

თინათინ დოლიაშვილი

ეკონომიკის დოქტორი,

ახალი უმაღლესი სასწავლებელი-ნიუნის პროფესორი

საქართველოს დავით აღმაშენებლის სახელობის უნივერსიტეტის პროფესორი

მდგრადი ტურიზმი და საჰაერო ტრანსპორტის განვითარების ტენდენციები საქართველოში

ანოტაცია

მსოფლიოში ტურიზმისა და სამოგზაურო მიზნებისათვის ფართოდ გამოიყენება საჰაერო ბურთები და ღირიქაბლები, პარაშუტები და დელტაპლანები, შვეულმფრენები და სამგზავრო გადაზიდვებისათვის განკუთვნილი ყველა სახის თვითმფრინავი. ამ საშუალებების გამოგონებამ, მათმა განვითარებამ და, შესაბამისად, სამოგზაუროდ გამოიყენებამ, არსებითად შეცვალა ტურიზმის სახე და სტილი. ყოველივე ამან კი, ხელი შეუწყო მასობრივი ტურიზმის განვითარებას, მოგზაურობის გეოგრაფიის გამრავალფეროვნებას, ტურისტული ნაკადების სტრუქტურულ ცვლილებასა და მისი ინდუსტრიის რეკონსტრუირების საკითხს. როგორც ცნობილია, ზოგადად, სამგზავრო გადაადგილების თვალსაზრისით, მ.შ. ტურისტული მიზნით, ყველაზე მაღალი ხვედრითი წილით საჰაერო ტრანსპორტით განხორციელებული გადაზიდვები ხასიათდება (44%-ზე მეტი). ეს განპირობებულია, უპირველეს ყოვლისა, იმით, რომ ნებისმიერი მანძილის დაფარვა შესაძლებელია სწრაფად და დროის მინიმალური დანაკარგებით. აქედან გამომდინარე, ჩვენი კვლევის მიზანი იყო გაგვეანალიზებინა ბოლო ხუთი წლის განმავლობაში საქართველოში საჰაერო ტრანსპორტით განხორციელებული ტურისტული და სამგზავრო გადაზიდვების დინამიკური ცვლილებების გავლენა შპს „საქართველოს გაერთიანებული აეროპორტების“ შემოსავლებზე და, შესაბამისად, მათ ფინანსურ შედეგზე.

საკვანძო სიტყვები: საჰაერო ტრანსპორტი, ტურისტული და სამგზავრო გადაზიდვები, შემოსავლები, ფინანსური შედეგი.

მსოფლიოში ტურიზმისა და სამოგზაურო მიზნებისათვის ფართოდ გამოიყენება საჰაერო-სამგზავრო გადაზიდვების ისეთი ცნობილი საშუალებები, როგორცაა საჰაერო ბურთები და ღირიქაბლები, პარაშუტები და დელტაპლანები, შვეულმფრენები და სამგზავრო გადაზიდვებისათვის განკუთვნილი ყველა სახის თვითმფრინავი. ამ საშუალებების გამოგონებამ, მათმა განვითარებამ და, შესაბამისად, სამოგზაუროდ გამოიყენებამ, არსებითად შეცვალა ტურიზმის სახე და სტილი. ყოველივე ამან კი, ხელი შეუწყო მასობრივი ტურიზმის განვითარებას, მოგზაურობის გეოგრაფიის გამრავალფეროვნებას, ტურისტული ნაკადების სტრუქტურულ ცვლილებასა და მისი ინდუსტრიის რეკონსტრუირების საკითხს. როგორც ცნობილია, მსოფლიოში, სამგზავრო გადაადგილების თვალსაზრისით, მ.შ. ტურისტული მიზნით, ყველაზე მაღალი ხვედრითი წილით საჰაერო ტრანსპორტით განხორციელებული გადაზიდვები ხასიათდება (44%-ზე მეტი). ეს განპირობებულია, უპირველეს ყოვლისა, იმით, რომ ნებისმიერი მანძილის დაფარვა შესაძლებელია სწრაფად და დროის მინიმალური დანაკარგებით. აქედან გამომდინარე, ჩვენი კვლევის მიზანი იყო გაგვეანალიზებინა ბოლო ხუთი წლის განმავლობაში საქართველოში



საპაერო ტრანსპორტით განხორციელებული სამგზავრო გადაზიდვების დინამიკური ცვლილებების გავლენა შპს „საქართველოს გაერთიანებული აეროპორტების“ შემოსავლებზე და, შესაბამისად, მის ფინანსურ შედეგზე. თუმცა, არ უნდა დაგვავიწყდეს ის გარემოებაც, რომ საქართველო მნიშვნელოვანი სატრანსპორტო ქვეყანაა და თავისი გეოპოლიტიკური მდებარეობით წარმოადგენს ხიდს დასავლეთსა და ცენტრალური აზიის ქვეყნებს შორის. ეს კი ხელსაყრელი პირობაა იმისათვის, რომ მან უმნიშვნელოვანესი პოზიცია დაიკავოს მსოფლიო ცივილიზაციის განვითარების პროცესში. როგორც ვიცით, საქართველო წლებია ჩართულია თანამედროვე ეკონომიკურ სივრცეში და აქტიურ მონაწილეობას იღებს რეგიონული პროექტების სრულყოფასა და განხორციელებაში („ტრასეკას“ პროექტი). შესაბამისად, ამ შემთხვევაშიც საპაერო ტრანსპორტის უფრო მაღალი ხვედრითი წილით პროცესებში ჩართულობას (ამჟამად საშუალოდ 5%-ია) უდიდესი მნიშვნელობა ექნება.

საქართველოს ტურიზმის ეროვნული ადმინისტრაციისა და შსს-ს ინფორმაციით 2017-2019 და 2021 წლებში ჩვენს ქვეყანაში მგზავრთნაკადის ყველაზე მაღალი ხვედრითი წილი – 70%-ზე მეტი მოდიოდა სახმელეთო ტრანსპორტზე, 20-25%-დე – საპაერო, 1-2%-დე სარკინიგზო და 0,5-1%-დე საზღვაო ტრანსპორტის სახეობზე. ხოლო, რაც შეეხება ვიზიტებს სახეობების მიხედვით, ყველაზე მაღალი ხვედრითი წილით 40-65%-მდე წლების განმავლობაში „გართობა, დასვენება, რეკრიაცი“ ხასიათდებოდა.

როგორც ვიცით, მგზავრების გადაყვანა საპაერო ტრანსპორტით საქართველოს სამი საერთაშორისო და ორი ადგილობრივი დანიშნულების აეროპორტიდან ხორციელდება, როგორც უცხოური (საშუალოდ 88% და მეტი), ისე ეროვნული (საშუალოდ 12% და ნაკლები) ავიაკომპანიების მეშვეობით.

გადაყვანილი მგზავრების ანალიტიკური მახასიათებლები აეროპორტების მიხედვით 2017-2019 წლებში

ცხრილი 1

№	მაჩვენებლები	წლები			დინამიკა %	
		2017	2018	2019	2018 2017 შედარებით	2019 2018 შედარებით
1	სულ საქართველოს აეროპორტები, მგზავრი	4073959	5033323	5209466	+23,55	+3,5
2	თბილისის საერთაშორისო აეროპორტი, მგზავრი	3164139	3808619	3102013	+20,37	-18,55
3	ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტი, მგზავრი	406173	617373	873616	+52,00	+41,51
4	ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტი, მგზავრი	495668	598891	624151	+20,83	+4,22
5	მესტიის ადგილობრივი აეროპორტი, მგზავრი	7256	6858	8625	-5,49	+25,3
6	ამბროლაურის ადგილობრივი აეროპორტი, მგზავრი	1723	1582	1966	-8,18	+24,3
7	რეისების ჯამური რაოდენობა	20979	24536	24386	+16,96	-0,61

ლიკლომატიკა და სამართალი

როგორც ცხრილის მონაცემებიდან ჩანს, მგზავრთა გადაყვანისა და რეისების ჯამური რაოდენობის ცვლილების დინამიკა საქართველოს საერთაშორისო აეროპორტებში 2018 წელს 2017 წელთან შედარებით, როგორც ზრდის მკვეთრი ტენდენციით, ისე შემცირებით ხასიათდებოდა. რაც შეეხება, 2019 წლის ინფორმაციას 2018 წელთან მიმართებაში, აქ ცვლილებები ასევე როგორც დადებითი, ისე უარყოფითი ნიშნულებისა იყო. კერძოდ, თბილისის საერთაშორისო აეროპორტში მგზავრთნაკადი დროის ამ მონაკვეთში 18,55%-ით შემცირდა, ხოლო რეისების ჯამური რაოდენობა 0,61%-ით. აღსანიშნავია ის გარემოებაც, რომ მაღალი დინამიკური ზრდა დაფიქსირდა მესტიის (გამტარუნარიანობა საშუალოდ 100 კაცი/საათში) და ამბროლაურის (გამტარუნარიანობა საშუალოდ 50 კაცი/საათში) აეროპორტებში, შესაბამისად, 25,3%-ისა და 24,3%-ის ოდენობით.¹²

კოვიდ-19 პანდემიამ განსაკუთრებული ზიანი მიაყენა ავიაციის სფეროს. დაავადების გავრცელების პრევენციის მიზნით, შეიზღუდა საჰაერო მიმოსვლა, რამაც მსოფლიოში ათი ათასობით რეისის მოულოდნელი გაუქმება და მგზავრთა გადაადგილების გართულება გამოიწვია. მიუხედავად ამისა, ზუსტად საჰაერო ტრანსპორტი აღმოჩნდა ის დარგი, რომელმაც ერთ-ერთი გადამწყვეტი როლი ითამაშა ეპიდემიის ეფექტურ მართვაში – რეპატრიაციული ფრენები, სამედიცინო პერსონალით, ინვენტარით, მედიკამენტებით უზრუნველყოფა და, შეძლებისდაგვარად, შეუფერხებელი სატვირთო გადაზიდვები.³

გადაყვანილი მგზავრების ანალიტიკური მახასიათებლები აეროპორტების მიხედვით 2020-2021 წლებში

ცხრილი 2

№	მაჩვენებლები	2019	2020	2021	დინამიკა %	
					2020 2019 შედარებით	2021 2020 შედარებით
1	სულ საქართველოს აეროპორტები, მგზავრი	5209466	833846	2496448	-84,0	+199,0
2	თბილისის საერთაშორისო აეროპორტი, მგზავრი	3102013	590123	1683696	-84,0	+185,0
3	ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტი, მგზავრი	873616	183873	282514	-79,0	+54,0
4	ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტი, მგზავრი	624151	51412	516017	-92,0	+903,0
5	მესტიის ადგილობრივი აეროპორტი, მგზავრი	8625	3165	5141	-63,0	+62,0
6	ამბროლაურის ადგილობრივი აეროპორტი, მგზავრი	1966	1214	2000	-38,0	+65,0
7	რეისების ჯამური რაოდენობა	24386	7133	14984	-71,0	+110,0
8	სულ გადატანილი ტვირთი, ტონა	24800,741	20052,94	18376,72	-19,0	-8,0
9	გადაფრენა, ერთეული	140972	66782	87314	-53,0	+31,0

¹ <https://gcaa.ge/wp-content/uploads/2021/03/GCAA-annual-report-2018.pdf>

² <https://gcaa.ge/wp-content/uploads/2021/03/GCAA-annual-report-2019.pdf>

³ თ.დოლიაშვილი, ხ.გოგია, მ.ლატარია. სამოქალაქო ავიაციის სუბიექტების საქმიანობის ანალიზი 2020-2021 წლების ჩრდილო. ყ. „სპექტრი“, #6, 2022, გვ.112



როგორც ვხედავთ, პანდემიის პირველ წელს მონაცემები მე-2 ცხრილის განზოგადებული მახასიათებლის მიხედვით მკვეთრი უარყოფითი დინამიკისა იყო. შემდგომში კი, 2021 წელს, შეზღუდვების შესუსტებამ, მერე კი მოხსნამ, მაჩვენებლების ნიშნულების მკვეთრი ზრდა არ დააყოვნა. გამონაკლისი სატვირთო გადაზიდვები იყო, რომელთა სიდიდეც 2021 წელს 2020 წელთან შედარებით შემცირდა 8%-ით.¹²

გადაყვანილი მგზავრებისა და გადატანილი ტვირთის მოცულობა პირდაპირ კავშირშია ავიასაწარმოების შემოსავლებთან. საჰაერო ტრანსპორტზე შემოსავალი წარმოიქმნება საავიაციო და არასავიაციო საქმიანობის შედეგად და მისი შეფასება ხდება მიღებული ან მისაღები ანაზღაურების რეალური ღირებულებით.

აეროპორტების შემოსავლებისა და ფინანსური შედეგის მახასიათებლები 2017- 2020 წლებში, ათ.ლარი

ცხრილი 3

№	მაჩვენებლები	2017 წელი	2018 წელი	2019 წელი	2020 წელი
1	სულ შემოსავალი	54,848	62,440	66,014	35,228
2	დინამიკა, %	100,0	+13,84	+5,72	-46,64
3	მ.შ. საავიაციო	28,218	34,288	34,703	10,441
4	დინამიკა, %	100,0	+21,51	+1,21	-69,91
5	სავიაციო შემოსავლის ხვედრითი წილი (%) სულ შემოსავალში	51,45	54,91	52,57	29,64
6	მოგება/ზარალი	(1,050)	19,0	2,072	(36,716)
7	დინამიკა, %	-	100,0	-89,095	-

როგორც ვხედავთ, 2017-2019 წლებში, როგორც მთლიანი შემოსავალი, ისე საავიაციო შემოსავალი მერყევი, მაგრამ დადებითი ზრდის დინამიკით ხასიათდებოდა და საავიაციო შემოსავლის ხვედრითი წილი მთლიანი შემოსავლების სტრუქტურაში 50%-ზე მეტი იყო. პანდემიის პირველ წელს კი მისი ორივე ნიშნული მკვეთრად დაეცა, შესაბამისად 46,64%-თა და 69,91%-ით, ხოლო საავიაციო შემოსავლის ხვედრითი წილი 30%-ზე ნაკლები გახდა. მიუხედავად იმისა, რომ 2021 წლის ფინანსური ანგარიშგების წარდგენის ვადა 2022 წლის 1 ივლისამდე შეჩერებულია, ვფიქრობთ, რომ მონაცემები შემოსავლების შესახებ საკმაოდ კარგი იქნება, ამ პერიოდში მგზავრთნაკადის მკვეთრი ზრდის ხარჯზე.³⁴

შპს „საქართველოს გაერთიანებული აეროპორტების“ („UAG“) 100%-იანი წილის მფლობელი სახელმწიფოა. მისი დაარსების აზრი (2010 წლის 1 ნოემბერი) იყო ქვეყანაში სხვადასხვა ფორმით არსებული სამოქალაქო აეროპორტების გაერთიანება ერთიანი „ქოლგის“ ქვეშ, მათი ჰარმონიული და სისტემატური განვითარების თვალსაზრისით. შესაბამისად, გაერთიანებაში შედის 3 საერთაშორისო და 2 შიდა სამოქალაქო აეროპორტი. გარდა ამისა, UAG ფლობს ყოფილი ზუგდიდისა და ფოთის აეროპორტების მიწის ნაკვეთებს და ინფრასტრუქტურას. თუმცა ეს აეროპორტები ამ ეტაპზე არ ფუნქციონირებს.

¹ <https://gcaa.ge/wp-content/uploads/2021/03/GCAA-2020.pdf>
² <https://gcaa.ge/wp-content/uploads/2022/03/GCAA--2021.pdf>
³ <https://www.airports.ge/images/stories/PDF/2019.PDF>
⁴ <https://www.airports.ge/images/stories/PDF/2020.pdf>

თბილისის (გამტარუნარიანობასაშუალოდ 3000 კაცი/საათში) და ბათუმის (გამტარუნარიანობა საშუალოდ 600 კაცი/საათში) საერთაშორისო აეროპორტების ოპერატორი თურქული კომპანია „ტავ ურბან საქართველოა“. მისი საქმიანობა ხორციელდება სახელმწიფოსთან დადებული ხელშეკრულების ფარგლებში (2005-2027 წლები). მას ყოველწლიურად ჩვენი ქვეყნიდან მოგების სახით საშუალოდ 150 მილიონ ლარზე მეტი გააქვს. დანარჩენი აეროპორტების ოპერატორი კი UAG-ია.

რაც შეეხება აეროპორტების ფინანსურ შედეგს, ვხედავთ, რომ 2017 და 2020 წლები ზარალით დასრულდა. 2020 წლის მდგომარეობა გასაგებია პანდემიის შედეგებიდან გამომდინარე. 2017 წელს კი შპს „საქართველოს გაერთიანებული აეროპორტების“ ფინანსური შედეგი განაპირობა ხარჯების მკვეთრმა ზრდამ. რაც შეეხება 2018 წელს, მოგებამ 19,0 ათ.ლარი შეადგინა, ვინაიდან ამ პერიოდში ქართულ ავიაბაზარზე ოპერირებდა 56 უცხოური და 2 ქართული ავიაკომპანია. ეს უპრეცედენტო შემთხვევა იყო მას შემდეგ, რაც უცხოურმა კომპანიებმა მოიპოვეს ფრენის ლიცენზიები და ბაზირების უფლება ჩვენს აეროპორტებში. 2019 წელიც მოგებით დაგვირგვინდა, თუმცა მისი სიდიდე 2018 წელთან შედარებით მკვეთრად 89,095%-ით დაეცა და ამის ერთერთი განმაპირობებელი გარემოება ისევ ხარჯების მკვეთრი ზრდა იყო.

ბოლო წელიწადნახევარში ახალი ავიაკომპანიების ქართულ ბაზარზე შემოსვლა და ახალ მიმართულებებზე ლიცენზიების გაცემა, იმედს გვისახავს, რომ მდგომარეობა უკეთესობისკენ არსებითად შეიცვლება. ამის მაგალითია ქუთაისის დავით აღმაშენებლის სახელობის საერთაშორისო აეროპორტი, რომლის ახალმა მოდერნიზებულმა ტერმინალმა (გამტარუნარიანობა საშუალოდ 1800 კაცი/საათში) მიმდინარე წლის მაისში 72104 მგზავრსა და 241 რეისს მოემსახურა. შესაბამისად, 111%-ით აღდგა მგზავრთნაკადი და 115%-ით რეისების რაოდენობა 2019 წლის ანალოგიური პერიოდის მაჩვენებლებთან შედარებით. აღსანიშნავია ის გარემოებაც, რომ ეს აეროპორტი ევროპის მასშტაბით, 4 მილიონზე ნაკლებ მგზავრთა კატეგორიაში, აეროპორტების მარკეტინგისა და ავიაკომპანიებთან მუშაობის მიმართულებით 6 საუკეთესო აეროპორტს შორის სახელდება და ჯილდოვდება სიგელით 2014 წლიდან. საუკეთესო აეროპორტების შერჩევა ხდება ბოლო 12 თვის განმავლობაში აეროპორტების მიერ განხორციელებული მარკეტინგული საქმიანობის ეფექტიანობისა და ახალი ავია მიმართულებების დამატების გათვალისწინებით. შერჩევის პროცესში მონაწილეობენ ავიაკომპანიები, ავიაციის სფეროს ექსპერტები და ავიამიმართულებების განვითარების სპეციალისტები.

თბილისის შოთა რუსთაველისა და ბათუმის ალექსანდრე ქართველის სახელობის საერთაშორისო აეროპორტები 2021 წლის ყველაზე გაუმჯობესებულ და მგზავრზე ორიენტირებულ ათ აეროპორტს შორის დასახელდა საავიაციო სფეროში ყველაზე გავლენიანი და პრესტიჟული ბრიტანული საკონსულტაციო კომპანია Skytrax-ს მიერ. ამ ორგანიზაციის აღიარება მეტყველებს იმაზე, რომ ერთი წლის განმავლობაში მნიშვნელოვნად გაიზარდა ამ აეროპორტების ფუნქციონირება ხარისხისა და სერვისის გაუმჯობესების კუთხით, განხორციელდა საჭირო ინფრასტრუქტურული პროექტებიც. აღსანიშნავია, რომ თბილისის საერთაშორისო აეროპორტი Skytrax-ის მიერ გამოვლენილ აღმოსავლეთ ევროპის საუკეთესო აეროპორტების ათეულში უკვე ზედიზედ მერვე წელია ხვდება, ბათუმი კი პირველად. ათეულში მოხვდნენ ასევე ბუდაპეშტის, ტალინის, ბუქარესტის, რიგის, კიევის ბორისპოლის, ბელგრადის, ბრატისლავასა და ზაგრების აეროპორტები. გარდა ამისა, Skytrax-მა თბილისის საერთაშორისო აეროპორტს კოვიდ-19 უსაფრთხოების რეიტინგში 5 ვარსკვლავი მიანიჭა.¹

¹ <https://www.worldairportawards.com/worlds-most-improved.../>



გამოყენებული ლიტერატურა:

1. თ.დოლიაშვილი, ხ.გოგია, მ.ლატარია. სამოქალაქო ავიაციის სუბიექტების საქმიანობის ანალიზი 2020-2021 წლების ქრილში. ჟ. „სპექტრი“, #6, 2022
2. <https://gcaa.ge/wp-content/uploads/2021/03/GCAA-annual-report-2018.pdf>
3. <https://gcaa.ge/wp-content/uploads/2021/03/GCAA-annual-report-2019.pdf>
4. <https://gcaa.ge/wp-content/uploads/2021/03/GCAA-2020.pdf>
5. <https://gcaa.ge/wp-content/uploads/2022/03/GCAA--2021.pdf>
6. <https://www.airports.ge/images/stories/PDF/2019.PDF>
7. <https://www.airports.ge/images/stories/PDF/2020.pdf>
8. <https://www.worldairportawards.com/worlds-most-improved.../>