

სამოქალაქო ავიაციის სუბიექტების საქმიანობის ანალიზი 2020-2021 წლების კრილში

თინათინ დოლიაშვილი, პროფესორი

ხვიჩა გოგია,

მონიკა ლატარია

საქართველოს დავით აღმაშენებლის სახელობის უნივერსიტეტი

აბსტრაქტი

მსოფლიოს სამოქალაქო ავიაციამ განუზომელი ზიანი მიიღო კოვიდ-19 პანდემიის შედეგად. დასაწყისში, იმისათვის, რომ შეზღუდულიყო ინფექციის გავრცელება, გაუქმდა უამრავი რეისი მსოფლიოს მასშტაბით, რამაც, რა თქმა უნდა, გაართულა მგზავრების გადაადგილების შესაძლებლობა. მაგრამ, უნდა აღინიშნოს ის გარემოებაც, რომ იმ მომენტიდან დაწყებული 2020 წლის ბოლომდე, ზუსტად ავიაციის მეშვეობით ხდებოდა ეპიდემიის მართვის ეფექტური სქემის განხორციელება. პანდემიის პერიოდში მსოფლიოს მასშტაბით საჰაერო ტრანსპორტზე 60%-ით მგზავრთნაკადის სიდიდის შემცირება იწინასწარმეტყველა საერთაშორისო ორგანიზაცია ICAO-მ. მსგავსი პროგნოზი გააჟღერა ორგანიზაცია EUROCONTROL-მაც, რომელიც უზრუნველყოფს საჰაერო ნავიგაციის უსაფრთხოებას ევროპაში. მისი ყველაზე ოპტიმისტური სცენარით, ევროპის რეგიონი 2019 წლის საჰაერო მოძრაობის მაჩვენებლებს მხოლოდ 2023 წელს მიუახლოვდება, ხოლო 2024 წელს გადაუსწრებს. აღნიშნული იმ შემთხვევაშია შესაძლებელი, თუ ვაქცინის გლობალურად მიმოქცევაში ჩაშვება დროულად, ანუ 2021 წელს განხორციელდებოდა. ამავე სცენარის პირობებში, საქართველო 2019 წლის მაჩვენებლებს 2022 წელს დაუბრუნდება, ხოლო 2019 წლის მაჩვენებლების გაუმჯობესებას მხოლოდ 2023 წლისათვის მოახერხებს. მაგრამ, ვაქცინა თუ არაეფექტური აღმოჩნდა, როგორც საქართველო, ისე ევროპის რეგიონი 2019 წლის ნიშნულს 2024 წელსაც ვერ დაუბრუნდება.

საკვანძო სიტყვები: აეროპორტი, საავიაციო ბაზარი, პანდემია, გადაყვანილი მგზავრი, გადატანილი ტვირთი, რეისების რაოდენობა, ერთეული გადაფრენა.

Performance Analysis of the Civil Aviation Entities 2020-2021

Tinatin Doliashvili, Professor

Khvicha Gogia,

Monika Lataria

David Aghmashenebeli University of Georgia

Abstract

The COVID-19 pandemic has caused the unprecedented damage to the aviation industry. In order to prevent the spread of the disease, the issue of air traffic restrictions was put on the agenda, which led to the sudden cancellation of tens of thousands of flights around the world and made travelling difficult for passengers. At the same time, aviation turned out to be an area that played a crucial role in the effective management of the epidemic and from the very beginning it was actively involved in the preventive measures against the spread of the disease. According to the International Civil Aviation Organization (ICAO), during this period, the passenger air transportation worldwide was decreased with about 60%. The unfavorable forecasts were also foreseen regarding the process of restoring air traffic. According to the most optimistic scenario of the European Organization for the Safety of Air Navigation (EUROCONTROL), the European region will approach the air traffic figures of 2019 only by 2023, and will surpass in 2024. The mentioned was possible if the vaccine would be released into the world on time - by 2021. Under the same scenario, Georgia will return to the indicators of 2019 in 2022, and will be able to improve the indicators of 2019 by 2023. However, if the vaccine turns out to be ineffective, both Georgia and the European region will not be able to return to the air traffic figures of 2019 in 2024.

Keywords: Airport, aviation market, pandemic, transported passenger, transported cargo, number of flights, unit flight.

მსოფლიოს სამოქალაქო ავიაციამ განუზომელი ზიანი მიიღო კოვიდ-19 პანდემიის შედეგად. დასაწყისში, იმისათვის, რომ შეზღუდულიყო ინფექციის გავრცელება, გაუქმნდა უამრავი რეისი მსოფლიოს მასშტაბით, რამაც, რა თქმა უნდა, გაართულა

მგზავრების გადაადგილების შესაძლებლობა. მაგრამ, უნდა აღინიშნოს ის გარემოებაც, რომ იმ მომენტიდან დაწყებული 2020 წლის ბოლომდე, ზუსტად ავიაციის მეშვეობით მოხდა ეპიდემიის მართვის ეფექტური სქემის განხორციელება.

აქედან გამომდინარე, საავიაციო სექტორის წინაშე რამოდენიმე ამოცანა დადგა, რომელთა გადაწყვეტაც საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს უნდა განეხორციელებინა. კერძოდ:

- მაღალი რისკის ქვეყნებთან უნდა შეზღუდულიყო რეგულარული საჰაერო მიმოსვლა;
- პრევენციული ღონისძიებების დაცვით უნდა უზრუნველყოფილიყო მგზავრებისა და მომსახურე პერსონალის ჯანმრთელობა;
- საქართველოში მოქალაქეების უვნებლად დაბრუნების მიზნით უნდა შესრულებულიყო სპეცრეისები მსოფლიოს სხვადასხვა კუთხიდან;
- დროულად უნდა განხორციელებილიყო სამედიცინო ტვირთის ტრანსპორტირება;
- მგზავრებისთვის უნდა აღმოჩენილიყო საჭირო ინფორმაციული მხარდაჭერა სრულიად არაპროგნოზირებად პირობებში.

2020 წელს კოვიდ-19 პანდემიის საწინააღმდეგო პრევენციულმა ღონისძიებებმა მთელს მსოფლიოში საგრძნობლად შეამცირა გადაყვანილი მგზავრების ჯამური რაოდენობა. ამ პერიოდში საქართველოს აეროპორტებში მომსახურება მიიღო მხოლოდ 833846 მგზავრმა. აქედან, რეგულარული რეისებით გადაყვანილ იყო 743037 მგზავრი, დანარჩენი კი ჩარტერით. შესაბამისად, მგზავრთნაკადი 84%-ით, ანუ 4375620 მგზავრით შემცირდა 2019 წელთან შედარებით. ნიშანდობლივია ისიც, რომ 2010-2019 წლებში, ანუ პანდემიამდე, მგზავრთნაკადი ყოველწლიურად თითქმის 24%-ით მატულობდა.

თბილისის საერთაშორისო აეროპორტმა 590123 მგზავრი გაატარა, რაც 84%-ით, ანუ 3102013 მგზავრით ნაკლებია 2019 წლის თორმეტი თვის მონაცემებთან შედარებით.

ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტმა მომსახურება გაუწია 183873 მგზავრს. ეს სიდიდე 689743 კაცით, ანუ 79%-ით ნაკლებია 2019 წლის მაჩვენებელთან მიმართებაში.

ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტმა გადაიყვანა 51412 მგზავრი, რაც 572739 კაცით, ანუ 92%-ით ნაკლებია ვიდრე 2019 წლის მაჩვენებელი.

მესტიის ადგილობრივმა აეროპორტმა ჯამში 3165 მგზავრს მოემსახურა, რაც 63%-ით, ანუ 5460 კაცით ნაკლებია 2019 წლის ანალოგიური პერიოდის მახასიათებელთან

მიმართებაში. ხოლო, ასევე ადგილობრივმა, ამბროლაურის აეროპორტმა იგივე საანგარიშგებო დროის მონაკვეთში 1214 მგზავრს მოემსახურა, რაც 38%-ით, ანუ 752 კაცით ნაკლებია 2019 წლის მონაცემებთან შედარებით.

2020 წლის განმავლობაში საქართველოს აეროპორტებში სულ 7133 რეისი შესრულდა. აქედან, რეგულარული იყო 3495, ჩარტერული კი 3638. ეს მაჩვენებელი 71%-ით ნაკლებია 2019 წლის მაჩვენებელთან შედარებით (17253 რეისი).

რაც შეეხება სატვირთო გადაზიდვებს, მათი ოდენობა უფრო ნაკლებად შემცირდა. ეს განაპირობა იმ გარემოებამ, რომ პანდემიის დროს სატვირთო საჰაერო მიმოსვლა, მასზე მაღალი მოთხოვნიდან გამომდინარე, თითქმის არ შეჩერებულა. 2020 წელს ტვირთების მოცულობამ 20052,94 ტონა შეადგინა, რაც მხოლოდ 19%-ით ნაკლები იყო 2019 წლის სიდიდესთან შედარებით (24800,741 ტონა). ამიტომ, აღსანიშნავია ის გარემოება, რომ ქართულმა სატვირთო ავიაკომპანია „Geo Sky“-იმ ამ პერიოდში დაიწყო რეგულარული სატვირთო რეისების განხორციელება ორი ახალი მიმართულებით (ფრანკფურტი და ჩენჩოუ).

2020 წელს სანახევროდ, უფრო ზუსტად კი 53%-ით, შეზღუდვების გამო, შემცირდა ჩვენი ქვეყნის საჰაერო სივრცის გამოყენება. შესაბამისად, დროის ამ მონაკვეთში მოხდა მხოლოდ 66782 გადაფრენის განხორციელება, ანუ 74190 გადაფრენით ნაკლები, ვიდრე 2019 წელს (140972 გადაფრენა).

2020 წლის განმავლობაში სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მიერ გაცემულ იქნა 2704 რეგულარული და არარეგულარული ფრენის ნებართვა. გარდა ამისა, 13 თანხმობა ქვეყნის შიგნით ფრენებისათვის, რომლებიც უცხოურმა ავიაკომპანიებმა განახორციელა.

2020 წელს საქართველოს საავიაციო ბაზარზე ინტენსიურ სამგზავრო ფრენებს ახორციელებდნენ Wizz Air, Turkish Airlines, Georgian Airways, Lufthansa, Air France, Qatar Airways, Pegasus, Lot Polish Airlines, Aircompany Armenia, SkyUp Airlines, Belavia, Isirair, Aegean Airlines, SCAT, Fly Dubai და Air Arabia. დროის ამ მონაკვეთში, შეზღუდვების გამო, სამგზავრო რეისები ახალი მიმართულებით არ განხორციელებულა.

არსებული მონაცემებით რეგულარული რეისებით გადაყვანილი მგზავრების პროცენტული წილი საქართველოს საავიაციო ბაზარზე პანდემიის პირველ წელს შემდეგი პირველი ათეულით იყო წარმოდგენილი [1]:

№	ავიაკომპანიები	გადაყვანილი მგზავრები	%-ლი წილი
1	Wizz Air	172012	23
2	Turkish Airlines	86562	12
3	Georgian Airways	43106	6
4	Belavia	39858	5
5	Pegasus	36050	5
6	SkyUp Airlines	34383	5
7	Fly Dubai	32232	4
8	Lufthansa	26197	4
9	Air Arabia	26073	4
10	Qatar Airways	21922	3

დანარჩენი ექვსი ოპერატორი ბაზრის წილის მხოლოდ 1-2-3%-ს ფლობდა. საერთო ჯამში 7%-ი მოდიოდა ქართულ ავიაკომპანიებზე (50777 მგზავრი), ხოლო, 93%-უცხოურებზე (692260 მგზავრი).

როგორც ცხრილის მონაცემებიდან ჩანს, პირველ ადგილზე უნგრული დაბალბიუჯეტური ავიაკომპანია Wizz Air იყო ბაზრის 23%-იანი წილით, მეორეზე თურქული ავიაკომპანია Turkish Airlines - 12%-იანი წილით და მესამეზე ქართული ავიაკომპანია Georgian Airways - 6%-იანი წილით.

მომდევნო, 2021 წელს, როდესაც საქართველოში მოხდა რეგულარული საჰაერო მიმოსვლის აღდგენა, მგზავრთნაკადის მაჩვენებელი მხოლოდ 48%-ით მიუახლოვდა პანდემიამდელ ნიშნულს. ამ პერიოდში საქართველოს აეროპორტები სულ 2496448 მგზავრს მოემსახურა, რაც 199%-ით მეტი იყო 2020 წლის მაჩვენებელთან შედარებით (1662602 მგზავრი) და 52%-ით შემცირებული 2019 წელთან მიმართებაში (2713018 მგზავრი).

მგზავრთნაკადის ყველაზე მაღალი ზრდა დაფიქსირდა ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტში, სადაც განხორციელდა 516017 მგზავრის მომსახურება. შესაბამისად, 2021 წელს გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობა გაიზარდა 903%-ით. ხოლო, მგზავრთნაკადის აღდგენის მაჩვენებელმა შეადგინა 83% 2019 წელთან შედარებით.

თბილისის საერთაშორისო აეროპორტი ჯამში 1683696 მგზავრს მოემსახურა. ეს სიდიდე 185%-ით მეტი იყო 2020 წლის შედეგთან შედარებით (1093573 მგზავრი) და 54%-ით ნაკლები 2019 წლის მონაცემებთან მიმართებაში (2008440 მგზავრი).

რეგულარული საჰაერო მიმოსვლის განხორციელება განახლებული ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტიდან, შედარებით გვიან, 2021 წლის აპრილიდან დაიწყო. მგზავრთნაკადის აღდგენის ჯამურმა მაჩვენებელმა 32% შეადგინა. აეროპორტის მეშვეობით 2021 წელს განხორციელდა 282514 მგზავრის მომსახურება, რაც 54%-ით მეტი იყო 2020 წლის ანალოგიურ მაჩვენებელთან შედარებით (98941 მგზავრი) და 68%-ით ნაკლები 2019 წლის ნიშნულზე (873616 მგზავრი).

ადგილობრივი დანიშნულების მესტიის აეროპორტი 2021 წელს სულ 5141 მგზავრს მოემსახურა, რაც 62%-ით მეტია 2020 წლის მაჩვენებელთან შედარებით (1976 მგზავრი) და 40%-ით ნაკლები 2019 წლის მაჩვენებელთან მიმართებაში (3484 მგზავრი). ხოლო, ამბროლაურის აეროპორტი იგივე პერიოდში 2000 მგზავრს მოემსახურა, რაც 65%-ით მეტია 2020 წლის სიდიდესთან შედარებით (786 მგზავრი) და მხოლოდ 2%-ით მეტი 2019 წლის ანალოგიურ მაჩვენებელთან მიმართებაში (34 მგზავრი).

გასული წლის განმავლობაში საქართველოს აეროპორტებში სულ 17984 რეისი შესრულდა. აქედან, რეგულარული იყო 10831, ჩარტერული კი 4153. ეს მაჩვენებელი 110%-ით მეტია 2020 წლის მაჩვენებელთან შედარებით (7851 რეისი) და 61%-ით ნაკლები 2019 წლის ნიშნულზე (24386 რეისი).

გადაზიდული ტვირთის მოცულობა 2021 წელს 18376,172 ტონა იყო, რაც 8%-ით ნაკლები იყო 2020 წლის სიდიდესთან შედარებით (20052,94 ტონა) და, საგრძნობლად, 25,9%-ით შემცირებული 2019 წელთან მიმართებაში (24800,741 ტონა).

როგორც ვიცით, 2021 წელს გააქტიურდა საჰაერო მიმოსვლა, როგორც საქართველოში, ისე სხვა სახელმწიფოებშიც. ამ პერიოდში ჩვენს ქვეყანაში დაფიქსირდა 87314 გადაფრენა, რაც 31%-ით მეტი იყო 2020 წლის მონაცემებთან შედარებით (66782 გადაფრენა) და 38%-ით ნაკლები 2019 წლის სიდიდესთან მიმართებაში (140972 გადაფრენა).

არსებული მონაცემებით რეგულარული რეისებით გადაყვანილი მგზავრების პროცენტული წილი საქართველოს საავიაციო ბაზრზე პანდემიის დაწყებიდან მეორე წელს შემდეგი ათეულით იყო წარმოდგენილი [2]:

საავიაციო ბაზრის %-ლი წილი 2021 წელს

ცხრილი 2

№	ავიაკომპანიები	გადაყვანილი მგზავრები	%-ლი წილი
1	Turkish Airlines	274404	11
2	Wizz Air	202286	8
3	SkyUp Airlines	192921	8
4	Pegasus	191784	8
5	Belavia	188438	8
6	Fly Dubai	135059	6
7	Flynas	124717	5
8	Israir	98098	4
9	Georgian Airways	72923	3
10	Air Arabia	72344	3

როგორც ცხრილის მონაცემებიდან ჩანს, 2021 წელს პირველ ადგილზე ავიაკომპანია Turkish Airlines იყო ბაზრის 11%-იანი წილით, მეორეზე და მესამეზე კი ავიაკომპანიები Wizz Air და SkyUp Airlines - ორივე 8%-იანი წილით. ქართული ავიაკომპანია Georgian Airways - 3%-იანი წილით, სამწუხაროდ, მხოლოდ მეცხრე პოზიციას იკავებდა.

2021 წლის ზაფხულში საქართველოს საავიაციო ბაზარზე ოპერირებდა 40 ავიაკომპანია, რაც 1 ავიაკომპანიით ნაკლები იყო 2019 წლის მაჩვენებელთან შედარებით. იმავე წლის დეკემბრის მდგომარეობით კი 34 ავიაგადამზიდავი დაფრინავდა, რაც, შესაბამისად 3 ერთეულით ნაკლები იყო 2019 წლის ანალოგიურ მაჩვენებელთან მიმართებაში.

გასული წლის 1 აგვისტოს მონაცემებით ფრენები ხორციელდებოდა 73 მიმართულებით, რაც 7 მიმართულებით ნაკლები უყო 2019 წლის მაჩვენებელთან შედარებით. ე.ი. მიმართულებების აღდგენა მოხდა 96%-ით. ხოლო,ზოგადათ, ზაფხულის მთლიან სეზონზე აღდგა ავიარეისების 88%. იმავე წლის დეკემბერში კი რეისები კვირაში 250-260 სიხშირით სრულდებოდა, რაც გულისხმობდა ფრენების

აღდგენას 85%-იანი ნიშნულით 2019 წლის ანალოგიურ სიდიდესთან მიმართებაში (კვირაში 295-305 სიხშირე).

2021 წელს საქართველოს საავიაციო ბაზარზე შემდეგი ავიაკომპანიები შემოვიდნენ: Eurowings, Bees Airline, Fly Arystan, Air Arabia Abu Dhabi, Middle East Airlines, Air Manas და Wizz Air Abu Dhabi. აქედან გამომდინარე, საჰაერო მიმოსვლა 17 ახალი მიმართულებით დაიწყო.

მიმართულებები და რეისების განმახორციელებელი ავიაკომპანიები
ცხრილი 3

№	საჰაერო მიმართულებები	ავიაკომპანიები
1	ალმათი - ბათუმი - ალმათი	Air Astana
2	ატირაუ - ქუთაისი - ატირაუ	Fly Arystan
3	აქტაუ - ქუთაისი - აქტაუ	Fly Arystan
4	შიკენტი - ქუთაისი - შიკენტი	Fly Arystan
5	ნურსულთანი - ქუთაისი - ნურსულთანი	Fly Arystan
6	გიუმრი - თბილისი - გიუმრი	Aircompany Armenia
7	თბილისი - ხერსონი - თბილისი	Bees Airline
8	დიუსელდორფი - თბილისი - დიუსელდორფი	Eurowings
9	ბიშკეკი - ბათუმი - ბიშკეკი	Air Manas
10	აბუ დაბი - თბილისი - აბუ დაბი	Air Arabia Abu Dhabi
11	მინსკი - ქუთაისი - მინსკი	Belavia
12	აქტობე - თბილისი - აქტობე	Scat
13	თბილისი - მიკოლაევი - თბილისი	Bees Airlines
14	გასიმი - თბილისი - გასიმი	Flynas
15	ფრანკფურტი - თბილისი - ბაქო	Lufthansa
16	ვარშავა - ბათუმი - ვარშავა	Lot Polish Airlines
17	აბუ დაბი - ქუთაისი - აბუ დაბი	Wizz Air Abu Dhabi

2021 წლის განმავლობაში სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მიერ გაცემულ იქნა დაახლოებით 3040 რეგულარული და არარეგულარული ფრენის ნებართვა. გარდა ამისა,

41 თანხმობა ქვეყნის შიგნით ფრენებისათვის, რომლებიც უცხოურმა ავიაკომპანიებმა განახორციელა.

აღსანიშნავია ის გარემოება, რომ 2021 წელს სატვირთო გადაზიდვების კუთხით საქართველოს საავიაციო ბაზარზე განხორციელდა საკმაოდ ბევრი სიახლე. შესაბამისად, გააქტიურდა ამ მიმართულებით ქართული ავიაკომპანიების ოპერირება. პირველად, ქართულმა ავიაგადამზიდავმა, კერძო ავიაკომპანია „Geo Sky“-იმ დაიწყო ჩინეთსა და ევროპაში რეგულარული სატვირთო გადაზიდვები. დღესდღეობით ამ შინაარსის ფრენები მიმდინარეობს ფრანკფურტის, ამსტერდამის, ჩჟენჩჟოუსა და გუანდჟოუს მიმართულებით. ასევე, ქართული სატვირთო ავიაკომპანია „Easy Charter“, რომელიც არის ე.წ. TCO-ს, ანუ ევროკავშირის ავტორიზაციის მფლობელი, ახორციელებს სატვირთო გადაზიდვებს ევროპის ქვეყნებში. გარდა ამისა, სატვირთო გადაზიდვების სეგმენტში დროის ამ მონაკვეთში შევიდნენ ავიაკომპანიები „Georgian Airways“ და „Myway Airlines“. მათ საჰაერო ფლოტს შეემატა თითო სატვირთო საჰაერო ლაინერი, რომლებმაც დაიწყეს ჩარტერული რეისების შესრულება მეზობელ ქვეყნებში, აზიასა და ევროპაში. უნდა აღინიშნოს ის გარემოებაც, რომ ავიაკომპანია „Silk Way West Airlines“-ის მიერ შესრულდა, კომერციული დატვირთვის კუთხით, ორი საკმაოდ მნიშვნელოვანი რეისი „ჩიკაგო - თბილისი - ბაქო“-ს მიმართულებით. ეს განხორციელდა საქართველოსა და აზერბაიჯანის საავიაციო ხელისუფლებებს შორის გამართული მოლაპარაკებების ფონზე. ფრენები ავიაკომპანიის ინფორმაციით კვლავაც დაიგეგმება.

განალიზებული ინფორმაცია განვაზოგადოთ შემდეგ ცხრილში:

ავიასაწარმოთა ანალიტიკური მახასიათებლები 2020-2021 წლებში ცხრილი 4

№	მაჩვენებლები	2019	2020	2021	დინამიკა %	
					2020	2021
					2019	2020
					დარებით	დარებით
1	საქართველოს აეროპორტები,	5209466	833846	249644	-84,0	+199,0
	ზ.			8		
2	თბილისის საერთ.	3102013	590123	168369	-84,0	+185,0

	როპორტი, მგზ.			6		
3	ქუთაისის საერთ. აეროპორტი, ზ.	873616	183873	282514	-79,0	+54,0
4	ბათუმის საერთ. აეროპორტი, ზ.	62415	51412	516017	-92,0	+903,0
5	მესტიის ადგილ. აეროპორტი, ზ.	8625	3165	5141	-63,0	+62,0
6	ამბროლაურის ადგილ. როპორტი	1966	1214	2000	-38,0	+65,0
7	რეისების ჯამური რაოდენობა	24386	7133	14984	-71,0	+110,0
8	სულ გადატანილი ტვირთი, ტონა	24800,74	20052,	18376,7	-19,0	-8,0
9	გადაფრენა. ერთეული	140972	66782	87314	-53,0	+31,0

წყარო: საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს 2020-2021 წლების ანგარიშები;

2020 წლის სტატისტიკური წელიწდეული.

როგორც ცხრილის მონაცემებიდან ჩანს, 2020 წლის მონაცემები 2019 წელთან შედარებით ყველა პარამეტრის მიხედვით საგრძნობლად იყო გაუარესებული. 2021 წელს კი 2020 წელთან შედარებით მახასიათებლები დადებითი დინამიკით დაფიქსირდა, თუმცა 2019 წლის მონაცემებს ვერ დაეწია. რაც შეეხება გადატანილ ტვირთს, ორივე საანალიზო პერიოდში მკვეთრ ვარდნას აქვს ადგილი.

პანდემიის პერიოდში მსოფლიოს მასშტაბით საჰაერო ტრანსპორტზე 60%-ით მგზავრთნაკადის სიდიდის შემცირება იწინასწარმეტყველა საერთაშორისო ორგანიზაცია ICAO-მ. მსგავსი პროგნოზი გააჟღერა ორგანიზაცია EUROCONTROL-მაც, რომელიც უზრუნველყოფს საჰაერო ნავიგაციის უსაფრთხოებას ევროპაში. მისი ყველაზე ოპტიმისტური სცენარით, ევროპის რეგიონი 2019 წლის საჰაერო მოძრაობის მაჩვენებლებს მხოლოდ 2023 წელს მიუახლოვდება, ხოლო 2024 წელს გადაუსწრებს. აღნიშნული იმ შემთხვევაშია შესაძლებელი, თუ ვაქცინის გლობალურად მიმოქცევაში ჩაშვება დროულად, ანუ 2021 წელს განხორციელდებოდა. ამავე სცენარის პირობებში, საქართველო 2019 წლის მაჩვენებლებს 2022 წელს დაუბრუნდება, ხოლო 2019 წლის

მაჩვენებლების გაუმჯობესებას მხოლოდ 2023 წლისათვის მოახერხებს. მაგრამ, ვაქცინა თუ არაეფექტური აღმოჩნდა, როგორც საქართველო, ისე ევროპის რეგიონი 2019 წლის ნიშნულს 2024 წელსაც ვერ დაუბრუნდება.

ლიტერატურა

1. საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს 2020 წლის ანგარიში
<https://gcaa.ge/wp-content/uploads/2021/03/GCAA-საქმიანობის ანგარიში-2020.pdf>;
2. საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს 2021 წლის ანგარიში
<https://gcaa.ge/wp-content/uploads/2022/03/GCAA-საქმიანობის ანგარიში-2021.pdf>
3. 2020 წლის სტატისტიკური წელიწდეული (ტრანსპორტი).