

საქართველოს საჰაერო ტრანსპორტზე მგზავრ და ტვირთბრუნვიდან მიღებული
შემოსავლების გავლენა ეკონომიკის მდგრად განვითარებაზე

თინათინ დოლიაშვილი, პროფესორი

ილონა ხუხუა, დოქტორანტი

საქართველოს დავით აღმაშენებლის სახელობის უნივერსიტეტი

DOI: <https://doi.org/10.52340/spectri.2023.08.02.12>

აბსტრაქტი

მდგრადი განვითარება განვითარების ისეთი ფორმაა, რომელიც გულისხმობს ქვეყნის ეკონომიკურ წინსვლას, საზოგადოების წევრების სოციალური და გარემოსდაცვითი ინტერესების გათვალისწინებას. საქართველოს ტერიტორია აზიისა და ევროპის გასაყარზე მდებარეობს. ე.ი. ის „XXI საუკუნის ახალი აბრეშუმის გზის“ ტრანზიტული ფუნქციის ოპტიმალური მოცულობით განმარტორციელებელი ქვეყანა უნდა გახდეს და ჩამოყალიბდეს, როგორც ტვირთგადაზიდვების, ანუ სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური ჰაბი, სადაც მნიშვნელოვანი როლი განკუთვნილი ექნება საჰაერო ტრანსპორტს. შპს „საქართველოს გაერთიანებული აეროპორტების“ საავიაციო შემოსავლებზე ტვირთბრუნვისა და მგზავრბრუნვის ფაქტორულმა, კორელაციურმა ანალიზმა გვიჩვენა, რომ საავიაციო შემოსავლების ცვლილებაზე ხუთწლიან პერიოდში (2017-2021) ტვირთბრუნვის დინამიკურმა ჯამურმა ცვლილებამ 7,69% გავლენა მოახდინა. ეს კი საბოლოოდ ნიშნავს იმას, რომ საავიაციო შემოსავლების მხოლოდ 0,59% არის მიღებული ტვირთბრუნვის ხარჯზე. ფაქტი გასაგებიცაა წლების განმავლობაში მაჩვენებლის დაბალი სიდიდეების გამო, რასაც ვერ უშველა 2021 წლის მაღალმა მახასიათებელმა. რაც შეეხება მგზავრბრუნვის გავლენას მისმა ჯამურმა დინამიკურმა ცვლილებამ 45,4% გავლენა იქონია. ე.ი. საავიაციო შემოსავლების მხოლოდ 21,1% მიღებულია მგზავრბრუნვის ხარჯზე. ეს სიდიდე გაცილებით მაღალი იქნებოდა, რომ არა პანდემიის შედეგები.

ბრიუსელსა და თბილისში ჩატარებული „გლობალური კარიბჭისა“ და მეოთხე „აბრეშუმის გზის“ ფორუმენზე საქართველოს პრემიერ მინისტრისა და უცხოელი კოლეგების გამოსვლებში აქცენტები გაკეთდა უახლოეს მომავალში ქვეყნის ტრანზიტული ფუნქციის სრულ ამოქმედებასთან დაკავშირებით, სადაც საჰაერო ტრანსპორტს სხვა სახის ტრანსპორტთან ერთად უმნიშვნელოვანესი როლი დაეკისრება ახალი აეროპორტისა და ლოჯისტიკური ცენტრების მშენებლობის, ძველის მოდერნიზირებისა და სრულად ამოქმედების ხარჯზე.

Tinatin Doliashvili, Professor

Ilona Khukhua, PhD Student

David Aghmashenebeli University of Georgia

The Impact of Georgian Airline Revenues with Passenger and Cargo on Sustainable Economic Development

Abstract

Sustainable development is a form of development that involves the economic progress of the country, considering the social and environmental interests of society members. The territory of Georgia is located at the intersection of Asia and Europe. This means that Georgia should become a country implementing the transit function of the "New Silk Road of the 21st Century" with the optimal volume and should be established as a cargo transportation, i.e. transport-logistics hub, where air transport will play an important role. The factorial, correlational analysis of cargo turnover and passenger turnover on the aviation revenues of United Airports of Georgia LLC showed us that the dynamic total change of cargo turnover had a 7.69% impact on the change of aviation revenues in the five-year period (2017-2021). This ultimately means that only 0.59% of aviation revenues are earned from cargo turnover. The fact is clear due to the low values of the indicator over the years, which

could not be increased with the high numbers of 2021. As for the impact of passenger turnover, its total dynamic change had a 45.4% impact, so only 21.1% of aviation revenues are earned from passenger traffic. This amount would be much higher if it were not for the consequences of the pandemic.

In the speeches of the Prime Minister of Georgia and his foreign colleagues at the "Global Gateway" and the fourth "Silk Road" forum held in Brussels and Tbilisi, emphasis was made on the full implementation of the country's transit function in the near future, where air transport, along with other types of transport, will play an important role in the new airport at the expense of construction of logistics centers, modernization of the old ones and their full operation.

მდგრადი განვითარება არის ადამიანების კეთილდღეობის, მათი ცხოვრების დონის ზრდისა და სამომავლოდ საჭირო რესურსებით უზრუნველყოფის შესაძლებლობა. შესაბამისად, ის განვითარების ისეთი ფორმაა, რომელიც გულისხმობს ქვეყნის ეკონომიკურ წინსვლას, საზოგადოების წევრების სოციალური და გარემოსდაცვითი ინტერესების გათვალისწინებას. 2015 წელს გაერომ შეიმუშავა მდგრადი განვითარების კონცეფცია, რომელიც აერთიანებს 17 მიზანსა და 169 ამოცანას. მიუხედავად იმისა, რომ ისინი ეხება განსხვავებულ სფეროებსა და მიმართულებებს, მათი მიღწევა შეუძლებელია ურთიერთისაგან დამოუკიდებლად. ჩვენი ქვეყანა თავიდანვე ჩაერთო ამ პროცესში 17 მიზნითა და 93 ამოცანით, რომლებიც ეროვნულ პრიორიტეტს წარმოადგენს. ორი ანგარიში პუნქტების შესრულებაზე უკვე წარდგენილია, საბოლოო ანგარიში კი შემუშავდება 2030 წლისათვის. [1]

საქართველოს ტერიტორია აზიისა და ევროპის გასაყარზე მდებარეობს. ე.ი. ის „XXI საუკუნის ახალი აბრეშუმის გზის“ ტრანზიტული ფუნქციის ოპტიმალური მოცულობით განმახორციელებელი ქვეყანა უნდა გახდეს და ჩამოყალიბდეს, როგორც ტვირთგადაზიდვების, ანუ სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური ჰაბი, სადაც მნიშვნელოვანი როლი განკუთვნილი ექნება საჰაერო ტრანსპორტს.

საჰაერო ტრანსპორტი არის რთული სისტემა, ეროვნული ეკონომიკის უმნიშვნელოვანესი და სპეციფიკური დარგი, რომელიც ტრანსპორტის სახეებს შორის ყველაზე სწრაფი, უსაფრთხო და გადაადგილების პროცესში ნაკლებად შეზღუდული ტრანსპორტის სახეობაა. გარდა ამისა, ის ემსახურება ადამიანების გადაყვანასა და ტვირთის გადაზიდვას შორ მანძილზე. მისი სრული დატვირთვით გამოყენება ხელს შეუწყობს ქვეყნის ეკონომიკის მდგრად განვითარებას და გაეროს მოთხოვნების დაკმაყოფილებას.

ტვირთის გადატანა და მგზავრების გადაყვანა საჰაერო ტრანსპორტით აეროპორტებიდან ხდება, როგორც ეროვნული, ისე უცხოური ავიაკომპანიების მიერ.

შპს „საქართველოს გაერთიანებული აეროპორტები“ შემოსავალს ქვეყნის ხუთი ფუნქციონირებადი აეროპორტიდან ღებულობს. თბილისისა და ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტებიდან, რომლის ოპერატორია თურქული კომპანია „ტავ ურბან საქართველო“, შემოსავლის სახით გაერთიანებაში შემოდის მხოლოდ საკომისიო. შესაბამისად, სრულ შემოსავალს ის მხოლოდ დანარჩენი, ერთი საერთაშორისო (ქუთაისი) და ორი ადგილობრივი დანიშნულების (მესტია და ამბროლაური) აეროპორტიდან იღებს, რომელთა ოპერატორიც თვითონ არის.

გაერთიანების მთლიან საექსპლუატაციო შემოსავალში შედის საავიაციო, არასავიაციო, გაცემული კონცესიის უფლებებიდან მიღებული და საიჯარო შემოსავლები. საავიაციო შემოსავალი მთლიანი საექსპლუატაციო შემოსავლის მთავარი წყაროა.

შპს „საქართველოს გაერთიანებული აეროპორტების“ საავიაციო შემოსავლების მახასიათებლები (მლნ. ლარი)

ცხრილი 1

მაჩვენებლები	წლები				
	2017	2018	2019	2020	2021
სულ საექსპლუატაციო შემოსავალი	54,848	62,440	66,014	35,228	66,830
მ.შ. საავიაციო შემოსავალი	28,518	34,288	34,703	10,441	36,585
დინამიკა, %	100,0	+20,23	+1,21	-69,91	+250,4
ხვ.წილი მთლიან შემოსავალში, %	51,99	54,91	52,57	29,64	54,74
აქედან თბილისის აეროპორტი	22,651	27,419	25,045	8,627	26,923
დინამიკა, %	100,0	+21,05	-8,66	-65,55	+212,08
ხვ.წილი საავიაციო შემოსავალში, %	79,43	79,97	72,17	82,63	73,59
ბათუმის აეროპორტი	2,546	3,164	3,809	0,458	5,884

დინამიკა, %	100,0	+24,27	+20,39	-87,98	+1184,72
ხვ.წილი საავიაციო შემოსავალში,%	8,93	9,23	10,98	4,39	16,08
ქუთაისის აეროპორტი	3,255	3,636	5,762	1,319	3,714
დინამიკა, %	100,0	+11,71	+58,47	-77,11	+181,58
ხვ.წილი საავიაციო შემოსავალში,%	11,41	10,60	16,60	12,63	10,15
მესტიის აეროპორტი	0,053	0,053	0,068	0,026	0,044
დინამიკა, %	100,0	-	+28,30	-61,76	+69,23
ხვ.წილი საავიაციო შემოსავალში,%	0,19	0,15	0,20	0,25	0,12
ამბროლაურის აეროპორტი	0,013	0,016	0,019	0,011	0,020
დინამიკა, %	100,0	+23,08	+18,75	-42,11	+81,82
ხვ.წილი საავიაციო შემოსავალში,%	0,05	0,05	0,05	0,11	0,05

როგორც ცხრილის მონაცემებიდან ჩანს, შემოსავლების დინამიკა ხუთწლიან პერიოდში როგორც მთლიანად საავიაციო შემოსავლების მიხედვით, ისე აეროპორტების შესაბამისადაც ძირითადად ზრდის, მაგრამ მერყევი ტენდენციით ხასიათდებოდა. გამონაკლისი, 2020 წელი იყო, როდესაც მსოფლიოში მძვინვარებდა COVID-19 პანდემია. მან ძალიან დიდი ზიანი მიაყენა საქართველოში სამოქალაქო ავიაციის სექტორის ეკონომიკური განვითარების პროცესს. 2021 წელს კი, შემოსავლები ყველა პარამეტრის მიხედვით მკვეთრად გაიზარდა და გადააჭარბა კიდევ კოვიდამდელი პერიოდის ნიშნულს სამივე საერთაშორისო და ერთი ადგილობრივი დანიშნულების (ამბროლაური) აეროპორტების მიხედვით. საკომისიოს განსაკუთრებული ზრდა 1184,72%-ით დაფიქსირდა ბათუმის აეროპორტში. გამონაკლისი ამ მიმართულებით ადგილობრივი დანიშნულების მესტიის აეროპორტია, რომლის მონაცემებიც 2021 წელს ნაკლები იყო, ვიდრე 2017-2019 წლებში. ეს გამოწვეულია ამ პერიოდში ტურისტული ნაკადის შემცირებით რეგიონში. [2]

რაც შეეხება აეროპორტების შემოსავლების ხვედრით წილს გაერთიანების საავიაციო შემოსავლებში, ყველაზე მაღალი სიდიდით თბილისის საერთაშორისო აეროპორტი ხასიათდება. 2020 წელს კი ამ აეროპორტის შემოსავლების საკომისიოს ხვედრითმა წილმა მთლიან შემოსავლებში საკმაოდ მაღალი ნიშნული 82,63%-ი შეადგინა, რაც განაპირობა სარეკატრიაციო ფრენების, შეუფერხებელი ტვირთგადაზიდვების, მედიკამენტებისა და სამედიცინო აღჭურვილობის ტრანსპორტირების გასწორციელებამ.

საავიაციო შემოსავალი მიიღება უშუალოდ გადატანილი ტვირთის მოცულობისა და გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობის შესაბამისად ტვირთბრუნვისა და მგზავრბრუნვის მაჩვენებლების მიხედვით საშუალო საშემოსავლო განაკვეთის გათვალისწინებით.

ტვირთბრუნვა მიიღება გადატანილი ტვირთისა და გადატანის საშუალო მანძილის ნამრავლი. ხოლო, მგზავრბრუნვა წარმოადგენს გადაყვანილი მგზავრებისა და გადაყვანის საშუალო მანძილის ნამრავლს.

**საჰაერო ტრანსპორტის ტვირთბრუნვისა და მგზავრბრუნვის მახასიათებლები
(მლნ. ტკმ; მლნ. მგზკმ)**

ცხრილი 2

მაჩვენებლები	წლები				
	2017	2018	2019	2020	2021
საჰაერო ტრანსპორტის ტვირთბრუნვა	149,8	229,0	268,6	438,4	812,0
დინამიკა, %	100,0	+52,9	+1,7	+63,22	+85,22
საჰაერო ტრანსპორტის მგზავრბრუნვა	711,6	1168,5	1278,0	256,8	173,0
დინამიკა, %	100,0	+64,2	+9,4	-79,91	-32,63

როგორც ვხედავთ, მგზავრბრუნვის მაჩვენებელი 2017-2019 წლების შუალედში მზარდი ტენდენციით ხასიათდებოდა, განსაკუთრებით 2018 წელს 2017 წელთან შედარებით, როდესაც დინამიკური ზრდა 64,2%-ის ოდენობით დაფიქსირდა. ეს გარემოება გამოიწვია ამ პერიოდში საქართველოს საავიაციო ბაზრის განსაკუთრებულმა გააქტიურებამ (ავიაკომპანიების რიცხვისა და მიმართულებების მკვეთრი ზრდა). პანდემიის პერიოდში კი მაჩვენებლის სიდიდე დაეცა 79,91%-ით. 2021 წელს მგზავრბრუნვის შემცირების ტენდენცია გაგრძელდა და სიდიდის მნიშვნელობამ (-32,63)% შეადგინა 2020 წელთან შედარებით. [4]

ტვირთის გადატანას ჯერჯერობით მხოლოდ თბილისის აეროპორტი ახორციელებს. შესაბამისად, ტვირთბრუნვის მახასიათებელიც დაბალია. თუმცა, მისი მნიშვნელობები საანალიზო წლების მიხედვით მზარდი ტენდენციისა იყო, განსაკუთრებით პანდემიის პირველ წელს. 2021 წელს ზრდის ტენდენცია შენარჩუნდა და ნიშნული +85,22% იყო, რაც განაპირობა ახალი სატვირთო რეისების განხორციელებამ აზიისა და ევროპის რეგიონებში.

ვინაიდან, საქართველო „XXI საუკუნის ახალი აბრეშუმის გზის” შემადგენელი ნაწილია სატრანზიტო ფუნქციით, ეს გარემოება აუცილებლად და მაღალი ეფექტიანობით უნდა იქნეს გამოყენებული საჰაერო ტრანსპორტის კუთხითაც. შესაბამისად, ორი ლოჯისტიკური ცენტრის ექსპლოატაციაში სრულად შესვლის შემდგომ, სადაც მოხდება არა მარტო ტვირთის დასაწყობება, არამედ ტექნოლოგიურ ხაზებზე მათი გადამუშავებაც, მდგომარეობა საგრძნობლად გაუმჯობესდება. თბილისის ლოჯისტიკური ცენტრი (სოფელი კუმისი) გაზრდის თბილისის აეროპორტის სატვირთო ნაკადს. ხოლო, ქუთაისის ლოჯისტიკური ცენტრი (აეროპორტის მიმდებარე ტერიტორია - კოპიტნარი) ასპარეზზე გამოიყვანს ქუთაისის აეროპორტს. ყოველივე ეს კი საბოლოო ჯამში, ხელს შეუწყობს საქართველოში ინტერ/მულტიმოდალური ავიასატრანსპორტო ჰაბის ჩამოყალიბების პროცესს. გარდა ამისა, თბილისში მეორე საერთაშორისო აეროპორტის მშენებლობა და ექსპლოატაციაში შეყვანა, ქუთაისის აეროპორტის გადიდება და მოდერნიზება ამ მიზნით ყელსაყრელი იქნება.

კორელაციური ანალიზის საფუძველზე განვსაზღვროთ საავიაციო შემოსავლების დინამიკურ ცვლილებაზე ტვირთბრუნვისა და მგზავრბრუნვის მაჩვენებლების სიდიდეთა გავლენა 2017-2021 წლების ხუთწლიან მონაკვეთში. ვინაიდან წინა წლის სტატისტიკური მასალა ქვეყნდება მომდევნო წლის ბოლოს, ხოლო ფინანსური და მმართველობითი ანგარიშგებები მზადდება ყოველი წლის ბოლოსათვის, კორელაციაში არ არის გათვალისწინებული 2022 წელს გამოქვეყნებული ინფორმაცია საავიაციო შემოსავლების მიხედვით. ამაზე ვისაუბრებთ ცალკე.

სავიაციო შემოსავლებზე ტვირთბრუნვის გავლენის განსაზღვრის ალგორითმი
ცხრილი 3

წლები (n)	x	y	xy	x ²	y ²
2017	1.498	2.8518	4.272	2.244	8.133
2018	2.290	3.4288	7.852	5.244	11.757
2019	2.686	3.4703	9.321	7.215	12.043
2020	4.384	1.0441	4.577	19.219	1.090
2021	8.128	3.6585	29.736	66.064	13.385

$\Sigma n = 5$	$\Sigma x = 18.986$	$\Sigma y = 14,454$	$\Sigma xy = 55.758$	$\Sigma x^2 = 99.986$	$\Sigma y^2 = 46,408$
----------------	---------------------	---------------------	----------------------	-----------------------	-----------------------

კორელაციის კოეფიციენტი (r) = $[(n \cdot \Sigma xy) - (\Sigma x \cdot \Sigma y)] / \sqrt{[(n \cdot \Sigma x^2) - (\Sigma x)^2] \cdot [(n \cdot \Sigma y^2) - (\Sigma y)^2]}$ = 0,0769

დეტერმინაციის კოეფიციენტი (D) = $r^2 = 0,0059$

ე.ი. საავიაციო შემოსავლების ცვლილებაზე ხუთწლიან პერიოდში ტვირთბრუნვის დინამიკურმა ჯამურმა ცვლილებამ 7,69% გავლენა მოახდინა. ეს კი საბოლოოდ ნიშნავს იმას, რომ საავიაციო შემოსავლების მხოლოდ 0,59% არის მიღებული ტვირთბრუნვის ხარჯზე. ფაქტი გასაგებიცაა წლების განმავლობაში მაჩვენებლის დაბალი სიდიდეების გამო, რასაც ვერ უშველა 2021 წლის მაღალმა მახასიათებელმაც.

საავიაციო შემოსავლებზე მგზავრბრუნვის გავლენის განსაზღვრის ალგორითმი

ცხრილი 4

წლები (n)	x	y	xy	x ²	y ²
2017	7.116	2.8518	20,293	50,637	8,133
2018	11.685	3.4288	40,066	136,539	11,757
2019	12.780	3.4703	44,350	163,3284	12,043
2020	2.568	1.0441	2,681	6,595	1,090
2021	1.730	3.6585	6,3292	2,9929	13,385
$\Sigma n = 5$	$\Sigma x = 35,879$	$\Sigma y = 14,4535$	$\Sigma xy = 113,719$	$\Sigma x^2 = 360,095$	$\Sigma y^2 = 46,408$

კორელაციის კოეფიციენტი (r) = 0,454

დეტერმინაციის კოეფიციენტი (D) = 0,211

აქედან გამომდინარე, საავიაციო შემოსავლების ცვლილებაზე ხუთწლიან მონაკვეთში მგზავრბრუნვის ჯამურმა დინამიკურმა ცვლილებამ 45,4% გავლენა იქონია. ე.ი. საავიაციო შემოსავლების 21,1% მიღებულია მგზავრბრუნვის ხარჯზე. ეს სიდიდე გაცილებით მაღალი იქნებოდა, რომ არა პანდემიის შედეგები.

რაც შეეხება 2022 წელს, მოგება/ზარალისა და სრული შემოსავლების ანგარიშგებაში მთლიანი ამონაგები აეროპორტების მიხედვით არ არის ჩაშლილი. ამიტომ შედარება გაკეთდა გამსხვილებულ სიდიდეებს შორის. კერძოდ, 2022 წელს აეროპორტების გაერთიანების ამონაგებმა შეადგინა 85,744 მლნ. ლარი, რაც 28,302%-ით აღემატება 2021 წლის სიდიდეს - 66,830 მლნ. ლარს. მოგება კი 2022 წელს 18,917 მლნ. ლარი იყო და 2021

წელთან შედარებით უმნიშვნელოდ, მაგრამ 0,57%-ით (19,025 მლნ. ლარი) შემცირდა. ეს გამოიწვია უცხოური ვალუტის კურსის ცვლილებით მიღებული ზარალის ზრდამ: 2021 წელს ზარალმა შეადგინა 2,465 მლნ. ლარი, 2022 წელს კი 7,422 მლნ. ლარი. ზრდა-201,1%. [3]

ბრიუსელსა და თბილისში ჩატარებული „გლობალური კარიბჭისა“ და მეოთხე „აბრეშუმის გზის“ ფორუმენზე საქართველოს პრემიერ მინისტრისა და უცხოელი კოლეგების გამოსვლებში აქცენტები გაკეთდა უახლოეს მომავალში ქვეყნის ტრანზიტული ფუნქციის სრულ ამოქმედებასთან დაკავშირებით, სადაც საჰაერო ტრანსპორტს სხვა სახის ტრანსპორტთან ერთად უმნიშვნელოვანესი როლი დაეკისრება.

გამოყენებული ლიტერატურა

1. მაია ბლიაძე, თეონა შუბლაძე, ნათია სარალიძე, მარიამ არჩუაძე. გარემოსდაცვითი და აგრარული განათლება სკოლაში. მომზადებულია საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს სსიპ გარემოსდაცვითი ინფორმაციისა და განათლების ცენტრის მიერ. თბილისი, 2020 .
2. შპს „საქართველოს გაერთიანებული აეროპორტების“ 2017-2021 წლების აუდიტირებული ფინანსური ანგარიშგებები და მმართველობითი ანგარიშგება
3. შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება. ფასს-ის მიხედვით მომზადებული ფინანსური ანგარიშგება, მმართველობის ანგარიშგება და დამოუკიდებელი აუდიტორის დასკვნა. 2022 წლის 31 დეკემბერი
4. სტატისტიკური წელიწდეული 2022 წლის 28 დეკემბრის მდგომარეობით