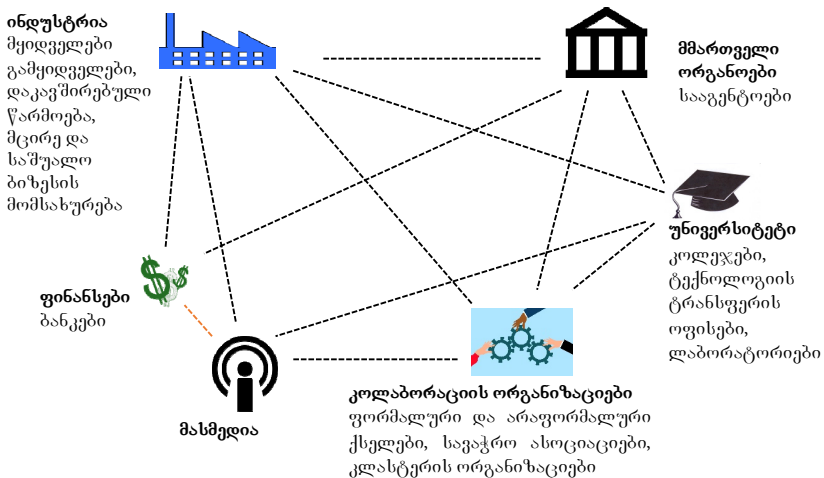
მგზავრთნაკადის ზრდის დადებითი დინამიკა ფიქსირდება ადგილობრივი დანიშნულების აეროპორტებშიც. მესტია 2023 წლის პირველი სამი თვის მონაცემებით 2,494 მგზავრს მოემსახურა, რაც 9%-ით მეტია 2022 წლის ანალოგიურ პერიოდთან მიმართებაში. ხოლო ამბროლაურის აეროპორტმა მიიღო 254 მგზავრი, რაც 49%-ით ნაკლებია 2022 წელთან მიმართებაში, თუმცა 30%-ით მეტია 2019 წლის ანალოგიურ პერიოდთან შედარებით.

2023 წლის პირველ კვარტალში, საქართველოს აეროპორტებში ჯამში 4,839 რეისი განხორციელდა. აქედან რეგულარული რეისების რაოდენობა შეადგენდა 3,802-ს, ხოლო ჩარტერების – 1,037-ს. 2022 წლის ანალოგიურ პერიოდში განხორციელებული ფრენების რაოდენობასთან შედარებით, რეისების რაოდენობა 22%-ით გაიზარდა, ხოლო 2019 წლის ამავე პერიოდთან მიმართებაში, აღდგენის მაჩვენებელი 93%-ს შეადგენს.

საქართველოს საჰაერო-სატრანსპორტო კლასტერის ანალიზს განვახორციელებთ კლასტერების ცნობილი მკვლევარის ო.სოლველის მოდელზე დაყრდნობით. სქემაზე 1 მოცემულია ავტორის მიერ შემოთავაზებული კლასტერის მოქმედი ძირითადი მხარეები, მათ შორის: მმართველი ორგანიზაციები, უნივერსიტეტები, ინდუსტრია, ფინანსები, მასშედია და კოლაბორაციის/თანამშრომლობის ორგანიზაციები.

სქემა 1

კლასტერების ძირითადი მოქმედი მხარეები



წყარო: ო.სოლველი, 2009, გვ.16

საქართველოში საჰაერო-სატრანსპორტო კლასტერის ძირითადი მოქმედი მხარეები ზემოთ მოცემული სქემის მიხედვით იქნება:

1) სამთავრობო სტრუქტურები - საჰაერო ტრანსპორტის დარგში ერთიან სახელმწიფო პოლიტიკას შეიმუშავენ და ახორციელებს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო. სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს საქმიანობის ძირითადი სფეროა სამოქალაქო ავიაციის ტექნიკური რეგულირების განხორციელება და მასთან დაკავშირებული მომსახურების განვითარება, სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხო ფუნქციონირება, შესაბამისი ტექნიკური რეგლამენტების შემუშავება, გამოცემა და ზედამხედველობა, საერთაშორისო სტანდარტებისა და ევროპული რეგულაციების დანერგვა.

2) ფინანსების უზრუნველყოფა: ქვეყნის მთავრობის მიერ ბიუჯეტით განსაზღვრული საჭირო კაპიტალური დაბანდებანი, ტრანსპორტის დასაფინანსებლად მიმართული საბიუჯეტო და სპეციალური არასაბიუჯეტო ფონდები, ფონდების სახსრების ხარჯვაზე კონტროლს ანხორციელებენ შესაბამისი სახელმწიფო ან წარმომადგენლობითი ორგანოები ან საქართველოს ფინანსთა სამინისტრო, ბიუჯეტის აღსრულების კონტროლისათვის დადგენილი წესით¹.

3) საგანმანათლებლო ინსტიტუტები: საქართველოს საავიაციო უნივერსიტეტის საფრენოსნო მომზადების, საინჟინრო და ბიზნესის ადმინისტრირების ფაკულტეტები: საჰაერო ხომალდების საფრენოსნო ექსპლუატაციის პროცესებისა და სისტემების შესწავლა, საავიაციო სფეროს ფართო ცოდნის შეძენა, რომელიც სტუდენტს საშუალებას აძლევს დაეუფლოს საჰაერო ხომალდების საფრენოსნო ექსპლუატაციის პრაქტიკულ უნარ-ჩვევებს.

საჰაერო-სატრანსპორტო კლასტერის შემადგენელი საგანმანათლებლო ორგანიზაციებია ასევე, საჰაერო ხომალდის ტექნიკური მომსახურების სასწავლო დაწესებულება – შპს სა-

¹ <https://www.matsne.gov.ge/ka/document/view/51556?publication=0>

ქართველოს საავიაციო უნივერსიტეტი (GAU) და შპს საქართველოს საავიაციო აკადემია (GAA) - ავიატექნიკოსის პროფესიული განათლება.

4) სასწავლო-კვლევითი ცენტრები - საავიაციო უშიშროების სასწავლო ცენტრი - შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების“ ბაზაზე არსებული საავიაციო უშიშროების სასწავლო ცენტრი, რომელიც სერტიფიცირებულია სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მიერ და სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის სასწავლო პროგრამების შესაბამისად ახორციელებს როგორც საავიაციო უშიშროების უზრუნველყოფი პერსონალის, ასევე სხვა პერსონალის მომზადებას საავიაციო უშიშროების საკითხებში.

“ამს ტექნიკს” სასწავლო ცენტრი - უზრუნველყოფს ადამიანური ფაქტორის სასწავლო კურსს ს/ხ-ის მომსახურების ტექნიკური პერსონალისათვის, საფრენოსნო შემადგენლობის და ეკიპაჟის წევრების საავიაციო უშიშროების საკითხებში პერიოდული მომზადების სასწავლო კურსსა და პირველადი სამედიცინო დახმარების სასწავლო კურსს ეკიპაჟის წევრებისთვის.

5) შპს საქაერონავიგაცია - თანამშრომლების მომზადება-გადამზადების ცენტრი, რომელიც აღჭურვილია INDRA-ს საჰაერო მოძრაობის მართვის თანამედროვე 3DD სიმულატორით, რაც კიდევ უფრო ეფექტიანს ხდის ქართველი ავიამეთვალყურეების მომზადებას მოულოდნელი, ავარიული სიტუაციისათვის.

6) შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“ არის საქართველოს სამოქალაქო აეროპორტების სისტემური გაერთიანება (თბილისი, ბათუმის, ქუთაისის, მესტიის და ამბროლაურის აეროპორტები), რომელსაც ევალება საერთაშორისო და ეროვნული სტანდარტების უზრუნველყოფა, თანამედროვე, უსაფრთხო და კომფორტული სააეროპორტო სერვისებისა და ინფრასტრუქტურის ჩამოყალიბება და განვითარება.

7) ადგილობრივი და საერთაშორისო ავიაკომპანიები.

8) გალფ ავიაცია - უზრუნველყოფს საავიაციო სანავიგო მომსახურებას.

9) საქართველოს სადაზღვევო კომპანიათა ასოციაცია.

10) მასშედია - საზოგადოებრივი მაუწყებლობა და ადგილობრივი ტელევიზიები რეგიონებში.

11) სოციალური ქსელები: საქართველოს საავიაციო უნივერსიტეტი, სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, ამს ტექნიკის სასწავლო ცენტრი, შპს საქართველოს საავიაციო აკადემია (GAA), TAV Airports ჰოლდინგი.

დასკვნა

წარმოდგენილ საავტომობილო კლასტერის მოდელში ნათლად ჩანს, რომ სტრუქტურები და კომპანიები სხვადასხვა ინტერესთა დაჯგუფებებით, მჭიდროდ არიან დაკავშირებული ერთმანეთთან და გაერთიანებულნი ერთ ქსელში. ცალკე აღებული კომპანიის წარმატებული საქმიანობა ნიშნავს, კლასტერის თითოეული წევრის წარმატებას და მთლიანად დარგის/კლასტერის განვითარებას.

გარდა ამისა, აღნიშნული კლასტერის წარმატებით საქმიანობაში დიდ როლს ასრულებს საჯარო სექტორი. სახელმწიფო ადმინისტრაცია, მუნიციპალურ ადმინისტრაციასთან ერთად ქმნის ოპერატიული მუშაობის წინაპირობას, რომელმაც უნდა შეასრულოს მოდერატორის როლი, რათა მოხდეს კლასტერში არსებული აქტორების გაერთიანება და თანამშრომლობა.

აღსანიშნავია, რომ საზოგადოდ კლასტერი და ამ შემთხვევაში საჰაერო-სატრანსპორტო კლასტერი უზრუნველყოფს სხვადასხვა დარგების, სფეროების კოორდინირებულ ფუნქციონირებას, მათ მოდერნიზაციას და საკანონმდებლო ბაზის ჰარმონიზაციას საერთაშორისო სტანდარტების შესაბამისად.

გამოყენებული ლიტერატურა:

1. ბარათაშვილი ე., ბარათაშვილი ი., (2019) კლასტერების მე-ნეჯმენტი, გამომც. „უნივერსალი“, 535 გვ. ISBN:9789941265976, თბ.

2. გაგნიძე ი., ქვეყნების კონკურენტუნარიანობა და კლასტერები: ისტორია და თანამედროვეობა, გამომც. „უნივერსალი“ 120 გვ., თბ., 2012. <https://dspace.tsu.ge/xmlui/>

handle/123456789/1371

3. გეჩბაია ბ., (2017) კლასტერები, როგორც აგრობიზნესის განვითარების ფაქტორი და მისი ჩამოყალიბების პირობები. გლობალიზაცია და ბიზნესი №3, გვ. 96-99 <https://eugb.ge/uploads/content/N3/3-15.pdf>

4. დანელია ირ., გეოეკონომიკური ჰაბის სატრანზიტო შესაძლებლობების განვითარების პერსპექტივები საქართველოში, 2019 თბ.

5. სეფაშვილი ე., „ ქვეყნის კონკურენტუნარიანობა და კლასტერული

6. განვითარების სტრატეგია“, ჟ. „ეკონომიკა“, საუნივერსიტეტთაშორისო სამეცნიერო შრომების კრებული „საერთაშორისო ბიზნესი“, V ტომი, №1-4, თბ., 2007.

7. ყორღანაშვილი ლ., კლასტერიზაცია, როგორც რეგიონებისა და მცირე ბიზნესის განვითარების საშუალება. მცირე და საშუალო ბიზნესის განვითარების მიმართულებები რეგიონების აგროსამრეწველო სექტორში. ბათუმი 2007 წ. გვ., 53-54.

8. ჯელია ი., საქართველოს ეკონომიკის კლასტერიზაცია მსოფლიო გამოცდილების კონტექსტში, ჟ. „სოციალური ეკონომიკა“, №6(12), თბ. 2010.

9. მსოფლიო ბანკი <https://www.worldbank.org/en/country/georgia/publication/georgia-country-partnership-framework-2019-2022>

10. ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო <https://www.economy.ge/~>

11. საქართველოს ავიაციის უნივერსიტეტი. <https://ssu.edu.ge/>

12. საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება. <https://airports.ge/>

13. საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო. <https://gcaa.ge/>

14. საქართველოს საქაერონავიგაცია. <https://airnav.ge/ge>

15. საქართველოს სტატისტიკის დეპარტამენტი. <https://www.geostat.ge/ka>

16. საქართველოს სტანდარტიზაციის, მეტროლოგიისა და

17. სერტიფიკაციის სახელმწიფო დეპარტამენტი. <https://geostm.ge>

18. საქართველოს საკანონმდებლო მაცნე

19. <https://www.matsne.gov.ge/ka/document/view/51556?publication=0>

20. Götz, M. (2019), "The Industry 4.0 Induced Agility and New Skills in Clusters",

21. Foresight and STI Governance, Vol. 13 No. 2, pp. 72–83, DOI: 10.17323/25002597.2019.2.72.83.

22. PORTER, M. – on Competition, A Harvard Business Review Book, Harvard Business Press, 1998

23. Solvell, O. (2015), "On strategy and competitiveness: 10 recipes for analytical success",

24. First edition, Stockholm: Ivory Tower Publishers and SIR, Sweden. ISBN 978-91-974783-6-6 (PDF), ISBN 97891-86797-21-8 (printed) available at: https://irpcdn.multiscreensite.com/bcb8b-be3/files/uploaded/doc_3540.pdf (accessed 8 July 2022).

25. Solvell, O. (2009) "Clusters - Balancing Evolutionary and Constructive Forces". Ivory Tower Publisher, ISBN 978-91-974783-3-5, Second Edition. pp.7. <http://www.cluster-research.org/redbook.htm>

REFERENCES:

1. Baratashvili E., Baratashvili I., (2019) Cluster Management, Publishing House „Universali“, 535 p. ISBN:9789941265976, Tb.

2. Gagnidze I, Competitiveness of Countries and Clusters: History and Modernity; P. H. "Universal", 120 p., , 2012. <https://dspace.tsu.ge/xmlui/handle/123456789/1371>

3. Gechbaia B., (2017) Clusters as the developing Factor for Agri-business Clusters and its forming conditions; Globalization and Business N3, p. 96-99 <https://eugb.ge/uploads/content/N3/3-15.pdf>

4. Danelia Ir., Development Perspectives of Geoeconomic Transit Hubs in Georgia, 2019 Tb.

5. Sefashvili E., „Competitiveness of countries and the strategy for Cluster Development” J. „Economics”, University Scientific Work Collections “International Business”, V tomi, N1-4, Tb., 2007.

6. Khorghanashvili L., Clusterization, as the mean for development of regions and small businesses; Development trends of small and medium-sized businesses in the agrimanufacturing sector. Batumi 2007 y. pp., 53-54.

7. Jelia I., Clusterization of Georgian Economy in the context of world Experience, J. „social Economy“, N6(12), Tb. 2010.

8. The World Bank <https://www.worldbank.org/en/country/georgia/publication/georgia-country-partnership-framework-2019-2022>

9. The Ministry of Economy and Sustainable Development <https://www.economy.ge/~>

10. Georgian Aviation University <https://ssu.edu.ge/>

11. Georgian Airports Association <https://airports.ge/>

12. Georgian Civil Aviation Agency. <https://gcaa.ge/>

13. Georgian Airnavigation. <https://airnav.ge/ge>

14. Georgian Statistic Department <https://www.geostat.ge/ka>

15. State Department of Standardization, metrology and legal framework of Georgia - <https://geostm.ge>

16. Legislative News Informing Service of Georgia

17. <https://www.matsne.gov.ge/ka/document/view/51556?publication=0>

18. Götz, M. (2019), “The Industry 4.0 Induced Agility and New Skills in Clusters”,

19. *Foresight and STI Governance*, Vol. 13 No. 2, pp. 72–83, DOI: 10.17323/25002597.2019.2.72.83.

20. PORTER, M. – on Competition, A Harvard Business Review Book, Harvard Business

21. Press, 1998

22. Solvell, O. (2015), “On strategy and competitiveness: 10 recipes for analytical success”,

23. First edition, Stockholm: Ivory Tower Publishers and SIR,

Sweden. ISBN 978-91-974783-6-6 (PDF), ISBN 97891-86797-21-8 (printed) available at: https://irpcdn.multiscreensite.com/bcb8b-be3/files/uploaded/doc_3540.pdf (accessed 8 July 2022).

24. Solvell, O. (2009) "Clusters - Balancing Evolutionary and Constructive Forces". Ivory

25. Tower Publisher, ISBN 978-91-974783-3-5, Second Edition. pp.7. <http://www.cluster-research.org/redbook.htm>

POSSIBILITIES OF AIR TRANSPORT CLUSTER FORMATION IN GEORGIA

Mariam Churchelauri

PhD Candidate

Iv. Javakhishvili Tbilisi State University

mariami.ch08@gmail.com

RESUME

Aerial transport is one of the fastest and dynamically developing sectors of the world economy and holds an increasingly extremely strong position in the global transport system every year. The international air transport system consists not only of international airlines and airports but also of the states that connect with each other on international airlines and ensure communication in the area of air transportation, as well as for efficient operation and safety. International transport network currently includes all geographic regions and more than 150 countries of the world.

The geopolitical location and transit function of Georgia itself create the country's natural competition preferred. By creating a competitive transport and logistic system, the country has the real opportunity to become part of the global transport system. The transport system is a collection of all kinds of vehicles (maritime, air, traffic, railroad, railroad, pipelines) requiring a complex approach and simultaneous management. This implies the coordinated devel-

opment of vehicles, cooperation between the state and the private sectors, development of unified transport s policy and strategy that will promote complex development of transport infrastructure. This is best accomplished in an economic cluster that will certainly accelerate the efficient functioning of the sector.

Keywords: air-transport cluster, transport infrastructure, transit function, transport logistics.