

საქართველოს დავით აღმაშენებლის სახელობის უნივერსიტეტი

David Aghmashenebeli University of Georgia

სამეცნიერო ჟურნალი

ს პ ე ქ ტ რ ი

SCIENTIFIC JOURNAL

S P E C T R I

№3

თბილისი Tbilisi  
2020

საქართველოს დავით აღმაშენებლის სახელობის უნივერსიტეტის  
სამეცნიერო ჟურნალი „სპექტრი“

**სარედაქციო კოლეგია:**

მთავარი რედაქტორი - ნინო მეგრელიშვილი, პროფესორი

მთავარი რედაქტორის მოადგილე - ქეთევან ნანობაშვილი, პროფესორი

პასუხისმგებელი მდივანი - რუსუდან კავთიაშვილი, პროფესორი

**მედიცინა:**

ნანა თევზაძე - პროფესორი

დავით ღვინიაშვილი - პროფესორი

ნონა თადუმაძე - ასოცირებული პროფესორი

ნუნუ ხეცურიანი - ასოცირებული პროფესორი

ნინო ნანობაშვილი - ასოცირებული პროფესორი

**სამართალი:**

გიორგი გოგიაშვილი - პროფესორი

ციალა ჩქარეული - პროფესორი

პოლიკარპე მონიავა - პროფესორი

**ბიზნესი და სოციალური მეცნიერებები:**

დავით კვიციანი - პროფესორი

ვახტანგ ანთია - პროფესორი

მაკა დოლიძე - ასოცირებული პროფესორი

**ჰუმანიტარული მეცნიერებები:**

გიორგი კალანდია - პროფესორი

გამოქვეყნებული სტატიის ავტორი არის პასუხისმგებელი სტატიის სიზუსტეზე და შესაძლოა, მისი პოზიცია არ გამოხატავდეს ჟურნალის სარედაქციო კოლეგიის შეხედულებებს.

დაუშვებელია აქ გამოქვეყნებული მასალის გავრცელება-გამრავლება კომერციული მიზნებისთვის.

© საქართველოს დავით აღმაშენებლის სახელობის უნივერსიტეტი  
გამომცემლობა „უნივერსალი“ 2020

ISSN 2587-4810

**DAVID AGHMASHENEBELI UNIVERSITY OF GEORGIA  
SCIENTIFIC JOURNAL „SPECTRI“**

**Editorial Board:**

Editor-in-chief - **Nino Megrelishvili**, Professor  
Deputy Editor-in-chief - **Ketevan Nanobashvili**, Professor  
Responsible Secretary - **Rusudan Kavtashvili**, Professor

**Medicine:**

**Nana Tevzadze** - Professor  
**David Gviniashvili** - Professor  
**Nona Tadumadze** - Associate Professor  
**Nunu Khetsuriani** - Associate Professor  
**Nino Nanobashvili** - Associate Professor

**Law:**

**Giorgi Gogiashvili** - Professor  
**Tsiala Chkareuli** - Professor  
**Polikarpe Moniava** - Professor

**Business and Social Sciences:**

**David Kbiladze** - Professor  
**Vakhtang Antia** - Professor  
**Maka Dolidze** - Associate Professor

**Humanitarian Sciences:**

**Giorgi Kalandia** - Professor

The authors of the articles published in this journal are each solely responsible for the accuracy of their respective articles and do not necessarily reflect the views of the journals Editorial Board.

Reproduction or distribute on of the materials published in this journal for commercial purposes is prohibited.

© David Aghmashenebeli University of Georgia

Press Publisher „Universali“ 2020

**ISSN 2587-4810**

**თინათინ დოლიაშვილი**

საქართველოს დავით აღმაშენებლის სახელობის უნივერსიტეტი

David Aghmashenebeli University of Georgia

**ვახტანგ ნადირაძე**

საქართველოს დავით აღმაშენებლის სახელობის უნივერსიტეტი

David Aghmashenebeli University of Georgia

### **საქართველოს ავიაბაზარი და მისი პერსპექტივები**

საქართველო განსაკუთრებით მდიდარია ბუნებრივი და კულტურული რესურსებით, რომელთა ოპტიმალური გამოყენებაც შესაძლებელს გახდის, რომ ქვეყანა აქციოს მსოფლიო დონის ტურისტულ პროდუქტად და უნიკალური შთაბეჭდილებების მიღების შესაძლებლობად. ასეთი სახის სტრატეგიული მიდგომა უფრო მეტად მოიზიდავს მაღალი გადახდისუნარიან ტურისტებს არა მხოლოდ პოსტსაბჭოთა, არამედ ევროკავშირის, ამერიკის, ახლო აღმოსავლეთისა და აზიის ქვეყნებიდან. ამისათვის კი, უპირველეს ყოვლისა, საჭიროა მნიშვნელოვანი ტურისტული ბაზრებიდან მოხერხებული და ხელმისაწვდომი საჰაერო მიმოსვლის უზრუნველყოფა მგზავრობის გამარტივების საფუძველზე. ყოველივე ზემოაღნიშნული თავის მხრივ მოითხოვს სამოქალაქო ავიაციის დარგის კიდევ უფრო მეტ განვითარებას, რაც ხელს შეუწყობს როგორც საერთაშორისო, ისე ადგილობრივი რეისების რაოდენობის ზრდას. შესაბამისად, ბიზნეს გარემოს გაუმჯობესება შეუძლებელია სახელმწიფოსა და კერძო კომპანიებს შორის ეკონომიკური თანამშრომლობის ფორმების განვითარების გარეშე, რაც საბოლოო ჯამში უზრუნველყოფს არა მხოლოდ ავიაციის, არამედ მთლიანად ქვეყნის ერთიანი სატრანსპორტო სისტემის ეფექტიან საქმიანობას. ბოლო ათი წლის განმავლობაში ვიზიტორთა რაოდენობა საქართველოში მაღალი ზრდის ტემპით ხასიათდება. 2009 წელს ქვეყანას ესტუმრა 1,5 მლნ. კაცი, ხოლო 2018 წლის მონაცემებით - 8,2 მლნ. კაცზე - მეტი, ზრდა 447 %-ია. თუმცა მათ მიერ დახარჯული თანხა მხოლოდ მცირედით გაიზარდა და მნიშვნელოვნად ჩამორჩება გლობალურ საშუალო მაჩვენებელს. 2009 წელს შემოსავალმა 476 მლნ. აშშ დოლარი შეადგინა, ხოლო 2018 წლის მონაცემებით მან 2,7 მილიარდ აშშ დოლარს გადააჭარბა, ზრდა 467 %-ია. ამას განაპირობებს ვიზიტორთა წარმომავლობა, რომელთა დაახლოებით 88% მეზობელი ქვეყნებიდან არის და აქედან 85% სახმელეთო ტრანსპორტით შემოდის საქართველოში. შესაბამისად, საჰაერო ტრანსპორტით სარგებლობს ვიზიტორთა მხოლოდ 12%.

საჰაერო ტრანსპორტით მომსახურება ხორციელდება ხუთი აეროპორტის მეშვეობით, სადაც ოპერირებს სამოცამდე ავიაგადამზიდავი. თბილისის შოთა რუსთაველისა და ბათუმის ალექსანდრე ქართველის სახელობის საერთაშორისო აეროპორტები იმართება თურქული კომპანია „ტავ ურბან საქართველო“-ს მეშვეობით 2005 წლის 31 ოქტომბრიდან. განახლებული ხელშეკრულების ვადა 2027 წელს იწურება. მას ძალიან მაღალი და კაბალური ტარიფები, მოსაკრებელი და ტაქსით მომსახურება აქვს, ხოლო სერვისი და ინფრასტრუქტურა დაბალ დონეზეა, მიუხედავად განხორციელებული მშენებლობის და შემდგომი რეაბილიტაციისა. არსებული ვითარება ცხადყოფს, რომ ამ კომპანიის პოლიტიკა არის არა ქართული ავიაციის, არამედ თურქეთის ჰაბის განვითარება. ეს გასაგებიც არის. მაგრამ ამგვარი მიდგომით საქართველო ვერ გაუწევს კონკურენციას სტამბოლის აეროპორტებს. ეს გარემოება კი თავის

მხრივ დააქვეითებს ქართული ავიაბაზრის კონკურენტუნარიანობას. „ტავ ურბან საქართველო“-ს ჩვენი ქვეყნიდან ყოველწლიურად 400 მლნ. ლარზე მეტი წმინდა მოგება მიაქვს. სანაცვლოდ თბილისში ყველაზე ცუდი აეროპორტი გვაქვს, ხოლო ბათუმში ყოველმხრივ გაუსადლისი პირობები, რაც ქართულ ავიაციას სულ უფრო და უფრო აზარალებს [1]. რუსეთის მიერ 2018 წლის ზაფხულში საქართველოსთან ავიაგადაზიდვების აკრძალვამ უფრო აქტიური გახდა ალტერნატიული ბაზრების ათვისების საკითხი. მაგრამ ზემოაღნიშნულმა გარემოებებმა ამას შეუშალეს ხელი. შესაბამისად, ვერც თბილისის და ვერც ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტები სათანადოდ ვერ განვითარდება, თუმცა ეს უმნიშვნელოვანესია ქართული ავიაციისთვის. შედეგად, თბილისის აეროპორტი კარგა ხანს ვერ გახდება საავიაციო ჰაბი, ხოლო ბათუმის - ქვეყანაში ტურიზმის განვითარების მძლავრი სუბიექტი. აქედან გამომდინარე, მარტო ქუთაისის დავით აღმაშენებლის სახელობის საერთაშორისო აეროპორტი ვერ უზრუნველყოფს ამ მასშტაბებზე გასვლას, თუმცა ბოლო ხუთი წლის განმავლობაში აქედან არაერთი დაბალბიუჯეტის კომპანია ახორციელებს ფრენებს და მათი რიცხვი იზრდება. რაც შეეხება ადგილობრივ, მესტიისა და ამბროლაურის აეროპორტებს, მათი საქმიანობა ვითარდება, მაგრამ ძალიან დაბალი ტემპებით. მიუხედავად ყველაფრისა, ქართული საავიაციო ბაზარი მზარდია და მიმდინარე წლის 9 თვის მონაცემებით საქართველოს აეროპორტებმა 4 მლნ. მგზავრზე მეტი გადაიყვანა ანალოგიურ პერიოდთან შედარებით. წილების გადანაწილებაზე თუ ვიმსჯელებთ, ბაზარზე მაინც აღნიშნება კონკურენტუნარიანი გარემო, რაც საშუალებას იძლევა ახალი კომპანიების მოზიდვის მოტივაციასთან დაკავშირებით. ეს ნათლად ჩანს იმაში, რომ ბაზრის 88% უცხოურ კომპანიებს აქვთ ათვისებული, 12% კი ქართული ავიაკომპანიები ინაწილებენ. დადებით მხარესთან ერთად, ამ ფაქტს, რა თქმა უნდა, უარყოფითი მიმართულებაც თან სდევს - საქართველოდან სპეციალისტების დიდი ნაწილი უცხოეთში ახერხებს გადაჭრას თავის დასაქმების პრობლემა სხვადასხვა მისიების შესრულებისას და საკმაოდ მაღალი შედეგით, რაც საბოლოო ჯამში - ქვეყნიდან ოჯახების მიგრაციის საფუძველი ხდება [2].

საქართველოს ცა იღებს შემოსავლებს სატრანზიტო ფრენებიდანაც - მასზე გამავალი საერთაშორისო რეისების დისპეცერიზაციით. ამ მომსახურებას და ზოგადად ცაზე საჰაერო ტრანსპორტის მოძრაობის კონტროლს ახორციელებს სახელმწიფო კომპანია „საქაერონავიგაცია“. 2018 წლის მდგომარეობით გამოქვეყნებული ფინანსური ანგარიშგების მიხედვით ორგანიზაციამ საანგარიშგებო პერიოდის განმავლობაში 83 მლნ. ლარის შემოსავალი მიიღო, ხოლო მისი წმინდა მოგება 20,4 მლნ. ლარია, რაც 2014 წლის მონაცემებთან შედარებით გაორმაგებულ სიდიდეს წარმოადგენს. მმართველობითი ანგარიშგების მიხედვით საქართველოს ცაზე შედგა 155282 ფრენა, აქედან 106639 - სატრანზიტოა, ხოლო 48643 კი საქართველოს აეროპორტებიდან აფრენა-დაფრენაა. ფრენების შეფერხებებს ადგილი არ ჰქონია, ერთ დღეში შესრულებული ფრენების მაქსიმუმი - 536 ფრენა კი 2018 წლის 29 ივლისს დაფიქსირდა [3].

**რეგულარული და არარეგულარული რეისებით გადაყვანილი მგზავრების დინამიკა**

**ცხრილი 1**

აეროპორტები	2014 წელი	2015 წელი	2016 წელი	2017 წელი	2018 წელი
თბილისის საერთაშორისო აეროპორტი, კაცი	1575327	1847111	2252535	3164139	3808610
დინამიკა, %	100	117,3	121,95	140,47	120,37
ქუთაისის საერთაშორისო	218003	182954	271363	405173	617373

აეროპორტი, კაცი					
დინამიკა, %	100	83,92	148,32	149,31	152,37
ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტი, კაცი	213841	226476	312343	495668	598891
დინამიკა, %	100	105,91	137,91	158,69	120,83
მესტიის აეროპორტი, კაცი	1343	4465	4214	7256	6858
დინამიკა, %	100	332,46	94,38	172,19	94,51
ამბროლაურის აეროპორტი, კაცი				1723	1582
დინამიკა, %				100	91,82
სულ საქართველოს აეროპორტები, კაცი	2008514	2261006	2840455	4073959	5033314
დინამიკა, %	100	112,57	125,63	143,43	123,55

წყარო [ 4]

ცხრილის მონაცემებს თუ გავანალიზებთ ვხედავთ, რომ ყველაზე დატვირთულია თბილისის საერთაშორისო აეროპორტი, რომლის მგზავრნაკადი ბოლო ხუთი წლის განმავლობაში ძირითადად ზრდის ტენდენციით ხასიათდება. ბათუმსა და ქუთაისში იგივე მდგომარეობაა, მაგრამ გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობა მხოლოდ 2018 წელს აღემატა ნახევარ მილიონს. რაც შეეხება ადგილობრივ აეროპორტს მესტიაში, აქ მხოლოდ 2015 და 2017 წლებში დაფიქსირდა მგზავრნაკადის მკვეთრი ზრდა, ხოლო ამბროლაური, რომელიც შედარებით გვიან შემოუერთდა გადაყვანა-გადაზიდვის პროცესს, უარყოფითი დინამიკით ხასიათდება.

#### სატვირთო რეისებით გადაზიდული ტვირთის დინამიკა

ცხრილი 2

აეროპორტები	2014 წელი	2015 წელი	2016 წელი	2017 წელი	2018 წელი
თბილისის საერთაშორისო აეროპორტი, ტონა	16902	14885	34065	31724	25511
დინამიკა, %	100	88,07	228,85	93,13	80,42

წყარო [4]

როგორც ცხრილის მონაცემებიდან ჩანს, ტვირთგადაზიდვები მხოლოდ თბილისის საერთაშორისო აეროპორტიდან ხორციელდება რეგულარული და არარეგულარული (ჩარტერული) რეისებით. მისი დინამიკა ძირითადად უარყოფითია, თუმცა 2016 წელს ის მკვეთრი ზრდის ტენდენციით ხასიათდებოდა. აქედან გამომდინარე, ყველა მალისხმევა უნდა იყოს მიმართული იმისათვის, რომ ტვირთგადაზიდვების მოცულობა გაიზარდოს და ამ საქმით დაკავდეს სხვა ბიზნეს სუბიექტებიც; ვინაიდან, ეს საგრძნობლად გაზრდის მშპ-ს მოცულობაში სამოქალაქო ავიაციის ხვედრით წილს, რომელიც სამწუხაროდ 5%-იც არ არის. შესაბამისად, სახელმწიფომ და მისმა მთავრობამ უნდა გადახედოს არსებულ რეგულაციებს და შეიმუშაოს ისეთი მიდგომები, რომლებიც უფრო დაცულს, აქტიურსა და ქმედითს გახდის ეროვნული კომპანიების საქმიანობას.

## ლიტერატურა

1. „ტავ ჯორჯია“, როგორც ქართული ავიაციის განვითარების მუხრუჭი. ბანკები და ფინანსები. 2019
2. რა შემოსავალი მოაქვს საქართველოს ცას - რამდენად მზარდია საქართველოს საავიაციო ბაზარი. ბანკები და ფინანსები. 2019
3. შპს „საქაერონავიგაცია“ - ფინანსური და მმართველობითი ანგარიშგება. 2018
4. საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს სტატისტიკური ინფორმაცია მგზავრთა გადაყვანისა და ტვირთის გადაზიდვის შესახებ.

## რეზიუმე

საქართველო განსაკუთრებით მდიდარია ბუნებრივი და კულტურული რესურსებით, რომელთა ოპტიმალური გამოყენებაც შესაძლებელს გახდის ქვეყანა მსოფლიო დონის ტურისტულ პროდუქტად და უნიკალური შთაბეჭდილებების მიღების შესაძლებლობად აქციოს. ასეთი სახის სტრატეგიული მიდგომა უფრო მეტად მოიზიდავს მაღალი გადახდისუნარიან ტურისტებს არა მხოლოდ პოსტსაბჭოთა, არამედ ევროკავშირის, ამერიკის, ახლო აღმოსავლეთისა და აზიის ქვეყნებიდან. ამისათვის კი, უპირველეს ყოვლისა, საჭიროა მნიშვნელოვანი ტურისტული ბაზრებიდან მოხერხებული და ხელმისაწვდომი საჰაერო მიმოსვლის უზრუნველყოფა მგზავრობის გამარტივების საფუძველზე. ყოველივე ზემოთაღნიშნული კი თავის მხრივ მოითხოვს სამოქალაქო ავიაციის დარგის კიდევ უფრო მეტ განვითარებას, რაც ხელს შეუწყობს როგორც საერთაშორისო, ისე ადგილობრივი რეისების რაოდენობის ზრდას. შესაბამისად, ბიზნეს გარემოს გაუმჯობესება შეუძლებელია სახელმწიფოსა და კერძო კომპანიებს შორის ეკონომიკური თანამშრომლობის ფორმების განვითარების გარეშე, რაც საბოლოო ჯამში უზრუნველყოფს არა მხოლოდ ავიაციის, არამედ მთლიანად ქვეყნის ერთიანი სატრანსპორტო სისტემის ეფექტიან საქმიანობას. შესაბამისად, ჩვენმა სახელმწიფომ და მისმა მთავრობამ უნდა გადახედოს არსებულ რეგულაციებს და შეიმუშაოს ისეთი მიდგომები, რომლებიც უფრო დაცულს, აქტიურსა და ქმედითს გახდის ეროვნული კომპანიების საქმიანობას.

**საკვანძო სიტყვები:** აეროპორტი, საავიაციო ბაზარი, მგზავრნაკადი, ტვირთნაკადი, ფინანსური და მმართველობითი ანგარიშგება, წმინდა მოგება.

**Tinatini Doliashvili, Vakhtang Nadiradze**

## **Georgian Aviation Market and Its Perspectives**

### **Summary**

Georgia is particularly rich in natural and cultural resources, their optimal use will make the country as the world-class tourist product and create the opportunity to get the unique impressions. This kind of strategic approach is more likely to attract high-paying tourists not only from the post-Soviet countries, but also from the European Union, the US, the Middle East and Asia. In order to realize it is necessary to provide the convenient and affordable by simplified air travel from important tourist markets. This, in turn, requires further development of the civil aviation sector, which will help to increase the number of international and local flights. Therefore, the business environment cannot be improved without the development of economic cooperation forms between the state and private companies, which ultimately ensures the effective operation of not only the aviation, but also the country's overall transport system. Thus, our state and its government should review the existing regulations and develop the approaches that will make the national companies more secure, active and effective.

**Keywords:** airport, aviation market, passengers' flow, freight passengers flow, financial and management reporting, net profit.