



გლობალური კომერციული სამოქალაქო ავიაციის პოსტ-პანდემიური პერსპექტივები

ვალერიან ჭედია

თსუ ეკონომიკის მაგისტრი,
თბილისის საერთაშორისო აეროპორტის
ავიაკომპანია „აეროფლოტის“ მენეჯერი,
vaco.chedia@gmail.com

რეზიუმე

განხილულია გლობალურ კომერციულ ავიაციაში არსებული კრიზისი, გამოწვეული კორონა ვირუსის გამო. რთულია ვისაუბროთ იმის შესახებ, თუ რამდენ ხანს გასტანს კორონა-კრიზისი ავიაინდუსტრიაში, მაგრამ კრიზისი უპრეცედენტოა თავისი მასშტაბით და სირთულით. მსგავსი გამოწვევა არ ყოფილა კომერციულ ავიაციაში მეორე მსოფლიო ომის შემდეგ. სტატიაში წარმოდგენილია მოსაზრებები იმის შესახებ, თუ როგორ შეიძლება განვითარდეს ავიაინდუსტრია და როგორია მისი მომავალი პერსპექტივები პოსტპანდემიურ ერაში. საერთაშორისო ალიანსები და კოლაბორაციები, გარემოსდაცვითი წნეხი, ავიაკომპანიების შემცირება და სხვა ფუნდამენტური ცვლილებები, როგორც ჩანს, გარდაუვალი იქნება. ვინ უფრო ძლიერი გამოვა კრიზისიდან, ტრადიციული თუ დაბალბიუჯეტური ავიაკომპანიები. ფაქტი ერთია, ყველაზე მნიშვნელოვანია მივცეთ ხალხს მოგზაურობის მიზეზი და საშუალება. მგზავრთნაკადის ზრდის მთავარი შემაფერხებელი, მიგვაჩნია, რომ არის მკაცრი სასაზღვრო შეზღუდვები, რომელიც მსოფლიოში გლობალურად არსებობს. კოვიდ ტესტირება წარმოადგენს ყველაზე საუკეთესო იმედს იმისა, რომ უახლოესი წლები იქნება უკეთესი, ვიდრე 2020. კოვიდ ტესტირებას გააჩნია პოტენციალი, რომ

საზოგადოებას მისცეს არა მარტო ნდობა ფრენის მიმართ, არამედ მას ასევე შეუძლია ითამაშოს დიდი როლი იმაში, რომ მალე გაიხსნას გლობალური ბაზრები მსოფლიოს გარშემო.

საკვანძო სიტყვები: ავიაინდუსტრია, კორონა-კრიზისი, გლობალური ავიაცია.

„და თქვენ როგორ გააკოტრდით? - იკითხა ბილმა, ორი გზით, - თქვა მაიკლმა, თავდაპირველად თანდათანობით, შემდეგ ერთბაშად“.

ერნესტ ჰემინგუეი,
„აღმოხდების მზე“.

შესავალი

შეიძლება თავისუფლად განვაცხადოთ, რომ წარმოუდგენლად რთული პერიოდია მსოფლიო კომერციული სამოქალაქო ავიაციის ისტორიაში. კრიზისი უპრეცედენტოა თავისი მასშტაბით და სირთულით. მსგავსი გამოწვევა არ ყოფილა კომერციულ ავიაციაში მეორე მსოფლიო ომის შემდეგ.

თავდაპირველად, როდესაც ეს კრიზისი დაიწყო, ყველა ექსპერტი პროგნოზირებდა, რომ ის ექვს თვეში დამთავრდებოდა, მაგრამ ამჟამად უკვე ყველა თანხმდება, რომ ეს ასე არ არის და ვითარება გაურკვეველია. ეს არის უდიდესი ვარდნა, რომელსაც განიცდის ავიაინდუსტრია. ჩვენი აზრით, 2021 წელი, 2020 წლის მსგავსად იქნება წამგებიანი გლობალური ავიაუნდუსტრიისთვის და ჩნდება საჭიროება, რომ ავიაინდუსტრიაში შეიქმნას ახალი ლანდშაფტი, რასთან ადაპტირებაც, როგორც ჩანს, იქნება გარდაუვალი.

ამჟამად თითქმის შეუძლებელია გავაკეთოთ პროგნოზი იმის შესახებ თუ რამდენ ხანს გასტანს კორონა-კრიზისი ავიაინდუსტრიაში. ფაქტი ერთია, რაც უფრო დიდ ხანს გასტანს მსგავსი სიტუაცია, მით უფრო მეტ ფინანსურ ზარალს მიიღებს ავიაციის ინდუსტრია, მაშინ როდესაც შემოსავლები რომლებსაც იღებენ ავიაკომპანიები და ავიასანარმოები უფრო და უფრო

მცირდება. სავარაუდოდ ჩვენ ვიხილავთ, უფრო და უფრო მეტ გაკოტრებულ ავიაკომპანიას და ავიასანარმოს. ავიაინდუსტრია, სავარაუდოდ იქნება ეკონომიკის ერთ-ერთი ბოლო სექტორი, რომელიც აღდგება კორონა-კრიზისის სრულიად გამანადგურებელი ზეგავლენის შედეგად. მსოფლიოს მოუწევს იარსებოს ვირუსთან ერთად, ვირუსი არ გაქრება ჯადოსნურად მოულოდნელად, ასევე, ვაქცინა არ არის პრობლემის საბოლოო გადანწყვეტა, იგი თავისთავად ვერ მოხსნის ავიაინდუსტრიაში არსებულ პრობლემას. საერთაშორისო თანამშრომლობა უფრო მნიშვნელოვანია, ვიდრე ნებისმიერი ვაქცინა. უნდა მოხდეს ავიაინდუსტრიის პრობლემის დიაგნოსტიკა, დიაგნოზის გარეშე ვერ მოხდება პრობლემის გადაჭრა. IATA-ს (საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის ასოციაცია) მონაცემებით 2020 წლის ავიაინდუსტრიის მთლიანმა ზარალმა 119 მილიარდი დოლარი შეადგინა, ხოლო ავიაინდუსტრიისთვის გამოყოფილმა სამთავრობო დახმარებების მსოფლიო მაჩვენებელმა 200 მილიარდ აშშ დოლარს მიაღწია, მაგრამ ამან მაინც ვერ გადაარჩინა ბევრი ავიაკომპანია გაკოტრებისგან. ის ავიაკომპანიები, რომლებიც გადარჩებიან, იქნებიან უზარმაზარ ვალებში, ამასთან მათი დომინანტური დამახასიათებელი იქნება დაბალი ხარჯების სტრუქტურა.

ძირითადი ტექსტი

„როდესაც მიგაჩნიათ, რომ მთელი მსოფლიო თქვენს წინაამდებ არის განწყობილი, გაიხსენეთ, რომ თვითმფინავი ფრინდება არა ქარის მიმართულებით, არამედ მის საწინააღმდეგოდ“.

ჰენრი ფორდი

ბევრი ავიაკომპანიის ხელმძღვანელი ღიად აცხადებს, რომ მომავალი ძალიან გაურკვეველია, სახელმწიფო დახმარების გარეშე ძალიან რთული იქნება ავიაკომპანიების არა თუ ოპე-

რირება, არამედ გადარჩენაც კი. ზოგიერთ მკვლევარს მიაჩნია, რომ გლობალურმა ვაქცინაციამ შეიძლება აღადგინოს მგზავრების ნდობა ავიაკომპანიების მიმართ და ასევე სურვილი მოგზაურობისკენ, მაგრამ ვაქცინაცია, უნდა იყოს სანდო, სწრაფი და ა.შ. რაც ვერ მოხდება უახლოეს ხანში. კომერციული სამოქალაქო ავიაციისთვის ამჟამინდელი მდგომარეობა არის სრულიად არაოპტიმისტური.

როდესაც 2020 წლის მარტის ბოლო რიცხვებში ფინანსური დარტყმის მასშტაბის სრული საშინელება გახდა ცხადი, ავიაკომპანიების, აეროპორტების და ავიაციის დარგის სხვა ინფრასტრუქტურის წარმომადგენლებს მიაჩნდათ, რომ კრიზისი გადაივლიდა 2020 წლის ბოლოსთვის, თუმცა მოგვიანებით უკვე უფრო პესიმისტური პროგნოზები გაკეთდა, კერძოდ, IATA-ში მიაჩნიათ, რომ გლობალური ავიაბიზნესის გადაზიდვებმა შეიძლება 2024 წლამდე ვერ მიაღწიოს 2019 წლის მონაცემებს, ანუ კოვიდ-19-მდე არსებულ შედეგებს. თუ რომელიმე რეგიონში შეიმჩნევა მგზავრთნაკადის მატება, ეს მხოლოდ ქვეყნის შიდა გადაზიდვების ხარჯზეა, მაგალითად ა.შ.შ.-ში, ჩინეთში, რუსეთში და ა.შ. ფაქტი ერთია, გლობალური ავიაინდუსტრია, ვერ გადარჩება მხოლოდ შიდა და რეგიონალური ფრენების ხარჯზე, უნდა მოხდეს საერთაშორისო ფრენების პანდემიის პირობებში ადაპტაცია.

მგზავრთნაკადის ზრდის მთავარი შემაფერხებელი, მიგვაჩნია, რომ არის მკაცრი სასაზღვრო შეზღუდვები, რომელიც მსოფლიოში გლობალურად არსებობს და რომელიც პერიოდულად სხვადასხვა სიმკაცრით წარმოჩინდება ხოლმე, როგორიცაა სავალდებულო საკარანტინო პერიოდი, რომლებიც კვეთენ საზღვარს და ა.შ. მსგავსი შეზღუდვები წარმოშობს გაურკვევლობას საზოგადოებაში და ახშობს მგზავრის ნდობას ფრენისადმი და მოგზაურობისადმი. ჩვენ ასევე მოწმენი ვხვდებით, იმის, თუ როგორ იცვლება მოგზაურობის ქცევის წესი, როგორ აწესებენ სხვადასხვა კორპორაციები შეზღუდვებს თავიანთი თანამშრომლების მოგზაურობებზე, ეს რა თქმა უნდა დიდ ნეგატიურ შედეგებს იძლევა ავიაინდუსტრიის სფეროზე. ღონისძიებები,

კონფერენციები, გამოფენები და სხვა მსგავსი შეხვედრები გადაკეთდა სხვადასხვა ვირტუალურ და ვიდეო შეხვედრებად. ასევე ოჯახები აუქმებენ მოგზაურობებს გაურკვეველი ვადით, ვინაიდან ჯერ-ერთი, არავინ არ იცის რომელ ქვეყანაში რომელი ახალი შეზღუდვა ან კარანტინი ამოქმედდება, და მეორე კრიზისის გამო ოჯახებს და ინდივიდებს შემცირებული აქვთ შემოსავლები.

თავის მხრის ავიაკომპანიებს და აეროპორტებს დაანგათ დამატებითი ხარჯები, როგორიცაა გაზრდილი ჰიგიენის პროცედურები, ასევე ნაკლები რაოდენობის მგზავრების განთავსება ბორტზე სოციალური დისტანციის დაცვის მიზნით, რაც თავის მხრივ ზრდის ავიაკომპანიის ნულოვანი მოგების ზღვარს (break-even-ს). არის მოსაზრება, რომ გაჩნდება ახალი რეალობა, რომელიც არასდროს დაგვაბრუნებს იმ რეალობასთან და ნორმებთან, რომელშიც იყო ავიაინდუსტრია პანდემიამდე.

ბოლოდროინდელმა გამოკვლევებმა აჩვენა, რომ საჰაერო ხომალდზე კოვიდ-19-ით დაავადების შანსი არის მინიმალური. აღნიშნული განპირობებულია, იმით რომ საჰაერო ხომალდის ჟანგბადის ფილტრაცია უზრუნველყოფს ჰაერში მოლეკულების განახლებას ყოველ რამდენიმე წუთში. ამას ემატება ის ფაქტი, რომ ამჟამად თითქმის ყველა ავიაკომპანიის ბორტზე ფრენის დროს პირბადის ტარება სავალდებულოა, რაც კიდევ უფრო ამცირებს დაავადების გადადების შანსს. რისკი რატემა უნდა არსებოს, მაგრამ ეს რისკი არის მინიმალური და არა იმაზე უფრო მეტი ვიდრე ხმელეთზე სხვადასხვა საზოგადოებრივ ადგილებში ყოფნისას.

IATA-ს ხელმძღვანელობა ინტენსიურად განაგრძობს სხვადასხვა ქვეყნების მთავრობებთან მოლაპარაკებას სასაზღვრო კარანტინების და შეზღუდვების (lockdown-ების) მოხსნის შესახებ, რაც ჩვენი აზრით, უნდა მოხდეს გლობალურად. ამა თუ იმ რეგიონში საზღვრების გახსნა მხოლოდ შიდა გადაფრენებს შეუწყობს ხელს და არა საერთაშორისო ფრენებს. მაგრამ საერთაშორისო ფრენების გახსნას ახლავს ბევრი პასუხგაუცემელი შეკითხვა, როგორიცაა, როგორ უნდა მოხდეს მგზავრის ბორტზე

დაშვება, უნდა ქონდეს თუ არა ტესტი ან ვაქცინა გაკეთებული, ვინ უნდა გადაიხადოს ტესტის ღირებულება, ბავშვებმა უნდა გაიკეთონ თუ არა ტესტი და ა.შ.

სახელმწიფო კუთვნილებაში არსებული ავიასანარმოები სავარაუდოდ შეძლებენ კრიზისიდან გამოძრომას, სახელმწიფო დახმარების შედეგად, რასაც ვერ ვიტყვით კერძო კუთვნილებაში არსებულ ავიასანარმოებზე. ისმის შეკითხვა, რამდენად სამართლიანი იქნება სახელმწიფო ტრადიციული(Legacy Traditional Airlines) ავიაკომპანიების გადარჩენა და კერძო დაბალბიუჯეტისანი(Low Cost Airlines) ავიაკომპანიების გაუჩინარება?

მსოფლიოში არსებობს, ბევრი ქვეყანა, სადაც მთავრობებს მიაჩნიათ, რომ ავიაკომპანია არის ეროვნული სიამაყე და არ უნდა მიეცეს დაშვება იმ ფაქტს რომ ავიაკომპანია გაკოტრდეს. ერთ-ერთი ასეთი მაგალითია Alitalia, რომელიც უკვე დიდი ხანია სახელმწიფო დახმარების მფარველობის ქვეშ იმყოფება და ამჯამად რებრენდინგს განიცდის. ეროვნული სიამაყის ფაქტს ასევე თან სდევს სოციალურ-ეკონომიკური ვითარება, რომელიც შეიძლება გამოიწვიოს საერთაშორისო ავიაკომპანიის გაკოტრებამ, ვინაიდან საერთაშორისო ფრენებით ესა თუ ის ავიაკომპანია უზრუნველყოფს ქვეყნის ჩართულობას და კავშირს მსოფლიოსთან. ჩვენ მიგვაჩნია, რომ ავიაკომპანიის გაკოტრების შედეგად სოციალურ-ეკონომიკური დარტყმა უფრო დიდია ვიდრე ეროვნული სიამაყის ფაქტორი ან ეგო.

IATA-ს მონაცემების მიხედვით, მთელი 2020 წლის მგზავრთ-ნაკადის ვარდნა სხვადასხვა ქვეყნების მიხედვით 2019 წელთან შედარებით შეფასებულია 75%-90%-მდე. მოცემულ ვარდნაში არიგულისხმება სატვირთო გადაზიდვები, ვინაიდან, სატვირთო გადაზიდვებში შეიმჩნევა მატება. ზოგიერთმა ავიაკომპანიამ ისიც კი შეძლო, რომ კუთვნილ სამგზავრო საჰაერო ხომალდებს იყენებს სატვირთო გადაზიდვებისთვის, უბრალოდ სამგზავრო სავარძლებზე ამაგრებს სხვადასხვა სახის ტვირთებს.

კომერციული ავიაცია თითქმის გაჩერებულია, ამ გაჩერებამ ავიაინდუსტრიაში მოღვაწე პროფესიონალებს მისცა შესაძლებლობა, რომ დაფიქრებულიყვნენ თავ-თავიანთი ბიზნეს მო-

დელებიშ შესახებ და ამ მოდელებიშ ელემენტებიშ შესახებ, და ვფიქრობთ მომსწრენი გავხდებით იმისა, თუ ზოგიერთი ავიასა-ნარმო როგორ ისარგებლებს ამ უპირატესობით, მაგრამ ზოგი კი ისევ ძველ მოდელს დაუბრუნდება. ძველი ჩვევებისკენ და-ბრუნება შეიძლება ადამიანის ბუნებრივი თვისებაა, როდესაც როგორც არასდროს საჭიროა მგზავრთნაკადის აღდგენა, მა-გრამ სანამ პანდემიის საკარანტინო შეზღუდვები ახშობს ამის შესაძლებლობას, მანამ ეს შეუძლებელია. ჩვენი აზრით, ავია-კომპანია არის ის რგოლი, რომელსაც მოაქვს ფინანსები სხვადა-სხვა ავიაციის სისტემებში(აეროპორტებში, ავიასანარმოებში და ა.შ.). მაგრამ იმისთვის, რომ ავიაკომპანიამ შეცვალოს თავის ბიზნეს საქმიანობა და დაიბრუნოს მგზავრი ისმის სხვადასხვა შეკითხვა: რა სურს რეალურად მგზავრს? უფრო მეტი სივრცე საჰაერო ხომალდზე, თუ უფრო წვრილმანი მოთხოვნები, რო-გორიცაა, წოლით მდგომარეობაში ფრენა, დამატებითი ჭიქა ღვინო, ბარგის უფასოდ რეგისტრაცია თუ კიდევ სხვა რამ? მი-გვაჩნია, რომ ეს ყველაფერი შეიძლება ავიაკომპანიის დამატე-ბითი მომსახურების სიაში შევიტანოთ და მგზავრის სურვილის და გადახდის შემდეგ ეს მომსახურება მიენოდოს მგზავრს, მა-გრამ ყველაზე მთავარი მოთხოვნა მგზავრისგან არის მისი სა-ჭიროება მიიღოს უსაფრთხო გადაადგილების საშუალება ერთი ქალაქიდან მეორეში, ანუ სანდო, უსაფრთხო მობილურობა და ასევე არჩევანის კომფორტი, რომ ეს ყველაფერი იყოს მისთვის მისაღებ ფასად.

როგორც ზემოთ ავლნიშნეთ, ავიაკომპანიების უმრავლე-სობა უბრუნდება საქმიანობის ძველ მოდელებს, ვინაიდან რა რაკურსითაც არ უნდა შევხედოთ, ავიაბიზნესის საკვანძო ელე-მენტი არის ფასწარმოქმნა, მოცულობა და ხარჯები. უმრავლე-სობა თანხმდება, რომ ცვლილებების დროა, მაგრამ ჯერ არ გამოჩნდნენ პიონერები ამ საკითხში. ყველა თანხმდება, რომ ინოვაციები ბიზნეს მოდელებში აუცილებელია, მაგრამ ასევე აუცილებელია რაღაც სახეობის რღვევები, მაგალითად კომპა-ნიებმა ეარბასმა და ბოინგმა უკვე განაცხადეს A380 ტიპის და B747 ტიპის საჰაერო ხომალდების წარმოებიდან ამოღების

შესახებ, რასაც წინ უძღვოდა მანამდე ავიაკომპანიების ფლოტიდან აღნიშნული ტიპის საჰაერო ხომალდების დაბრუნება ლიზინგის მომწოდებლებისთვის. მაგრამ მხოლოდ ასეთი ცვლილებები ვერ წასწევს ავიაციის ისტორიას წინ, უნდა გვექონდეს შესაძლებლობა გონივრულად შევაფასოთ გაურკვევლობის საგარეო და საშინაო ფაქტორები, რომ კვლავ შევქმნათ განვითარების მაღალი ნიშნული.

აქვე გვინდა შევეხოთ აეროპორტების საკითხს, ამჟამად აეროპორტებს აქვთ საფიქრალი იმის შესახებ, თუ როგორი იქნება მომავალი პანდემიასთან ერთად, როდესაც უკვე მგზავრი დაბრუნდება აეროპორტებში. აეროპორტებს მოუწევთ, გაიაზრონ თუ როგორ გამოიყენებენ და შესთავაზობენ მგზავრებს სხვადასხვა ინფრასტრუქტურულ ელემენტებს, როგორც ციფრული ასევე ფიზიკური თვალსაზრისით, ისევე როგორც მგზავრსაც სხვა მოლოდინები ექნება მომსახურებასთან დაკავშირებით პანდემიის პირობებში. მიგვაჩნია, რომ მგზავრის ქცევა შეიცვლება დრამატულად. შეიძლება ეს ახალი ქცევა არ იყოს სამუდამო, მაგრამ 2-3 წელი ნამდვილად ვიხილავთ სხვა მგზავრს, მგზავრს რომელსაც ექნება სხვა მოთხოვნები აეროპორტის ინფრასტრუქტურის მიმართ. მაგალითად, აეროპორტებს დასჭირდებათ მეტი ღია სივრცეები სუფთა ჟანგბადით, რომ ადამიანმა უფრო მეტად იგრძნოს თავი სოციალურად დისტანცირებულად. თუ მგზავრს სურს, რომ შეიძინოს საკვები ან სხვა შენაძენი უკონტაქტოდ ან ფიზიკური დისტანციით, ესეც უნდა იყოს შეთავაზებული. ასევე მნიშვნელოვანია აეროპორტის ინფრასტრუქტურის თავშეყრის ადგილებში მაქსიმალურად მოხდეს მგზავრების წინასწარ შეტყობინება სხვადასხვა ციფრული აპლიკაციებით და აეროპორტის ადგილობრივი „ჭკვიანი“ მანიშნებლებით, რომ თავიდან იქნეს აცილებული მგზავრების თავშეყრა ერთ ლოკაციაზე, ასევე რეისების განრიგების ისე განაწილება, რომ არ მოხდეს სასაზღვრო პუნქტებში მგზავრების თავშეყრა.

ერთ-ერთ პოპულარულ ინტერნეტ გამოცემაში განხილული იყო მოსაზრება იმის შესახებ, რომ კომერციული ავიაცია დაბ-

რუნდა 1930 წლების ავიაციაში, როდესაც ყველა ქვეყანას გააჩნდა ჩაკეტილი საჰაერო სივრცე თავის ტერიტორიაზე, ეს ნიშნავდა იმას, რომ საზღვრები იყო დაკეტილი უცხოური საჰაერო ხომალდისთვის, სანამ ესა თუ ის ქვეყანა არ დაუშვებდა მას. ასევე კომერციული ავიაციის ისტორიის დასაწყისში ერთ-ერთი მთავარი ფაქტორი, რაც მგზავრს ალელვებდა იყო უსაფრთხოება. ეს ორი ფაქტორი კვლავ წარმოჩინდა ჩვენს დღევანდელ ვითარებაში და ხალხს არა აქვს სურვილი მიიღოს მონაწილეობა ასეთ არასანდო მისიაში. მხოლოდ 1944 წლის ჩიკაგოს კონვენციის შემდეგ გახდა შესაძლებელი ახალი რეჟიმის დამყარება ავიაციის ინდუსტრიაში. დღეს როგორც ჩანს, კვლავ არის ნიშნები და საჭიროება რომ 1944 წლის მსგავსი შეხვედრა შედგეს გლობალურად სახელმწიფოებს შორის, რომ დაწესდეს ახალი პირობები ავიაინდუსტრიაში.

აქვე შევეხებით პოსტ-პანდემიურ პერსპექტივებს. პოსტ-პანდემიური ერა ავიაციაში შეიძლება შემდეგნაირად წარმოვიდგინოთ, რომელსაც ქვემოთ მოგახსენებთ. ჩვენი აზრით, აუცილებლად იქნება გაფართოებული სახელმწიფო დახმარებები ავიასანარმოებისთვის, ასევე იქნება შედარებით ნაკლები ავიაკომპანია ვიდრე არსებობს დღეს, ხოლო ის ავიაკომპანიები რომლებიც გადაურჩებიან გაკოტრებას, სავარაუდოდ იქნებიან მძიმედ ჩაფლულნი ვალდებულებებში. ასევე ძალიან გადამწყვეტი იქნება მგზავრობის ფასი, სავარაუდოდ დაბალბიუჯეტიანი ავიაკომპანიების წილი კვლავ გაიზრდება. აღსანიშნავია, რომ ევროპის დაბალბიუჯეტიანი ავიაკომპანიები ამჟამად უკეთესად უმკლავდებიან პანდემიით გამოწვეულ კრიზისს, მიუხედავად იმისა, რომ ათვითცნობიერებენ, რომ ასეთი დაბალი მოთხოვნის პირობებში დიდხანს ვერ შეინარჩუნებენ არსებობას. უფრო მეტიც, მოთხოვნის აღდგენა მოხდება ისეთ გარემოში, სადაც დაბალი მგზავრთნაკადის მოცულობა იქნება კავშირში დაბალი შემოსავლების გენერირებასთან. შედეგად, მივიღებთ, განსხვავებული ფორმის ავიაინდუსტრიას, სადაც ტრადიციულ ავიაკომპანიებს მოუწევთ დაბალ მგზავრთნაკადთან ადაპტირება, რომელი ავიაკომპანია რამდენხანს გაძლებს

„სუნთქვაშეკრული“ ეს არის საკითხავი.

ამასთან უნდა აღინიშნოს, ის გარემოება, რომ სახელმწიფო დახმარებებით, სახელმწიფო ხდება ავიასაწარმოების ინვესტორი, მაგრამ ამ შემთხვევაში უნდა იყოს გააზრებული ის გარემოება, რომ სატრანსპორტო ბაზრის რეგულირება შეუძლებელია და არ არის სასურველი, ეს თვით გლობალურმა ბაზარმა უნდა შექმნას. სახელმწიფო დახმარებების ტენდენცია, აგულისწინებს პროტექციონიზმს და ხელს უშლის ეკონომიკას.

აქვე შევხებით ერთ ფაქტს, კოვიდ-19-ის საწინააღმდეგო ვაქცინა შექმნილია, რაც წარმოუდგენლად მოკლე დროში მოხდა, ერთ წელზე ნაკლებ პერიოდში, მაგრამ რა ხდება შემდეგ? რა ზეგავლენას მოახდენს ეს ფაქტი საჰაერო მიმოსვლაზე? IATA-ს პროგნოზით, ავიაინდუსტრიას ელოდება ისევ რთული 2021 წელი, რაც დამატებით მილიარდობით ზარალს მოუტანს ავიასაწარმოებს და ინდუსტრია მზად უნდა იყოს იმისთვის, რომ შეიძლება რადიკალური ცვლილებები შეეხოს მას.

ვაქცინა არ უნდა მივიღოთ ისე, რომ ის იყოს სრული მხსნელი ავიაუნდუსტრიისთვის. ვაქცინის ფაქტორი ვერ უზრუნველყოფს დაუყოვნებლივ ეფექტს მოგზაურობის მოთხოვნაზე. ყველაზე მნიშვნელოვანია, მივცეთ ხალხს მოგზაურობის მიზეზი და საშუალება.

მიგვაჩნია, რომ პოსტ-პანდემიურ ერაში ავიაკომპანიების უმრავლესობა გახდება უფრო პატარა, ვიდრე ისინი არიან დღეს. ბევრი ავიაკომპანია უკვე დღეს აბრუნებს უკან საჰაერო ხომალდებს, რომელსაც ვერ ტვირთავს დაბალი მოთხოვნის გამო. მოხდება ავიამოცულობების ფუნდამენტური გადახედვა. კონკურენტების თანამშრომლობა და კოლაბორაცია გახდება ჩვეულებრივი მოვლენა. გამოითქვა მოსაზრებები, რომ ტესტირება უნდა გახდეს კარანტინის სანაცვლო, აეროპორტებში უნდა იყოს შესაძლებელი ტესტირების გაკეთება. თითქმის შეუძლებელია, ავიაინდუსტრია დაელოდოს ვაქცინის მსოფლიო დისტრიბუციას და შემდეგ მოხდეს მოგზაურობების აღდგენა. მოგვეხსენება, რომ ვაქცინის გლობალური მიწოდება მსოფლიოს მასშტაბით იქნება უზარმაზარი გამოწვევა ავიაკომპა-

ნიეპისათვის. ვფიქრობთ ერთ-ერთი გამოსავალია ტესტირების სანაცვლოდ საზღვრების გახსნა.

ერთ-ერთი საკვანძო შეკითხვა, რომელიც ისმის ამჟამად ავიაინდუსტრიაში, არის ის, რომ შეძლებს თუ არა საკვანძო ჰაბები-HUB(ავიაკომპანიების საბაზისო აეროპორტები), რომ შეინარჩუნონ თავიანთი ფუნქცია კრიზისის შემდეგ, ანუ რომ კვლავ ჰაბების მეშვეობით განახლდეს საერთაშორისო მგზავრთნაკადების დინება. აქ ცალსახა პასუხი არ არის, ვინაიდან ის ჰაბები, რომლებიც შიდა გადაზიდვებით იკვებება, ნაკლებად დაზიანდებიან, მაგალითად აშშ-ში, რუსეთში, ჩინეთში, ხოლო ის ჰაბები, რომლებიც საერთაშორისო რეისებით იკვებება უკვე დაზიანდნენ, მაგალითად ევროპის და აზიის ქალაქები. შიდა გადაფრენები ეხმარება ავიაკომპანიებს შემოსავლების გენერირებაში, მაგრამ, ყველა ქვეყანას არ გააჩნია შიდა გადაზიდვების მარშრუტები. ამასთან, მიგვაჩნია, რომ ჰაბების სრულიად გაქრობა ვერ მოხდება, და მათ უდიდეს ნაწილზე კვლავ იქნება მოთხოვნა, ამასთან განვითარდება ასევე პირდაპირი გრძელ-მაგისტრალური, არაშეპირაპირებული (long-haul point-to-point, not-connecting) მარშრუტები.

პოსტ-პანდემიურ გარემოში, სავარაუდოდ იქნება მომხმარებლის ახალი მოლოდინები, ქცევა და მოთხოვნები ავიაკომპანიების მიმართ, როგორიცაა, სისუფთავის და ჰიგიენის ახალი სტანდარტები, რომელსაც შეიძლება იგივე პრიორიტეტი მიენიჭოს როგორც ამჟამად მინიჭებული აქვს უსაფრთხოების და კომფორტის სტანდარტებს, საჭირო გახდება ახალი ბიზნეს უნარჩვევების ქონა, ვინაიდან კომპანიები დაიწყებენ ახლებურად აღდგენას. განსხვავებული გლობალური ეფექტურობა, საერთო მოთხოვნები და კომერციული ზენოლა აუცილებლად შეცვლის მსოფლიო ავიაკომპანიების ფლოტის შემადგენლობას.

ავიაუნდუსტრია იქნება ისეთ სიტუაციაში, როდესაც ავიაკომპანიები იბრძოლებენ შემცირებული რესურსების(მგზავრთნაკადის, დაფინანსების) მოსაპოვებლად. სავარაუდოა, რომ ასევე ვიხილავთ ცვლილებებს და ინოვაციებს საჰაერო ხომალდების კაბინაში დიზაინის კუთხით, მაგალითად საჰაერო ხო-

მალდის კაბინაში ახალი მასალის (ანტიბაქტერიულის) გამოყენების კუთხით. სავარაუდოდ ვიხილავთ ახალ ტექნოლოგიებს მგზავრებისთვის touchless (შეხების გარეშე, უკონტაქტო) მომსახურების მინოდებაში.

ახალი, უფრო სასტიკი კონკურენტული ბაზარი, მოითხოვს ინდუსტრიისგან, რომ შევქმნათ ინოვაციები, ამიტომ ასეთ რთულ პერიოდში კომპანიები არ უნდა შეუშინდნენ ინოვაციებს, ვინაიდან ინოვაცია იქნება ყველაზე საკვანძო საკითხი გადარჩენაში.

მიგვაჩნია, რომ კოვიდ ტესტირება წარმოადგენს ყველაზე საუკეთესო იმედს იმისა, რომ უახლოესი წლები იქნება უკეთესი ვიდრე 2020. კოვიდ ტესტირებას გააჩნია პოტენციალი, რომ საზოგადოებას მისცეს არა მარტო ნდობა ფრენის მიმართ, არამედ მას ასევე შეუძლია ითამაშოს დიდი როლი იმაში, რომ მალე გაიხსნას გლობალური ბაზრები მსოფლიოს გარშემო. თუ ტესტი იქნება ნამდვილად სწრაფი და საკმარისად კომფორტული, ან თუნდაც არაშემანუხებელი, მაგალითად როგორიც არის უსაფრთხოების სკანირების აპარატები აეროპორტებში, ამან შეიძლება ხელი შეუწყოს ავიაინდუსტრიის აღდგენას, ადვილად მოსალოდნელია, რომ მომავალში ვირუს-ტესტი გახდეს ერთ-ერთი იმ საჭიროებათაგანი, რომელიც დაგვჭირდება მგზავრობის დროს: პასპორტი, ტელეფონი, საფულე...და ვირუს-ტესტი?!

როგორია ის საკითხები, რომლის საფუძველზეც შეიძლება ვისაუბროთ ავიაინდუსტრიის მომავალ განვითარებაზე. ჩვენი აზრით, შეიძლება გამოვყოთ რამდენიმე საკითხი.

1.შემოსავლები ავიაუნდუსტრიაში განახევრებულია, მაგრამ ხარჯების განახევრება თითქმის შეუძლებელია, ასე თუ ისე ავიაუნდუსტრია ახერხებდა ხარჯების შემცირებას სხვადასხვა ფორმით, მაგრამ განახევრება, თითქმის წარმოუდგენელია, თუ არ მოხდება ავიაინდუსტრიის პროფილის მკვეთრი ცვლილება. ამასთან უნდა აღინიშნოს, რომ შემოსავლების განახევრებას, რომ ვახსენებთ, იგულისხმება ოპტიმისტური გათვლები, შესაძლებელია უახლოესი წლები, მესამედი შემოსავლების მი-

ღებზეც კი იოცნებონ ავიაკომპანიებმა. აქედან გამომდინარე უახლოეს წლებში ავიაკომპანიებისთვის ნულოვან მოგებაზე (break-even) გასვლა იქნება ოპტიმისტური სცენარი. საერთაშორისო ფრენები ვერ გახდება სტაბილური რამოდენიმე წლის განმავლობაში, ეს ფაქტი უნდა ვაღიაროთ. კონსოლიდაციები და ბაზრიდან გასვლები არის გარდაუვალი, ვინაიდან ვალები მიაღწევს უზარმაზარ თანხებს, ხოლო შემოსავლების გენერირება ვერ მოხდება. ხარჯების ეფექტურობა და მისი შემცირება ავიაინდუსტრიაში გახდება ამოსავალი წერტილი. დაბალბიუჯეტური ავიაკომპანიების ბაზრის წილი გაიზრდება, ვინაიდან ასეთი ტიპის ავიაკომპანიებს გააჩნიათ უფრო ნაკლები ხარჯები და შესაბამისად უკეთესად არიან წარმოდგენილი დაბალშემოსავლიან ბაზრებზე. როდესაც საუბარია გარდაუვალ ცვლილებებზე, აქ არ იგულისხმება მხოლოდ ცვლილებები, არამედ, ფუნდამენტური ცვლილებები და რესტრუქტურირება ავიაინდუსტრიაში. ავიაინდუსტრიას, მოუწევს მნიშვნელოვნად შეკვეცა ზომაში, ფინანსური ზარალის გაგრძელება გარდაუვალია, ავიაკომპანიების კონსოლიდაცია ვფიქრობთ, ასევე გარდაუვალია. ეს პროცესი იქნება ძალიან, მტკივნეული, რომელმაც შეიძლება 2030 წლამდეც კი გასტანოს.

2.სავარაუდოდ გაიზრდება გარემოსდაცვითი წნეხი ავიაინდუსტრიაზე, რომელიც შეიძლება ნომერ პირველი პრობლემა გახდეს 2030 წლისთვის. გაიზრდება გამონახობების გადასახადი, ევროპის კონტინენტზე, სავარაუდოდ ნახალისდება ხმელეთით გადაადგილება მოკლე მანძილებზე. შესაძლებელია, რომ ბევრი რეგიონული და შიდა გადაზიდვების მიმართულებები ჩაანაცვლოს სარკინიგზო ხაზებმა, ვინაიდან ავიაინდუსტრიას, მოუწოდებენ იფიქროს ალტერნატიული სანავის საჭიროებაზე, აქედან გამომდინარე, სავსებით შესაძლებელია, რომ გარემოსდაცვითი წნეხი გაძლიერდება. დაბალი მოთხოვნის გამო, ავიაკომპანიები საერთაშორისო ფრენების დროს აქცენტს გააკეთებენ ვიწროფრეზელაჟიან საჰაერო ხომალდებზე თუნდაც გრძელ მანძილებზე, მაგრამ გრძელმანძილიან ფრენებს თავის მხრივ ძალიან მძიმე გამოწვევა ელის, ვინაიდან

მკვეთრად არის შემცირებული რენტაბელობა მსგავსი ტიპის ფრენებზე. აქედან გამომდინარე, ტრადიციულ ავიაკომპანიებს ხელიდან გამოეცლება ერთ-ერთი შემოსავლიანი მიმართულება, რომელზეც ემყარებოდა ტრადიციული ავიაკომპანიების შემოსავლები დღიდან მისი შექმნისა.

3.სავარუდოდ გაიზრდება სამთავრობო ჩართულობა და მთავრობების მხრიდან დახმარებები ავიაუნდუსტრიისთვის, რაც ასევე ხელს შეუწყობს პროტექციონიზმს.

4.აქვე უნდა აღინიშნოს ძალზედ მნიშვნელოვანი საკითხის შესახებ, სახლიდან მუშაობის შესახებ(Working From Home-WFH), რაც თავის მხრივ ამცირებს მოთხოვნას საერთაშორისო გადაფრენებზე, განსაკუთრებით გრძელმაგისტრალურ მარშრუტებზე, ვინაიდან, ბევრი ბიზნეს შეხვედრები ჩაანაცვლა ვირტუალურმა შეხვედრებმა, კორპორაციების მხრიდან ხარჯების შემცირების მიზნით უქმდება ბევრი საქმიანი მივლინებები, რაც თავის მხრივ მოგზაურობასთან იყო დაკავშირებული. უახლოესმა კვლევებმა გვაჩვენა, რომ დაახლოებით 35%-დან 40%-მდე ბიზნეს (მივლინება და სხვა საქმიანი მოგზაურობა) გაუჩინარდება პოსტ-პანდემიურ ერაში, რაც პირველ რიგში უდიდეს ზეგავლენას იქონიებს ტრადიციულ ავიაკომპანიების საქმიანობაზე, ვინაიდან სწორედ ტრადიციული ავიაკომპანიებს გადაჰყავდათ ძირითადად აღნიშნული კატეგორიის მგზავრები, ხოლო დაბალბიუჯეტიან ავიაკომპანიების მგზავრების სეგმენტი ძირითადად დასასვენებელი და კერძო მოგზაურობების სეგმენტს უკავია. სწორედ ამიტომ, ტრადიციულ ავიაკომპანიებს მოუწევთ თავიანთი ბიზნეს მოდელების გადახედვა, მაგალითად საჰაერო ხომალდში ბიზნეს კლასის სალონის შეცვლა პრემიუმ ეკონომ კლასის სალონად და სხვა.

საერთაშორისო საზღვრების გახსნა არ გადანყდება სწრაფად ვაქცინის მეშვეობით. როგორც ვხედავთ, ნაციონალური მთავრობები განაგრძობენ იყვნენ ძალიან ფრთხილები საზღვრების გახსნის საკითხში და არიან ძალიან სწრაფები საზღვრების დაკეტვის საკითხში, თუ ამას მოითხოვს საჭიროება. ვაქცინის დისტრიბუციაც კი პოლიტიკური, ფინანსური და ლო-

ჯისტიკური გამოწვევების წინაშე დგას და სავარაუდოდ მისი გლობალურად დისტრიბუცია სულ მცირე ორ წელს გასტანს. მანამდე სანამ რამდენიმე მილიარდი ადამიანი არ იქნება ვაქცინირებული, სასაზღვრო საკითხი შეიძლება დარჩეს გაურკვეველი და უკეთეს შემთხვევაში ფრაგმენტირებული.

დასკვნა

„გაურკვეველობა და რისკი - ბიზნესის მთავარი სირთულე და ამავდროულად მთავარი შანსი“.

დევიდ ჰერტი,
ამერიკელი ანალიტიკოსი

დღეს ავიაინდუსტრიას გააჩნია შესაძლებლობა რომ გარდაიქმნას, მაგრამ საკითხავი ის არის, რამდენი ავიაკომპანია მოახერხებს ამ სასიცოცხლო მნიშვნელობის მანევრის ჩატარებას. IATA-ს დირექტორის ალექსანდერ დე ჯუნიაკის განცხადებით, ადრე თუ გვიან, სხვადასხვა ნაციონალური მთავრობები აღიარებენ, რომ მოგზაურობის და ნორმალური ცხოვრების განახლების რისკი მისაღებ ფარგლებშია, და როგორც კი ეს მოხდება, დაუყოვნებლივ აღდგება მსოფლიოს გარშემო საჭაერო მიმოსვლა.

კრიზისებიდან და შოკებიდან თავის დაღწევის შემდეგ, როგორც წესი, კარგი რამეებიც ხდება ხოლმე ეკონომიკაში. როგორც წესი, კრიზისი ხელს უწყობს გონების ფოკუსირებას და ადამიანი აღწევს სხვადასხვა ფუნდამენტურ ცვლილებებს, ამიტომ არის იმედი, რომ მომავალში წარმოჩინდეს უფრო ძლიერი ავიაინდუსტრია. ავიაინდუსტრიის მკვლევარებს, მიაჩნიათ, რომ პანდემიამ დააფუძნა ახალი პლატფორმა, რომელიც ხელს შეუწყობს გლობალური ავიატრანსპორტის მნიშვნელოვან მეტამორფოზს. ის კომპანიები რომლებიც უპასუხებენ აღნიშნულ ცვლილებებს, ექნებათ პოტენციური შანსი, რომ წარმატებას მიაღწიონ. ეს შეიძლება შევადაროთ, ავიაბიზნესის ხელმეორედ

დაბადებას. სავარაუდოდ, ოთხი წლის ვადაში, ჩვენ ვიხილავთ ტექნოლოგიურ ინოვაციებს ავიაუნდუსტრიაში, რომელიც დაეხმარება ავიაინდუსტრიას, რომ გახდეს უფრო რელევანტური, ეფექტური და გამძლე. დღეს სახეზე გვაქვს ფაქტი, თუ როგორ შეცვალა თანამედროვე ტექნოლოგიებმა მოგზაურობის სამყარო რაღაც დონეზე, მაგრამ ასევე ფაქტი ის არის, რომ მსოფლიო ეკონომიკას ვერ მართავ მხოლოდ ზუმის(ZOOM) მეშვეობით. როდესაც საზღვრები გაიხსნება, წესით ჩვენ ისევ ვიხილავთ ხალხის სურვილს მოგზაურობისკენ.

მაგრამ ასეთ რთულ პერიოდშიც კი შეიმჩნევა ტენდენცია, რომ გაჩნდეს ავიაკომპანიის შექმნის (start-up) ახალი პროექტები. არ სჭირდება იმის მტკიცებას დიდი გამჭრიახობა ვახსენოთ, რომ ახალი პროექტები არ არის ყოველთვის წარმატებული, მაგრამ ფაქტი ერთია, თუ ინვესტორი მზად არის დიდი რისკის განწევისთვის, პირობები რეალურად ხელსაყრელია, მაგალითად, საჰაერო ხომალდები ხელმისაწვდომია შედარებით დაბალ ფასად, უმუშევრად დარჩენილი მფრინავები, ბორტ-გამცილებლენი, ტექნიკოსები და სხვა ასევე მზად არიან, რომ უფრო დაბალ ფასად იმუშაონ ვიდრე აქამდე მუშაობდნენ. საჭიროა, რომ დეტალურად მოხდეს ახალი ბიზნეს მოდელის გაანალიზება, ვინაიდან, უახლოეს ხანში მოთხოვნა შენარჩუნდება დაბალ ნიშნულზე, ხოლო კონკურენცია იქნება გაზრდილი, ეს კი ინვესტს გაურკვევლობას იმასთან დაკავშირებით, თუ რა ფასს გადაიხდის მგზავრი ფრენის სანაცვლოდ.

მომხმარებლის (მგზავრის) ნდობა იქნება საკვანძო საკითხი ავიაინდუსტრიის გამოჯამრთელებისთვის, თუ მგზავრი არ დაბრუნდა, ავიაუნდუსტრია არ იქნება

REFERENCES:

www.iata.org

POST-PANDEMIC PERSPECTIVES OF THE GLOBAL CIVIL AVIATION

Valerian Chedia,

Master Degree in Economics, TSU,
Manager of the “Aeroflot” in Tbilisi International Airport
vaco.chedia@gmail.com

RESUME

The impact of the COVID-19 pandemic on the air transport industry is huge. It is an unimaginably difficult time. The result is a significantly lower demand for air travel for far longer than predicted when the pandemic began. Most people believed the pandemic and economic situation would be improved by 2021, but as it seems, it will not. Some old airline names are likely to vanish. But, which will emerge from the pandemic in the stronger position? Could it be legacy carriers or low-cost carriers? There will be an increase in the number of airlines that require state report. Today, like the 1930s, most borders are effectively closed and despite some pent-up leisure demand, there is widespread reluctance to fly, for health safety reasons. As a result, we will have a very different shaped air industry in the medium term, where legacy airlines will have to adapt to the loss of premium traffic on which they have previously relied. Meanwhile, for many airlines, it will be a matter of how long can they “hold their breath”. A majority of airlines are going to be smaller than they are today once the coronavirus pandemic subsides. Most airlines around the world are accelerating fleet retirements, producing a fundamental reset of capacity. In this environment, the global network reach of alliances becomes more important. What will be the platform for the future growth? The air industry will confront an environmental climate even tougher than before, government involvement is inevitably going to increase, we will have to learn to live with the virus, international cooperation is very important. We will see a fundamental change in air industry. The airline industry itself has got to shrink. Airline consolidation is inevitable.

Key words: Air Industry, Corona-Crisis, Global Aviation.