

ბათუმის სახელმწიფო საზღვაო აკადემია

ბიზნესისა და მართვის ფაკულტეტი

„ტურიზმის სატრანსპორტო უზრუნველყოფა“

რიდერი

ავტორები: პროფესორი რომან მამულაძე

ასისტენტი: მერი გაბაიძე

ბათუმი 2015

თემა 1. სატრანსპორტო მომსახურება თანამედროვე მსოფლიოში და საქართველოში.

ტრანსპორტის როლი ტურიზმსა და სამეწარმეო ურთიერთობებში. სატრანსპორტო მომსახურება - ტურისტული მომსახურების ერთ-ერთი ძირითადი სახეობა.

ტრანსპორტი (ლათ. transporto - გადამაქვს, გადავაადგილებ, გადავიტან), ეროვნული მეურნეობის ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი დარგია. იგი ემსახურება ადამიანების გადაყვანასა და ტვირთის გადაზიდვას.

ქვეყნის ეროვნულ მეურნეობაში ტრანსპორტი განსაკუთრებულ როლს ასრულებს. ერთის მხრივ, სატვირთო ტრანსპორტი თვითონ წარმოადგენს მატერიალური წარმოების სფეროს, რომელსაც სახელმწიფო ბიუჯეტში მნიშვნელოვანი წილის შეტანა შეუძლია; მეორეს მხრივ, ტრანსპორტი არის ეროვნული მეურნეობის სხვა დარგების (მრეწველობა, სოფლის მეურნეობა, მშენებლობა) ინფრასტრუქტურის სისტემის ზოგადი ნაწილი, რომლის ფუნქციონირებაც მნიშვნელოვნად უწყობს ხელს მათ ეფექტურ მუშაობას.

ჯაჭვი – „მწარმოებელი – მიმწოდებელი – მყიდველი“ ერთიან კომპლექსს შეადგენს და ამ კომპლექსში სატრანსპორტო მომსახურება საკვანძო რგოლად გვევლინება. პროდუქტი მხოლოდ მაშინაა მზად მოხმარებისათვის, როდესაც მას მომხმარებელამდე მივიტანთ. ეს უკანასკნელი ხორციელდება მხოლოდ ტრანსპორტის მეშვეობით.

ტრანსპორტი წარმოადგენს ნებისმიერი პროდუქციის წარმოების აუცილებელ პირობას. იგი ახორციელებს ტვირთებისა და მგზავრთა სივრცობრივ გადაადგილებას, როგორც საწარმოს შიგნით, ასევე საწარმოებსა და ქვეყნის ამა თუ იმ რეგიონებს შორის. არსებობს შიდა საწარმოო ტრანსპორტი. მაგალითად: რუსთავის მეტალურგიულ ქარხანას გააჩნდა 18 კმ-იანი სარკინიგზო ხაზი, საავტომობილო ტრანსპორტი და სპეცტრანსპორტი. შიდა საწარმოო ტრანსპორტი წარმოადგენს ამა თუ იმ წარმოების შემადგენელ ნაწილს და შეისწავლება დარგობრივი ეკონომიკის კურსით.

შიდა საწარმოო ტრანსპორტთან ერთად საჭიროა ტრანსპორტი, რომელიც მოემსახურება მიმოქცევის სფეროს. ასევე საჭიროა სამგზავრო ტრანსპორტი, რომელიც წარმოადგენს მომსახურების სფეროს. მაგალითად: საქალაქო სამგზავრო ტრანსპორტის ეფექტი რეალიზირდება სხვა დარგებში. მსოფლიოს გამოცდილებით ყველა ქალაქში ის წამებია. დისკომფორტით მგზავრობის დროს ეცემა მუშაკის შრომის ნაყოფიერება. ამიტომ, თუ საქალაქო ტრანსპორტის ნორმალური მუშაობით იზრდება საწარმოებში წარმოებული პროდუქციის მოცულობა, მაშინ დოტაციის სახით ის უნდა დაფინანსდეს ქალაქის ბიუჯეტიდან.

ტურიზმის სატრანსპორტო უზრუნველყოფა, რიდერი

გადამამუშავებელი მრეწველობისა და სოფლის მეურნეობისაგან განსხვავებით ტრანსპორტი არ ქმნის ახალ პროდუქტს. იგი მხოლოდ სივრცობრივად გადაადგილებს პროდუქციას, რომელიც მეურნეობის სხვა დარგებში იქმნება. გადაადგილების პროცესის დროს არ იცვლება პროდუქტის საგნობრივი თვისებები და ხარისხი. ცუდი ტრანსპორტირების დროს კი ხარისხი შეიძლება პირიქით გაუარესდეს. პროდუქციის გადაადგილების დროს ხდება მისი სახმარი ღირებულების (მომხმარებელთან მიმართებაში მისი ადგილმდებარეობის) მნიშვნელოვანი ცვლილება, ანუ მისი პოტენციური სახმარი ღირებულება გადადის – რეალურში. მაგალითად: ტყიბულის ქვანახშირის მარაგს თბილისის საწარმოებისათვის გააჩნია მხოლოდ პოტენციური სახმარი ღირებულება, ის რომ რეალური გახდეს საჭიროა დაიხარჯოს სატრანსპორტო დარგის მუშაკთა შრომაც, ე.ი. მიტანილი იქნას ადგილამდე. პროდუქციის გადაადგილების დროს იცვლება არა მარტო მისი სახმარი ღირებულება, არამედ თვითღირებულებაც. სატრანსპორტო მომსახურებაზე დახარჯული მუშაკების შრომა და ძირითადი საშუალებების ამორტიზაციის ხარჯები გადასაზიდი ტვირთის თვითღირებულებას ემატება.

ამრიგად, ტრანსპორტი აგრძელებს პროდუქციის წარმოების პროცესს მიმოქცევის სფეროში, ახორციელებს რა პროდუქციის გადაადგილებას მისი წარმოების ადგილიდან მოხმარების ადგილამდე. ამიტომ ტრანსპორტელების შრომა წარმოადგენს მწარმოებლურს. ის ქმნის შიდა ეროვნული პროდუქტის ნაწილს.

ქვეყნის სატრანსპორტო სისტემა სახელმწიფოს უმაღლეს სტრატეგიულ ინტერესებს ემსახურება. მან უნდა შექმნას ქვეყნის სივრცობრივი ორგანიზაციის მაინტეგრირებელი ძირითადი სტრუქტურა, უზრუნველყოს ქვეყნის სოციალური და სამეურნეო განვითარების უმნიშვნელოვანესი ინფრასტრუქტურის ეფექტური ფუნქციონირება, შექმნას გარე სამყაროსთან ქვეყნის ურთიერთობათა ინტენსიფიცირების რეალური საფუძველი.

მატერიალური წარმოების სხვა დარგებთან შედარებით სატვირთო ტრანსპორტი ხასიათდება რიგი თავისებურებებით, რომელთა შორის ძირითადია:

- ✓ სატრანსპორტო საწარმოო პროცესის შედეგად არ იქმნება ნივთობრივი ფორმის პროდუქტი. სატრანსპორტო პროდუქციას წარმოადგენს მგზავრებისა და ტვირთის გადაყვანა-გადაზიდვა;
- ✓ გადასაზიდი ტვირთის გადაადგილება ხორციელდება შრომის საშუალებებთან ერთად. სატრანსპორტო დარგში პროდუქციის წარმოების პროცესს შეადგენს – ტვირთისა და

ტურიზმის სატრანსპორტო უზრუნველყოფა, რიდერი

მგზავრების გადაადგილება გაგზავნის პუნქტიდან დანიშნულების პუნქტამდე, ხოლო სატრანსპორტო მზა პროდუქციას – შესრულებული გადაზიდვა;

- ✓ სატრანსპორტო პროდუქცია (გადაადგილების სასარგებლო ეფექტი) უშუალოდ მოიხმარება წარმოების პროცესში;
- ✓ საქონლის წარმოების ღირებულებას ემატება მისი გადაადგილების ღირებულება;
- ✓ სატრანსპორტო დარგში ძირითადი და საბრუნავი საშუალებების განსხვავებული სტრუქტურა;
- ✓ სატრანსპორტო შრომის საშუალებები აკმაყოფილებს არა მარტო საწარმოო მოთხოვნილებებს, არამედ ინდივიდუალურსაც;
- ✓ სატრანსპორტო პროდუქციის გამომუშავება და რეალიზაცია ხორციელდება ერთდროულად;
- ✓ სატრანსპორტო პროდუქცია შეუძლებელია არსებობდეს მარაგის სახით.

ტრანსპორტი, როგორც ეროვნული მეურნეობის დარგი, მოიცავს შემდეგ ქვედარგებს: სარკინიგზო, საავტომობილო, საზღვაო, საჰაერო და სპეცტრანსპორტს. ტრანსპორტის აღნიშნული ქვედარგები ერთმანეთთან არიან დაკავშირებულნი და ქმნიან ტრანსპორტის ერთიან სისტემას.

თემა 2. სატრანსპორტო მომსახურების, როგორც სერვისის სფეროს არსი და თავისებურებანი
სატრანსპორტო სისტემების დახასიათება. სატრანსპორტო მომსახურების თავისებურებანი.
სატრანსპორტო საშუალებების კლასიფიკაცია

რამდენიმე ეკონომიკური რეგიონის გადაკვეთაზე მყოფი გეოგრაფიული მდებარეობა საქართველოს ანიჭებს ტრანზიტული ქვეყნის უნიკალურ უპირატესობას. საქართველო ბუნებრივი სატრანსპორტო დერეფანია აღმოსავლეთსა და დასავლეთს შორის. საქართველოზე გადის უმთავრესი სატრანზიტო გზა ნედლეულის, საქონლის, გაზისა და ნავთობის ტრანსპორტირებისათვის აზერბაიჯანიდან და ცენტრალური აზიიდან დასავლეთის მიმართულებით, ისევე, როგორც დასავლური საქონლისა – ცენტრალური აზიისკენ. ამავე დროს საქართველო გვეკვლინება ჩრდილოეთისა და სამხრეთის სატრანსპორტო დამაკავშირებელ რგოლად რუსეთსა და თურქეთს, სომხეთის გავლით რუსეთსა და ირანს შორის.

საქართველოს შავი ზღვის პორტები, კარგად განვითარებული სარკინიგზო სისტემა, ნავთობისა და გაზის მილსადენები და საერთაშორისო სტანდარტების აეროპორტები, მსოფლიოს უდიდესი ბაზრებისა და რეგიონების პოტენციურ დამაკავშირებელ ინფრასტრუქტურულ რგოლს წარმოადგენს.

2008 წლის მონაცემებით ტრანსპორტის სექტორში შექმნილმა მთლიანმა შიდა პროდუქტმა მიმდინარე ფასებში 11296,8 ათასი ლარი შეადგინა, ხოლო დარგში დაფიქსირებულმა წლიურმა ზრდის ტემპებმა 14 პროცენტს გადააჭარბა.

საქართველოს ერთიანი სატრანსპორტო სისტემა ტრანსპორტის მეტნაკლებად განვითარებული დარგების კომპლექსს წარმოადგენს. საქართველოს სატრანსპორტო პოტენციალის მთლიანად გამოყენება და ტრანსნაციონალური მაგისტრალის სრული დატვირთვით ამუშავება, ქვეყნის ეკონომიკური წინსვლის გარანტიაა. ცხადია ამისათვის უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ქვეყნის შიდასატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის სტაბილური მუშაობა.

საქართველოში ტრანსპორტის თითქმის ყველა ძირითადი სახეა წარმოდგენილი, რაც განპირობებულია მისი მოსახერხებელი გეოგრაფიული მდებარეობით. საქართველოს მრავალფეროვანი ბუნებრივი პირობები მნიშვნელოვან ზეგავლენას ახდენს ერთიან სატრანსპორტო სისტემაზე. მისი ქსელის კონფიგურაცია ყალიბდება რელიეფის, ჰავისა და ჰიდროგრაფიული ქსელის თავისებურებათა შესაბამისად, აგრეთვე მოსახლეობის სიმჭიდროვისა და მისი გადაადგილებისუნარიანობის მიხედვით.

ტურიზმის სატრანსპორტო უზრუნველყოფა, რიდერი

1. საქართველოს სარკინიგზო ტრანსპორტი. საქართველოს რკინიგზა ევრაზიული ტრანზიტის უმნიშვნელოვანესი კვანძია და უმოკლესი გზით აკავშირებს ევროპისა და ცენტრალური აზიის ქვეყნებს. საქართველოს სარკინიგზო სისტემა პირდაპირ უერთდება სომხეთის, აზერბაიჯანის და რუსეთის სარკინიგზო სისტემებს, ხოლო საბორნე გადასასვლელებით ბათუმისა და ფოთის შავი ზღვის პორტები რკინიგზით აკავშირებს კავკასიის და ცენტრალური აზიის ქვეყნებს შავი ზღვის რეგიონთან. ფოთის პორტს პირდაპირი საბორნე მიმოსვლა გააჩნია ილიჩევსკის (უკრაინა) და ვარნის (ბულგარეთი) პორტებთან.

საქართველოს რკინიგზაზე ტვირთბრუნვის მოცულობის შესანარჩუნებლად და დამატებითი ტვირთების მოსაზიდად, შემოღებული იქნა მოცულობითი სატარიფო განაკვეთები და პრეფერენციული ტარიფები. მაგალითად, მოცულობითი სატარიფო განაკვეთი გადაუმუშავებელ ერთ ტონა (ნელდ) ნავთობზე 5 აშშ დოლარს შეადგენს და 7 აშშ დოლარს – ნავთობპროდუქტებზე.

საქართველოს სატრანზიტო დერეფნის ეფექტური გამოყენების მიზნით, ან დამატებითი ტვირთის მოსაზიდად, საქართველოს ხელისუფლება აქტიურად თანამშრომლობს მეზობელ ქვეყნებთან. საქართველოს, აზერბაიჯანის და ყაზახეთის მთავრობათა გადაწყვეტილებით, ფოთი-ბაქო-ალმატა სატვირთო მატარებელი პრეფერენციული ტარიფით უახლოეს მომავალში ამოქმედდება. ამ მატარებლის მეშვეობით ყაზახეთის ტერიტორიაზე ექსპორტი ერთ კონტეინერ/კილოგრამზე 0,22 აშშ დოლარია, ხოლო იმპორტი – 0,28 აშშ დოლარი. სატრანზიტო მიმოსვლა საქართველოსა და აზერბაიჯანის ტერიტორიაზე 0,28 აშშ დოლარი იქნება ერთ კონტეინერ/კილოგრამზე.

საქართველოში სარკინიგზო ტრანსპორტი სახელმწიფო საკუთრებაა და ჯერ არ მომხდარა მისი ძირითადი საშუალებების პრივატიზაცია. თუმცა უკვე აქტიურად მიმდინარეობს მოლაპარაკებები ამასთან დაკავშირებით.

2008 წლის მსოფლიო ეკონომიკურ კრიზისამდე საქართველოში შეიმჩნეოდა გარკვეული ეკონომიკური წინსვლები. რამაც თავის მხრივ ქვეყნის სატრანსპორტო დარგზე დატვირთვა გაზარდა. დღევანდელი მონაცემებით საქართველოში სატრანსპორტო კომუნიკაციებიდან მნიშვნელოვანი ადგილი ტვირთ და მგზავრთბრუნვის მიხედვით რკინიგზას უკავია.

2. საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტი. საქართველოს 20229 კმ. სიგრძის საავტომობილო გზა გააჩნია, აქედან 1474 კმ. საერთაშორისო, 3326 კმ. სახელმწიფო და 15439 კმ. ადგილობრივი მნიშვნელობისაა. საქართველოს მთავარი გზატკეცილის რეკონსტრუქცია საქართველოს მთავრობის სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის რეაბილიტაციის ერთ-ერთი

მთავარი პრიორიტეტია. საერთაშორისო მნიშვნელობის გზების დიდი ნაწილი 2005 წელს გარემონტდა.

3. საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტი.

ა) ფოთის პორტი

ფოთის პორტი 49 ჰექტარზეა განლაგებული და მთელი წლის განმავლობაში მუშაობს. ამჟამად პორტის მფლობელობაში არის ტვირთის ტრანსპორტირების კომპლექსი, რომელიც 14 ნავმისადგომისაგან შედგება და 2650 მეტრის სიგრძისაა. 11 ნავმისადგომი აღჭურვილია 6-დან 40 ტონამდე გათვლილი ტვირთამწეობის პორტატული ამწეებით. ტვირთის ტრანსპორტირებისათვის საჭირო პირობები მორგებულია ყველა სახის ტვირთის და თხევადი პროდუქტის გადასაზიდად. ტვირთბრუნვა ფოთის პორტში მუდმივად იზრდება. 7 ტერმინალი გრძევადიანი იჯარით არის გაცემული.

ფოთის პორტის ნაწილი უკავშირდება ილიჩევსკის (უკრაინა) და ვარნის (ბულგარეთი) პორტებს პირადაპირი საბორნე-სარკინიგზო ხაზით და ნოვოსიბირსკს (რუსეთი), ბურგასს (ბულგარეთი) და რიზეს (თურქეთი) პორტებს პირდაპირი საავტომობილო-საბორნე გადასასვლელებით.

ბ) ბათუმის პორტი

საქართველოს ტერიტორიის გავლით აზერბაიჯანული და ყაზახური ნავთობის გადაზიდვებმა ბათუმის პორტი ევროპა-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის დამაკავშირებელ ხიდად აქცია. ბათუმის პორტში იტვირთება ნავთობი და ნავთობპროდუქტები 8 ჰექტარის ფართობის და 775 მეტრი სიგრძის 4 ნავმისადგომზე. მშრალი ტვირთი იტვირთება 17,5 ჰექტარის ფართობის გაშლილ 1590 მეტრი სიგრძის 2 ნავმისადგომზე.

პორტს აქვს შესძლებლობა გადაზიდოს 15-18 მლნ. ტონა ნავთობპროდუქტები და 2,3-2,5 მლნ. ტონა მშრალი ტვირთი წლიურად. საკონტეინერო ტერმინალის ტვირთბრუნვა 47-50 ათასი კონტეინერია წელიწადში.

საქართველოს ერთიან სატრანსპორტო სისტემის მუშაობაში მნიშვნელოვანი ადგილი უჭირავს ნავთობისა და გაზის მილსადენს. ტრანსპორტის ამ სახეობის განვითარება და გაფართოება საუკუნის პროექტის „ტრასეკა“-ს დერეფნის ამუშავების მნიშვნელოვან ნაწილს წარმოადგენს.

საქართველოს სატრანსპორტო სისტემა უფრო ფართოვდება და მდიდრდება სპეციალური სახის ტრანსპორტის არსებობით და ფუნქციონირებით. როულად მისასვლელი ობიექტების ასათვისებლად და ქვეყნის ეკოლოგიური უსაფრთხოების შესანარჩუნებლად ხელი ეწყობა საბაგირო ტრანსპორტის განვითარებას. სამშენებლო მასალების მოკლე მანძილზე

ავტორი: პროფესორი **რომან მამულაძე**, ბათუმის სახელმწიფო საზღვაო აკადემიის პროფესორი

ტურიზმის სატრანსპორტო უზრუნველყოფა, რიდერი

გადაზიდვისათვის უახლოეს მომავალში საქართველოში მოსახერხებელი იქნება პნევმოტრანსპორტის განვითარებაც.

„ეკროპა-კავკასია-აზიის“ სატრანსპორტო დერეფანი. ის გარემოება, რომ საქართველო მთელ ამიერკავკასიასთან ერთად წარმოადგენს სასაზღვრო ზოლს ევროპასა და აზიას შორის უძველესი დროიდანვე უწყობდა ხელს აქ სავაჭრო გზების არსებობას. ჯერ კიდევ ძველი წელთაღრიცხვის VI-IV საუკუნეებში აქ გადიოდა ინდოეთიდან შავი ზღვისკენ მიმავალი ე.წ. „აბრეშუმის გზა“. საქართველოს ტერიტორიას კვეთდა გზები, რომლებიც მას აკავშირებდა არა მარტო აღმოსავლეთთან ან დასავლეთთან, არამედ ჩრდილოეთ რაიონებთანაც. ახალი წელთაღრიცხვის III-IV საუკუნეებში კავკასიონის ქედის გადაკვეთით (თაკვერის გზა და სხვა) ხორციელდებოდა სამხედრო, სავაჭრო და სხვა სახის ურთიერთობანი საქართველოს და ჩრდილოეთ კავკასიის რეგიონებს შორის. აქ ხასგასმით უნდა აღინიშნოს შემდეგი გარემოება: მართალია, კავკასიის ქედის სამხრეთ კალთაზე მდებარე საქართველოს რაიონებს ურთიერთობა ჰქონდათ ჩრდილოეთ რაიონებთან, მაგრამ უფრო მჭიდრო ეკონომიკურ კავშირს ყოველთვის სამხრეთ ტერიტორიებთან (შიდა ქართლი, კახეთი, იმერეთი) ახორციელებდნენ. ამგვარი ხასიათის სატრანსპორტო, ეკონომიკურ კავშირს ხელს უწყობდა, როგორც ისტორიულ-პოლიტიკური, ისე ბუნებრივ-გეოგრაფიული ფაქტორები.

საქართველოში, ისევე როგორც მთელი კავკასიის სატრანსპორტო მეურნეობაში, არსებითი ცვლილებები მოხდა XIX საუკუნის 60-70 წლებიდან. ეს დაკავშირებული იყო საქართველოში სამრეწველო კაპიტალიზმის შემოჭრა-განვითარებასთან. როგორც ცნობილია, კაპიტალიზმის განვითარება, ანუ ახალი სამეურნეო ურთიერთობის წარმოშობა იწვევს ქვეყნის ეკონომიკური ცხოვრების ძირფესვიანად გარდატეხას, რამაც ახალი საგზაო მშენებლობის აუცილებლობაში იჩინა თავი. პირველი რკინიგზა, რომელიც 1871 წელს გაიხსნა, იყო ფოთი – ყვირილას (ზესტაფონი) მონაკვეთი. მას შემდეგ მას მოჰყვა მთელი რიგი სარკინიგზო ხაზების მშენებლობა, რამაც ხელი შეუწყო საქართველოს სამეურნეო განვითარებასა და ამიერკავკასიის სხვა სახელმწიფოებთან და რუსეთთან ეკონომიკურ კავშირს. რკინიგზას მეტად დიდი სამხედრო-სტრატეგიული მნიშვნელობა ჰქონდა.

საქართველო მნიშვნელოვანი სატრანზიტო ქვეყანაა. აქ გადის არა მარტო პოსტსაბჭოთა კავშირის სახელმწიფოებში შემავალი, არამედ აზიის ქვეყნებში ტრანზიტით გამავალი ტვირთიც.

საქართველოს მოხერხებული სატრანსპორტო და გეოგრაფიული მდებარეობა ხელსაყრელ პირობებს ქმნის ჩვენი ქვეყნის საწარმოო ძალთა განვითარებისათვის, რაც ძირითადად განისაზღვრება შემდეგი ფაქტორებით:

ავტორი: პროფესორი **რომან მამულაძე**, ბათუმის სახელმწიფო საზღვაო აკადემიის პროფესორი

ტურიზმის სატრანსპორტო უზრუნველყოფა, რიდერი

1. ცენტრალური მდებარეობა აღმოსავლეთი ევროპის ნაწილის სამხრეთ-დასავლეთ რაიონებსა და ამიერკავკასიის, აზიის სახელმწიფოებს შორის;
2. უშუალო გასასვლელი შავ ზღვაზე და ამდენად, საერთაშორისო მნიშვნელობის საზღვაო ტრასებზე;
3. სახმელეთო სატრანსპორტო კომუნიკაციების თავმოყრა, რომლებიც აერთიანებს შავ და კასპიის ზღვებს;
4. თურქეთსა და ირანთან სიახლოვე, რაც ხელსაყრელ პირობებს ქმნის სატრანსპორტო გადაზიდვისა და ამ სახელმწიფოებთან სატრანსპორტო-ეკონომიკური კავშირებისათვის.

საქართველო მისმა გეოგრაფიულმა მდებარეობამ მოაქცია მსოფლიოს გეოსტრატეგიულ ინტერესთა სფეროში. საქართველოს გეოპოლიტიკური მდებარეობა, როგორც ქვეყნის მნიშვნელოვანი სტრატეგიული რესურსი, ხელსაყრელ პირობებს ქმნის საერთაშორისო სატრანსპორტო სისტემაში საქართველოს ინტეგრირებისათვის.

აშშ-ს მხარდაჭერით 1993 წელს ევროპის კავშირმა შეიმუშავა „ევროპა-კავკასია-აზიის“ სატრანსპორტო დერეფნის Traceca („ტრასეკა“-ს) პროექტი, რომელიც გულისხმობს საავტომობილო და სარკინიგზო, ნავთობსადენებისა და საჰაერო ტრასების ქსელის შექმნას.

„ტრასეკა“-ს პროექტის განხორციელებას საფუძველი 1993 წლის მაისში ჩაეყარა, როდესაც ბრიუსელში შეკრებილი ცენტრალური აზიის ხუთი (ყაზახეთი, უზბეკეთი, თურქმენეთი, ტაჯიკეთი, ყირგიზეთი) და ამიერკავკასიის სამი ქვეყნის (საქართველო, აზერბაიჯანი, სომხეთი) ტრანსპორტისა და ვაჭრობის მინისტრებმა ხელი მოაწერეს შეთანხმებას „ევროპა-კავკასია-აზიის“ სატრანსპორტო დერეფნის ტექნიკური ხელშეწყობის პროგრამის განხორციელების შესახებ.

აქვე უნდა შევნიშნოთ, რომ „ევროპა-კავკასია-აზიის“ სატრანსპორტო დერეფანი მონათლულია „XXI საუკუნის აბრეშუმის გზად“. საქართველოს საშუალება მიეცა ევროპასა და აზიას შორის ტვირთბრუნვის მომსახურე სატრანსპორტო დერეფანში შეასრულოს მნიშვნელოვანი როლი, შექმნას კონტინენტაშორისო მგზავრთა ნაკადის სატრანზიტო მომსახურების ფუნქცია, ჩაერთოს ცენტრალური აზიიდან ნავთობისა და გაზსადენის სატრანზიტო სისტემაში, მოემსახუროს ტვირთგადაზიდვების ბაზარს რეგიონში.

„ტრასეკა“-ს სატრანსპორტო დერეფნის ფორმირებას პოლიტიკურად და ეკონომიკურად აქვს უაღრესად დიდი სტრატეგიული მნიშვნელობა არა მარტო საქართველოსთვის, არამედ ამ რეგიონის ყველა ქვეყნისათვის. ევროპისა და მსოფლიოს ბაზრებთან ახალი, ალტერნატიული სატრანსპორტო მარშრუტების შეერთებით კავკასიის რეგიონის ქვეყნებს ექმნებათ მათი პოლიტიკური და ეკონომიკური სტაბილურობის ისეთი გარემოს ჩამოყალიბების საიმედო

ავტორი: პროფესორი **რომან მამულაძე**, ბათუმის სახელმწიფო საზღვაო აკადემიის პროფესორი

ტურიზმის სატრანსპორტო უზრუნველყოფა, რიდერი

დამატებითი პირობები, რომელთა მეშვეობითაც საგრძნობლად გაიზრდება ეთნოკომფლიქტების დარეგულირებისა და მათი მშვიდობიანი გზით მოწესრიგების პირობები. ენერგომატარებლებისა და სხვა სტრატეგიული ტვირთების გადაზიდვაში სატრანზიტო ფუნქციების შესრულებას საქართველოში აუცილებლად მოჰყვება:

- ✓ ეკონომიკის მრავალი სექტორის გამოცოცხლება;
- ✓ ახალი სამუშაო ადგილებისა და თანამედროვე ინფრასტრუქტურის შექმნა;
- ✓ ქვეყნის ბიუჯეტის შევსების სტაბილური და მძლავრი დამატებითი წყაროების წარმოქმნა;
- ✓ გზების კეთილმოწყობა და სარკინიგზო ტრასპორტის რეაბილიტაცია;
- ✓ ტურიზმის განვითარება;
- ✓ ქვეყნის სატრანსპორტო სისტემაში მართვისა და რეგულირების თანამედროვე ფორმათა ახალი ნორმების დამკვიდრება.

„ტრასეკა“-ს პროექტის რეალიზაციით, საქართველო რეალურად ერთვება მსოფლიოს გლობალურ ინტერესთა სფეროში. დერეფნის ამოქმედების პროცესში საქართველო ევროკავშირის სტრატეგიული პარტნიორი ხდება. შესაბამისად, ტრანსკავკასიური სატრანსპორტო დერეფნის ფუნქციონირების უზრუნველყოფაში შეუძლებელია, რომ თავისი მნიშვნელობით ერთმანეთს გაემიჯნოს პოლიტიკური და ეკონომიკური ასპექტები. ქვეყნისათვის სტრატეგიულად მნიშვნელოვანი ბევრი საკითხის გადაწყვეტა შესაძლებელია მხოლოდ სხვა სახელმწიფოების ინტერესებთან კოორდინირებული შეთანხმებით. ეს გარემოება ქვეყნის მართვის პოლიტიკური სისტემის წინაშე სათანადო მოთხოვნებს აყენებს და მისგან შესაბამის მზადყოფნას მოითხოვს.

ამიერკავკასიის სატრანსპორტო დერეფნის ფორმირები-სათვის განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭება ოთხი ქვეყნის – აზერბაიჯანის, თურქმენეთის, საქართველოს და უზბეკეთის – პრეზიდენტების მიერ ხელმოწერილ „სერაქსი“-ს (1996წ.) ხელშეკრულებას, რომელსაც შემდგომში შეურთდნენ ბულგარეთი, სომხეთი და ყირგიზეთი. სატრანსპორტო გადაზიდვების რეგულირების „სერაქსი“-ს ხელშეკრულების მიზანია:

- ✓ ტვირთების მოზიდვა „ევროპა-კავკასია-აზიის“ სატრანსპორტო დერეფანში;
- ✓ ეფექტური სატრანსპორტო მომსახურების გამოვლენა;
- ✓ უცხოური და ადგილობრივი ინვესტიციებისათვის კლიმატის გაუმჯობესება.

„სერაქსი“-ს შეთანხმებით გათვალისწინებული იქნა შეღავათიანი ტარიფები 50 პროცენტის ფასდაკლებით.

ტურიზმის სატრანსპორტო უზრუნველყოფა, რიდერი

საქართველოს სატრანსპორტო პოლიტიკის სტრატეგიულ ამოცანას წარმოადგენს „სერახსი“-ს ხელშეკრულების მოქმედების არეალის გაფართოება, როგორც დასავლეთის, ასევე აღმოსავლეთის მიმართულებით. განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია სამი ქვეყნის – ჩინეთის, ყირგიზეთის და უზბეკეთის მიერ ხელმოწერილი ხელშეკრულებით შექმნილი, ამ ქვეყნებზე გამავალი უმოკლესი სარკინიგზო გზის გამოყენება და მისი დაკავშირება, როგორც „ტრასეკა“-სთან, ასევე „სერახსი“-ს ხელშეკრულებასთან. შესაბამისად იქმნება ერთიანი, გრანდიოზული სატრანსპორტო არეალი, რომელიც აღმოსავლეთიდან ჩინეთის საზღვაო პორტებიდან გავრცელდება ჩრდილოეთ ევროპის საზღვაო პორტამდე (ამსტერდამამდე). ამგვარ პირობებში საქართველოს გეოპოლიტიკურ მდებარეობას განსაკუთრებული მნიშვნელობა აქვს. უმნიშვნელოვანეს საერთაშორისო პოლიტიკურ ურთიერთობაში ჩართვა ადექვატურ ინსტიტუციურ მოწყობას მოითხოვს, რაც ქვეყნის გეოპოლიტიკური პოტენციალის რეალური ათვისების საიმედო გარანტიას შექმნის.

ევრაზიის სატრანსპორტო მაშრუტები, დასავლეთ-აღმოსავლეთის მიმართულებასთან ერთად, მოიცავენ ჩრდილოეთ-სამხრეთის მიმართულებასაც. საქართველოს აქვს მნიშვნელოვანი პოტენციალი, ამ მიმართულებით, სატრანსპორტო დერეფნის ჩამოყალიბებაში. სადღეისოდ, ერთმანეთისაგან დამოუკიდებლად მოქმედებენ საქართველოდან ჩრდილოეთისაკენ და სამხრეთისაკენ მიმავალი ტრასები. საქართველოს შეუძლია შეასრულოს ამ მიმართულებათა ინტეგრირება ჩრდილოეთისა და სამხრეთის შემაერთებელ დერეფანში, მისი დიდი პოლიტიკური და ეკონომიკური მნიშვნელობის გამოყენებით.

ჩრდილოეთ-სამხრეთის მიმართულების დერეფნის განვითარების გრძელვადიანი პერსპექტივას ქმნის საქართველოს მონაწილეობა გაეროს ეკონომიკური კომისიის ისეთ პროექტებში, როგორც არის ტრანსევროპული, ჩრდილოეთ-სამხრეთული საავტომობილო მაგისტრალი (TEM და TER). ეს პროექტები მიმართულია თანამედროვე საავტომობილო და სარკინიგზო ქსელის შექმნაზე, რომელიც დააკავშირებს ბალტიის, ადრიატიკის, ეგეოსის და შავი ზღვების რეგიონებს.

საქართველოს მიერ სატრანსპორტო ფუნქციების შესრულება გულისხმობს არა მარტო სახმელეთო, არამედ საჰაერო დერეფნების განვითარებასაც.

საქართველოზე გამავალი სატრანსპორტო დერეფნების განვითარებისათვის სამომავლოდ დიდ პოტენციალს ქმნის პროექტების განხორციელება შავი ზღვის ეკონომიკური თანამშრომლობის ორგანიზაციის ფარგლებში. ასევე მნიშვნელოვანია „ტრასეკა“-ს ქვეყნების და შავი ზღვის რეგიონების ქვეყნების თანამშრომლობა და მათი მოქმედების კოორდინაცია.

საქართველოს სატრანსპორტო სისტემაში ინტეგრაციის უახლოესი მიმართულებებია:

ტურიზმის სატრანსპორტო უზრუნველყოფა, რიდერი

- ✓ რეგულარული სარკინიგზო, ჰორიზონტალური და ვერტიკულარული ტვირთდამუშავების ტიპის გემებით შავი და ხმელთაშუა ზღვის აუზების ქვეყნების ტვირთგადაზიდვების უზრუნველყოფა;
- ✓ ევროპასთან სამდინარო ტრანსპორტის გამოყენება (დუნაი-რეინ-მაინის სისტემა) ტვირთების გადასაზიდად შავი ზღვის საქართველოს ნავსადგურებიდან (ე.წ. მდინარე-ზღვა პრინციპი);
- ✓ სამხრეთის (თურქეთი) მიმართულებით სარკინიგზო ხაზების განვითარება;
- ✓ საჰაერო დერეფნის განვითარება (დასავლეთ-აღმოსავლეთ და ჩრდილოეთ-სამხრეთის მიმართულებით);
- ✓ საავტომობილო გზების განვითარება;
- ✓ პოლიტიკური მოწესრიგების შემდეგ აფხაზეთზე გამავალი საავტომობილო და სარკინიგზო მიმოსვლის აღდგენა.

„ევროპა-კავკასია-აზიის“ სატრანსპორტო დერეფნის კონკურენტუნარიანობის ანალიზი – „ტრასეკა“-ს სატრანსპორტო დერეფნის კონკურენტუნარიანობის ანალიზი „ტრასეკა“-ს სატრანსპორტო დერეფნის მიმართულების სხვა არსებულ, ჩრდილოეთისა და სამხრეთის ალტერნატიულ მიმართულებებთან შედარებით კონკურენტუნარიანობის დადგენას და მის ამალელებას ისახავს მიზნად.

ამა თუ იმ სარკინიგზო მარშრუტის შერჩევისას ტვირთმფლობელთა სუბიექტურ აზრზე სამი ძირითადი ფაქტორი მოქმედებს:

- ✓ ტვირთის გადაზიდვის დაბალი ტარიფი;
- ✓ საწყის პუნქტიდან საბოლოო პუნქტამდე ტვირთის გადაზიდვის დროის სიმცირე (სიჩქარე);
- ✓ ტვირთებზე უსაფრთხოების დაცვის გარანტია.

საქართველოს ტერიტორიის 360 კმ-იან ხაზზე 1 ტონა ტვირთის გადაზიდვის მაღალი თვითღირებულება და შესაბამისად ტარიფი, რელიეფისა და ტრასის სირთულით, მზარდი საექსპლუატაციო დანახარჯებითა და შესრულებული სამუშაოს სიდიდითაა გამოწვეული.

„ტრასეკა“-ს ქვეყნებისათვის ერთიანი გამჭოლი ტარიფების დაწესების შემთხვევაში საჭირო იქნება ზემოაღნიშნული სირთულის განმსაზღვრელი კოეფიციენტების შემოღება, რათა საქართველოს რკინიგზის ხაზზე ტვირთის გადაზიდვის ტარიფი არ იყოს თვითღირებულებაზე ნაკლები.

„ტრასეკა“-ს სატრანსპორტო დერეფნის კონკურენტუნარიანობა სამხრეთის ალტერნატიულ მიმართულებებთან შედარებით მაღალია (რაც განპიროვნებულია სატრანსპორტო სისტემის

ტურიზმის სატრანსპორტო უზრუნველყოფა, რიდერი

განვითარების უკეთესი დონითა და გადაზიდვის ტარიფის სიმცირით), მაგრამ დაბალია ჩრდილოეთის მიმართულებასთან შედარებით.

„ტრასეკა“-ს სატრანსპორტო დერეფნის ალტერნატიულ მარშრუტზე საჭიროა დადგინდეს ტვირთის გადაზიდვის სიჩქარეები. ჩრდილოეთის მიმართულების უპირატესობა ამ თვალსაზრისითაც მაღალია:

1. ტვირთი გადაიზიდება ერთი ქვეყნის ტერიტორიაზე გამავალი რკინიგზით (ზღვის გარეშე) და საზღვრების გადაკვეთასთან დაკავშირებული მოცდენები ნაკლებია.
2. რუსეთის რკინიგზის ხაზების გამტარუნარიანობა „ტრასეკა“-ს დერეფანთან შედარებით მაღალია, ამიტომ საწყის პუნქტამდე ტვირთის გადაადგილება ჩრდილოეთის მიმართულებით უფრო სწრაფად ხორციელდება.

ტვირთის დაცვის გარანტიებიდან გამომდინარე, ტვირთმფლობელი იმ ქვეყნის პოლიტიკურ სიტუაციას ყოველთვის ითვალისწინებს, რომელზეც გადის სატრანსპორტო დერეფანი. ამიტომ გარდა ზემოთ მოყვანილი ეკონომიკური ფაქტორებისა, ფასების დონეზე მოქმედებს პოლიტიკური ხასიათის ფაქტორებიც. არასტაბილური პოლიტიკური სიტუაცია ამცირებს ტრანსპორტის პროდუქციის მოცულობას და ფასების ზრდას უწყობს ხელს.

თემა 3. ტურისტული პროდუქტი, სტრუქტურა, თავისებურებანი და ტიპები. ტურიზმის ტურის, ტურპროდუქტის და ტურპაკეტის ცნებები. ტურების ტიპები. ტურისტული პაკეტის სტრუქტურა.

ტურიზმი საქმიანობის სახეა, რომელიც ითვალისწინებს სხვადასხვა ტურისტული მომსახურებისა და ტურისტული მოთხოვნილების საქონლის მიწოდებას ადამიანის კულტურული და სულიერი მოთხოვნილებების დაკმაყოფილების მიზნით.

ნებისმიერ ადამიანს, რომელიც გადაადგილდება სივრცესა და დროში, დამოუკიდებლად მიმართულებისა, გადაადგილების საშუალებისა, მგზავრობის ხანგრძლივობისა თუ მიზნისა(ლაშქრობა, ექსპედიცია, მივლინება), მოგზაური ეწოდება, ხოლო მოგზაურობის დანიშნულების ადგილის – დესტინაციის მიმართ იგი არის ვიზიტორი – სტუმარი, სხვა ქალაქელი, უცხო ქვეყნელი, უცხოელი).

მოგზაურობა აუცილებლად გულისხმობს უკან, მუდმივ საცხოვრებელ ადგილას დაბრუნებას. ამით მოგზაური განსხვავდება მიგრანტისაგან, რომელიც გადაადგილდება ახალი საცხოვრებელი ადგილისა და უკეთესი ცხოვრების ძებნის მიზნით.

ყველა სახის მოგზაურს ეწოდება ვიზიტორი. ეს ტერმინი უფრო ოფიციალური ხასიათისაა და ძირითადად ტურიზმის სტატისტიკაში გამოიყენება. საერთაშორისო ვიზიტორები არიან პირები, რომლებიც მოგზაურობენ არა უმეტეს 12 თვის ხანგრძლივობით ქვეყანაში, რომელიც არ წარმოადგენს მათ საცხოვრებელ ქვეყანას (რომლის რეზიდენტებიც არ არიან), და რომელთა მიზანი არაა ანაზღაურებადი საქმიანობის წარმოება ვიზიტის ადგილზე.

შიდა ვიზიტორები არიან პირები, რომლებიც მოგზაურობენ საკუთარი ქვეყნის შიგნით, ოღონდ მათი ყოველდღიური გარემოს გარეთ, არსებულ დესტინაციებზე არა უმეტეს 12-თვიანი ვადის განმავლობაში.

ყველა ვიზიტორი ორ კატეგორიად იყოფა:

ერთდღიანი ვიზიტორები: ვიზიტორები, რომლებიც ღამეს არ ათევენ ვიზიტის ქვეყანაში მდებარე განთავსების კოლექტიურ ან კერძო საშუალებებში. ერთდღიან ვიზიტორებს ექსკურსანტებს უწოდებენ.

ტურისტები: ვიზიტორები, რომლებიც ვიზიტის ადგილებში ერთ ღამეს მაინც ათევენ. ტურისტი არის ის ვიზიტორი, რომელიც არანაკლებ 24 სთ–ითა და არაუმეტეს 1

წლით ვადით გადის თავისი მუდმივი საცხოვრებელი ადგილიდან და დროებით ადგილსამყოფელში არ გააჩნია ანაზღაურებადი საქმიანობა.

ტურიზმს სხვადასხვა განსაზღვრებები აქვს. ტურიზმის ძირითად ცნებებსა და განმარტებებზე ყურადღება გამახვილდა 1925 წელს ჩატარებულ ტურისტული ორგანიზაციების პირველ საერთაშორისო ყრილობაზე. მას შემდეგ ტურიზმის ძირითადმა ცნებებმა და განმარტებებმა არსებითი ცვლილება განიცადეს.

1980 წელს მანილაში მსოფლიო ტურიზმის კონფერენციაზე რეკომენდებული იქნა ტურიზმის განმარტება, რომლის თანახმად იგი არამარტო ეკონომიკური, არამედ ერთდროულად სოციალური, კულტურული, საგანმანათლებლო, ეკონომიკური და პოლიტიკური მოვლენაა. ტურიზმი უდიდეს როლს თამაშობს ადამიანთა ცხოვრებაში. 1989 წლის ჰააგის დეკლარაციის პირველ პრინციპში აღნიშნულია, რომ ტურიზმი იქცა მოვლენად, რომელიც შემოვიდა მილიონობით ადამიანის ყოველდღიურ ცხოვრებაში:

ა) იგი მოიცავს ადამიანების თავისუფალ გადაადგილებას მათი საცხოვრებელი და სამუშაო ადგილებიდან, აგრეთვე მომსახურების სფეროს, რომელიც შექმნილია ამ გადაადგილების შედეგად წარმოშობილი მოთხოვნილებების დასაკმაყოფილებლად;

ბ) იგი წარმოადგენს ადამიანთა ცხოვრებისა და თანამედროვე საზოგადოებისათვის უმნიშვნელოვანესი საქმიანობის სახეს, რომელიც ერების ცხოვრების ყველა სექტორის ინტერნაციონალიზაციის შედეგად გადაიქცა ცალკეული პირების მიერ თავისუფალი დროის გამოყენებისა და პიროვნებათაშორისი კავშირებისა და პოლიტიკური, ეკონომიკური და კულტურული კონტაქტების ძირითად საშუალებად;

გ) იგი უნდა იყოს ყოველი ადამიანის ზრუნვის საგანი, ერთდროულად არის თანამედროვე საზოგადოებაში ცხოვრების ხარისხის შედეგი და გადამწყვეტი ფაქტორი. ამიტომ პარლამენტებმა და მთავრობებმა მეტი ყურადღება უნდა მიაქციონ ტურიზმს

საზოგადოების სხვა ძირითადი მოთხოვნილებებისა და საქმიანობის სახეების ჰარმონიულ შესაბამისობაში მისი განვითარების მიზნით.

ტურიზმის საერთაშორისო აკადემიის (მონტე-კარლო, მონაკო) განმარტებით ტურიზმი ზოგადი ცნებაა, რომელიც მოიცავს ადამიანთა დროებით გასვლას მუდმივი საცხოვრებელი ადგილის ქვეყნის საზღვრებს გარეთ გამაჯანსაღებელი მიზნით და/ან

თავისუფალ დროს შემეცნებითი ინტერესების დასაკმაყოფილებლად, ან პროფესიულ-საქმიანი მიზნით, დროებით ადგილსამყოფელში ანაზღაურებადი საქმიანობის გარეშე.

გაერო ტურიზმს განსაზღვრავს როგორც მიგრაციას, რომელიც არაა დაკავშირებული მუდმივი საცხოვრებელი ადგილის შეცვლასთან ანუ ესაა მოგზაურობები, რომლებიც მოგზაურობის საწყის ადგილზე დაბრუნებით მთავრდება.

„ტურიზმის გლობალური ეთიკური კოდექსის“ (მსოფლიო ტურისტული ორგანიზაციის გენერალური ასამბლეა, სანტიაგო, ჩილე, 1999 წლის 1 ოქტომბერი) თანახმად, ტურიზმი არის:

- ინდივიდუალური და კოლექტიური სრულყოფის ფაქტორი;
- მდგრადი განვითარების ფაქტორი;
- სფერო, რომელიც იყენებს კაცობრიობის კულტურულ მემკვიდრეობას და შეაქვს თავისი წვლილი მის გამდიდრებაში;
- საქმიანობა, რომელიც ერთნაირად სასარგებლო და მომგებიანია მასში მონაწილე ქვეყნებისა და ხალხებისათვის.

საქართველოს კანონის “ტურიზმისა და კურორტების შესახებ” მიხედვით ტურისტი არის ფიზიკური პირი, რომელიც ნებაყოფლობით მოგზაურობს მუდმივი საცხოვრებელი ადგილის ფარგლებს გარეთ, დასვენების, გაჯანსაღების, საქმიანი ან სხვა მიზნით, არანაკლებ 24 საათის და არაუმეტეს ერთი წლის ვადით, რომლის მოგზაურობაც არ ანაზღაურდება დროებითი ყოფნის

ადგილის საფინანსო წყაროებიდან. ტურისტები არიან ტურისტული მომსახურების, სამუშაოებისა და საქონლის, ანუ ტურისტული პროდუქტის მომხმარებლები. საქართველოს კანონში “ტურიზმისა და კურორტების შესახებ” ტურისტული პროდუქტი განმარტებულია, როგორც ტურისტული მომსახურების პაკეტი ტურისტული მომსახურების ძირითად ფორმათა (კვება, ღამის თევა განთავსების სხვადასხვა საშუალებებში, სატრანსპორტო მომსახურება, ექსკურსიები, ტურისტული ლაშქრობები და ა. შ.) არანაკლებ ორი კომპონენტისაგან შემდგარი კომპლექსი, რომელიც აუცილებელია ტურისტის მოთხოვნილებათა დასაკმაყოფილებლად და რომლის ღირებულება შედის ტურისტული საგზურის ფასში. შესაბამისად, ტურისტული პროდუქტი, თავისი არსით, იმ მომსახურებისა და

საქონლის კომპლექსია, რომელიც მთლიანობაში ქმნის მოგზაურობას ან მასთან უშუალოდაა დაკავშირებული.

ტურისტული პროდუქტი გამოდის ტურისტული საქონლის ან ტურისტული მომსახურების ფორმით. ამასთან, ზოგიერთი ტურისტული მომსახურება, თავისი სოციალურ-ეკონომიკური ბუნების გამო, მატერიალური ხასიათისაა (განთავსება, მკურნალობა, კვება), ზოგიერთი კი მთლიანად უხილავი და არამატერიალურია (ექსკურსია, შთაბეჭდილება). ჩვეულებრივ, ტურისტული პროდუქტი მოიცავს ტურს, ტურისტულ-საექსკურსიო მომსახურებას და ტურისტების მიერ შესაძენ (შეძენილ) საქონელს.

ტური ეწოდება ტურისტების მომსახურების კომპლექსს (ნაკრებს), რომელშიც შედის მათი მგზავრობა, განთავსება, კვება, საექსკურსიო მომსახურება, აგრეთვე გიდების და თარჯიმნების მომსახურება და სხვ. მომსახურების ეს ნაკრები გაერთიანებულია მოგზაურობის მთავარი მიზნის საფუძველზე და ტურისტებს მიეწოდება განსაზღვრულ მარშრუტზე და განსაზღვრულ დროს. მოგზაურობას შეიძლება სხვადასხვა მიზანი ჰქონდეს, მაგრამ ტურმა აუცილებლად უნდა დაინტერესოს კლიენტი, რომ იყიდოს იგი.

პრაქტიკაში ტურისტულ პროდუქტში გულისხმობენ მიწოდების (ტურისტული პროდუქტის ელემენტების) 3 შესაძლო სახეს:

1. ტური (პეკიჯ-ტური) – კომპლექსური ტურისტული მომსახურება, რომელიც მოიცავს მოგზაურობის მთავარი მიზნითა და მოგზაურობის ადგილზე დარჩენის პროგრამით გაერთიანებული განთავსების, კვების, სატრანსპორტო, საყოფაცხოვრებო, საექსკურსიო და სხვა მომსახურებას (მისი მიწოდება ხდება გარკვეულ მარშრუტზე და განსაზღვრულ დროში). ტური ტურისტული პროდუქტის პირველი და აუცილებელი ერთეულია. იგი ტუროპერატორის შრომის პროდუქტია და კლიენტზე მისი რეალიზაცია წარმოებს ერთიანად (ესაა ერთი მთლიანი პროდუქტი). ტურიზმის სახის შესაბამისად, მასში ესა თუ ის ელემენტები შეიძლება არ იყოს გათვალისწინებული. ტური ფორმდება საგზურის ან ვაუჩერის სახით.

2. დამატებითი ტურისტული მომსახურება (ინკლიუზივ-ტური) – დამატებითი მომსახურება, რომელიც პეკიჯ-ტურით არაა გათვალისწინებული და რომლის დაყვანა მომხმარებელამდე ხდება მისი თავისუფალი არჩევანის საფუძველზე. ეს შეიძლება იყოს

კავშირგაბმულობის მომსახურება, ინტერნეტი, გაქირავება, ფოსტა, დამატებითი კვება, საზოგადოებრივი ტრანსპორტი, ექსკურსიები და ა. შ. ამ მომსახურების მისაღებად ტურისტი დამატებით იხდის.

3. ტურისტული დანიშნულების საქონელი – მოიცავს ტურისტული პროდუქტის მატერიალურ ნაწილს. ეს შეიძლება იყოს:

- სპეციფიკური საქონელი – რუქები და ქალაქების გეგმები, ბუკლეტები, ტურისტული და სპორტული აღჭურვილობა, სპეციალური ტურისტული და სპორტული მოწყობილობა, ტურისტული სუვენურული პროდუქცია;

- არასპეციფიკური საქონელი – სხვადასხვა საქონელი, რომელიც ტურისტის მუდმივ საცხოვრებელ ადგილზე უფრო ძვირი ან დეფიციტურია. რადგან ტურისტული პროდუქტი შედგება ცალკეული სახის ტურისტული მომსახურებისაგან, მისთვის დამახასიათებელია მომსახურების, როგორც საქონლის, ყველა თავისებურება:

1. უხილავი სახე – მომსახურების არამატერიალური ხასიათი: მისი დანახვა, შესწავლა და გასინჯვა შეძენამდე შეუძლებელია;

2. არ ექვემდებარება შენახვას – არ შეიძლება მისი მარაგის შექმნა;

3. წყაროსაგან არაა განცალკევებული – მომსახურების გაწევა შეუძლებელია შუამავლებით, მისი მიწოდება და მოხმარება ერთდროულად ხდება. კლიენტი არის მომსახურების პროცესის მონაწილე და ზემოქმედებს მის შედეგზე.

4. ხარისხის არამუდმივობა – ხარისხი დამოკიდებულია იმაზე, თუ ვის მიერ, როდის და სად ხდება მისი მიწოდება.

ამ ზოგადი თავისებურებების გარდა, ტურისტულ პროდუქტს აქვს თავისი სპეციფიკური თავისებურებები:

1. ტურისტული პროდუქტი კომპლექსური მომსახურებაა, რომელიც იქმნება მრავალი დამოუკიდებელი და სხვადასხვა პროფილის მქონე საწარმოს ძალისხმევით;

2. ტურისტული პროდუქტი მნიშვნელოვანწილადაა დამოკიდებული ისეთ ცვლადებზე, როგორებიცაა: დრო და სივრცე:

- დიდი მნიშვნელობა აქვს სეზონურობის ფაქტორს;

- მიწოდებას აქვს სტატიკური ხასიათი და ხშირად გარკვეულ ადგილთანაა მიბმული. ამის გამო გამოყოფენ მკაფიოდ გამოხატულ ტურისტულ ზონებს: „მზე–ზღვა“, „სპორტი“, „მთა–თოვლი“ და ა. შ.

3. მომხმარებელმა თვითონ უნდა გადალახოს მას და ტურისტულ პროდუქტს შორის არსებული მანძილი და კისრულობს შესაბამის ხარჯებს. ტრანსპორტის შემადგენელს ტურის ფასში არსებითი წილი უკავია (მოგზაურობის ხანგრძლივობის შესაბამისად 20–დან 60 %-მდე).

4. ტურისტული პროდუქტის დამაკმაყოფილებელი ხარისხის მიღწევა შეუძლებელია თუნდაც მცირე ნაკლოვანებების შემთხვევაში, რადგან თვით ტურისტის მომსახურება შედგება უამრავი მცირე ოპერაციისაგან.

5. ტურისტული მომსახურების ხარისხზე დიდ გავლენას ახდენს გამყიდველის მოქმედებისგან დამოუკიდებლად წარმოშობილი ფორს-მაჟორული პირობები (ამინდი, ბუნებრივი პირობები, სტიქიური მოვლენები, პოლიტიკა და ა. შ.).

ტურისტული პროდუქტის შეფასება მომხმარებლის მხრიდან სუბიექტურია და ექვემდებარება იმ ფაქტორების ან პირობების გავლენას, რომელთაც შექმნილ მომსახურებასთან პირდაპირი კავშირი არ გააჩნიათ (ინდივიდის ჯანმრთელობის მდგომარეობა და განწყობა, ჯგუფის წევრები, ადგილობრივი მოსახლეობა და ა. შ.).

ტურიზმი ასრულებს სხვადასხვა ფუნქციებს, რომელთა შორის შეიძლება გამოვყოთ შემდეგი:

1. გამაჯანსაღებელი – ფიზიკური და სულიერი ძალების აღდგენა, დამაბულობის მოხსნა, განმუხტვა, მკურნალობა;

2. შემეცნებითი – ბუნების მოვლენების, კაცობრიობის წარსულისა და თანამედროვე ისტორიის შესწავლა, ახალი კულტურის, ცხოვრების წესის, ეროვნული სამზარეულოს, ტრადიციების, ზნე-ჩვეულებების გაცნობა და ა. შ.;

3. საგანმანათლებლო – ახალი ცოდნის შექმნა, სხვა ხალხებისა და ქვეყნების შესახებ ცოდნის გაღრმავება და ა. შ.;

4. კომუნიკაციური – პიროვნებათაშორისი კონტაქტების დამყარება;

5. შთაბეჭდილებების ცვლილებაზე მოთხოვნილების დაკმაყოფილება;

6. ადგილსამყოფელის ცვლილებაზე მოთხოვნილების დაკმაყოფილება;

7. ეკონომიკური სიკეთისა და მომსახურების მიწოდება ტურისტის მოთხოვნის შესაბამისად;

8. ადამიანის თავისუფალი დროის რაციონალური გამოყენების ხელშეწყობა;

9. დასაქმების და ცხოვრების დონის ამაღლება;

10. სოციალურ–ეკონომიკური ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესება;

11. ქვეყნებისა და ერების თანამშრომლობის გაღრმავება.

თანამედროვე ტურიზმი მრავალსახეობით ხასიათდება. ტურიზმის სახეებისა და მიმართულებების კლასიფიკაციისათვის ჩვეულებრივ ითვალისწინებენ ტურისტთა გადაადგილების მიმართულებას, მოგზაურთა რაოდენობას, მოგზაურობის მიზანს, გადაადგილებისა და განთავსების საშუალებებს და სხვა არსებით ნიშნებს.

გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის 1994 წელს მიღებული რეკომენდაციებით ტურიზმი კლასიფიცირებულია 3 ფორმად (ტურიზმის სტატისტიკის თვალსაზრისით):

1. შიდა ტურიზმი – მოგზაურობა მხოლოდ ქვეყნის საზღვრებში;

2. შემოსაყვანი (შემომავალი) ტურიზმი – არარეზიდენტების მოგზაურობა მოცემულ ქვეყანაში;

3. გასაყვანი (გამავალი) ტურიზმი, რომელიც მოიცავს მოსახლეობის მოგზაურობას სხვა ქვეყანაში. ტურიზმის ამ 3 ძირითადი ფორმის კომბინაციით გაეროს ასევე მიღებული აქვს შემდეგი

კატეგორიის ტურიზმი:

1. შიდა ტურიზმი, რომელიც მოიცავს შიდა და შემოსაყვანი (შემომავალი) ტურიზმს;

2. ეროვნული ტურიზმი, რომელიც მოიცავს შიდა და გასაყვანი (გამავალი) ტურიზმს;

3. საერთაშორისო, რომელიც შედგება შემოსაყვანი და გასაყვანი ტურიზმისაგან.

ტურიზმის ფორმები შეიძლება განისაზღვროს მონაწილეთა რაოდენობით. ტურიზმის პრაქტიკაში გამოყოფენ ტურიზმის 3 ძირითად ფორმას: 1. ინდივიდუალური; 2. ჯგუფური და 3. საოჯახო.

ტურისტთა მოგზაურობის მიზნების შესაბამისად შეიძლება გამოვყოთ ტურიზმის შემდეგი სახეები:

1. რეკრეაციული ტურიზმი, რომელიც მოიცავს სანახაობით–გასართობ პროგრამებს, ტურისტულ–გამაჯანსაღებელ პროგრამებს, მეცადინეობებს ინტერესების მიხედვით;

2. სპორტული ტურიზმი, რომელიც მოიცავს წყლის, სათხილამურო, სამთო ტურიზმს;

3. სამკურნალო–გამაჯანსაღებელი ტურიზმი, რომელსაც მიეკუთვნება არა მარტო მოთხოვნა მკურნალობაზე, არამედ მისი შეხამება ტურიზმის სხვა ფუნქციებთან;

4. კულტურულ–შემეცნებითი ტურიზმი, რომელიც ეფუძნება მოთხოვნილების გაფართოებას სხვადასხვა მიმართულებით;

5. ნოსტალგიური ტურიზმი, რომლის საფუძველია მოთხოვნილება ადამიანის და მისი ოჯახის წევრების ინდივიდუალურ ბიოგრაფიასთან დაკავშირებული ადგილების მონახულებაზე;

6. სათავგადასავლო (ექსტრემალრი) ტურიზმი, რომელიც ითვალისწინებს ადამიანის მოთხოვნილების დაკმაყოფილებას სხვადასხვა მძაფრ სიტუაციებში თავისი შესაძლებლობების გამოცდის საფუძველზე;

7. რელიგიური ტურიზმი (მოიცავს მომლოცველობას), რომელიც ეფუძნება სხვადასხვა კონფესიების ადამიანთა რელიგიური მოთხოვნილებების დაკმაყოფილებას;

8. მისიონერული ტურიზმი, რომელიც გამოწვეულია ადამიანის მოთხოვნილების დაკმაყოფილებაზე სხვადასხვა სულიერი ფასეულობების გავრცელების, სულიერი მოწოდების სრული რეალიზაციისათვის;

9. მოვლენათა ტურიზმი – რომელიც ითვალისწინებს ადამიანის მოთხოვნილების დაკმაყოფილებას რომელიმე კონკრეტულ ღონისძიებაში მონაწილეობაზე (დასწრებაზე);

10. საკომუნიკაციო ტურიზმი, რომელიც აკმაყოფილებს ადამიანის მოთხოვნილებას პიროვნებათაშორის კონტაქტებზე;

11. ეკოლოგიური ტურიზმი, რომელიც ეფუძნება ნაკრძალი ტერიტორიების სტუმრობას, ბუნების დაცვით ღონისძიებებში მონაწილეობას.

12. აგრარული (სოფლის) ტურიზმი, რომლის განვითარება აგრარულ სექტორთან და სოფელთანაა დაკავშირებული.

ტურიზმის სახეობათა კლასიფიკაციის საყოველთაოდ მიღებული კლასიფიკაცია არ ასებობს, ამიტომ ლიტერატურაში მისი სხვადასხვა ინტერპრეტაციებია წარმოდგენილი

თემა 4. გადაზიდვის საშუალებები ტურიზმში. გადამზიდვისა და სატრანსპორტო საშუალებების შერჩევა.

ტურიზმი და ტრანსპორტი განუყოფელი არიან. ვინაიდან ტურიზმი სხვაგან ყოფნას ნიშნავს, ტრანსპორტი საცხოვრებელ გარემოსა და დესტინაციას შორის ხიდს წარმოადგენს. ტრანსპორტს ჩვენ შემდეგი მიზეზების გამო განვიხილავთ:

- ისტორიულად ტრანსპორტი ტურიზმთან ერთად განვითარდა. ტრანსპორტის განვითარებამ მოახდინა ტურიზმის წინსვლის სტიმულირება და, პირიქით, ტურისტულმა მოთხოვნილებებმა გამოიწვია ტრანსპორტის ისეთი მომსახურების აღმოცენება, როგორც არის დასვენების ბაზრებისთვის საჭირო ჩარტერული საჰაერო სერვისი.

- ტრანსპორტმა გაზარდა ტურისტული დესტინაციების მისადგომობა ტურისტების გენერატორი რეგიონებიდან. ტურიზმი მთლიანად მისადგომობაზეა დამოკიდებული. რეალობაში ტურისტულ-რეკრეაციული რესურსის მისადგომობა/მიუდგომლობა, ხელს უწყობს/უშლის დესტინაციის განვითარებას.

- ტრანსპორტი ტურიზმში ახდენს გარკვეული სახელმწიფო და კერძო ინვესტიციების მოზიდვას და წარმოადგენს ტურიზმის ინდუსტრიის მნიშვნელოვან სექტორს დასაქმებისა და მიღებული შემოსავლების თვალსაზრისით. ამასთან, ტურიზმი თვითონაც იცვლება და თავის მხრივ ცვლის მსოფლიო კომუნიკაციების რუკასაც. გარდა ამისა, ტრანსპორტი თავისთავად წარმოადგენს მეურნეობის მნიშვნელოვან დარგს, რომელიც სცილდება ტურიზმის ფარგლებს და დიდ გავლენას ახდენს ყოველდღიური ცხოვრების ასპექტებზე. რეალურად, ტრანსპორტი ცივილიზაციაა.

ურთიერთგავლენის პრინციპები. ზემოთ გამოიკვეთა სივრცითი ურთიერთკავშირი ორ ადგილს შორის – გენერატორ რაიონებსა, სადაც არის მოთხოვნილება გარკვეულ ტურისტულ საქონელზე, და იმ რაიონებს შორის, რომლებსაც გააჩნიათ ამ საქონლის ნამეტი. გეოგრაფიაში ეს ცნობილია, როგორც სივრცითი დიფერენციაცია, სადაც ტრანსპორტი აკავშირებს ამ ორ რაიონს. ულმანმა (Ullman, 1980) შემოგვთავაზა სამი ძირითადი ფაქტორი, რომლებიც აუცილებელია სივრცითი დიფერენციაციისა და ტრანსპორტის განვითარებისთვის:

• **კომპლიმენტარულობა (შევისებულობა).** ადგილები ერთმანეთისგან განსხვავდებიან და ერთ ადგილზე არის მოგზაურობის დიდი სურვილი, ხოლო მეორე ადგილს შეუძლია ამ სურვილის დაკმაყოფილება. მოთხოვნილებისა და შეთავაზების ეს კომპლიმენტარულობა წარმოქმნის რაიონებს შორის ურთიერთკავშირს, რისთვისაც აუცილებელი ხდება სატრანსპორტო სისტემა. კომპლიმენტარულობის მაგალითებია ტურისტული ნაკადები აშშ-ს ჩრდილო-აღმოსავლეთი შტატებიდან ფლორიდასაკენ, ან ჩრდილო-დასავლეთ ევროპიდან ხმელთაშუა ზღვისკენ.

• **შუალედური შესაძლებლობები.** რადგან ულმანის იდეა კომპლიმენტარულობის შესახებ შესაძლებელს ხდის ურთიერთკავშირს, შეიძლება აღმოჩნდეს კონკურენტი ატრაქციები. მაგალითად, მიუნხენის მცხოვრებისთვის, რომელსაც ზაფხულის შვებულების ესპანეთის კურორტზე გატარება სურს, კონტინენტური ესპანეთის ტერიტორია უფრო ახლოს არის, ვიდრე კანარის ერთ-ერთი კუნძული. ამიტომ კონტინენტური ესპანეთი შუალედურ შესაძლებლობას წარმოადგენს, თუნდაც არსებობდეს სრულყოფილი კომპლიმენტარულობა მიუნხენსა და კანარის კუნძულებს შორის.

• **ტრანსფერაბელობა (გადაადგილებადობა)** ან მანძილის წინააღმდეგობა. დამოკიდებულია ორ ადგილს შორის დისტანციის დაფარვის ღირებულებაზე (დროით და ფულად გამოსახულებაში). თუ დესტინაციამდე ჩაღწევის ფასი ძალიან მაღალია, კომპლიმენტარულობა და შუალედური შესაძლებლობების არარსებობაც კი ვერ მოახდენს მოგზაურის წახალისებას.

ტრანსპორტის ელემენტები. თუ კი არსებობს ურთიერთკავშირი, საჭიროა სატრანსპორტო სისტემა. ფოლკსმა (Faulks, 1990) ნებისმიერ სატრანსპორტო სისტემაში გამოავლინა ოთხი ძირითადი ფიზიკური ელემენტი:

- გზა,
- ტერმინალი,
- სატრანსპორტო საშუალება და
- მამოძრავებელი ენერჯია.

ტრანსპორტის ნებისმიერი სახეობისთვის ამ ელემენტების მახასიათებლები განსხვავებულია და ამიტომ განვიხილოთ თითოეული მათგანი.

გზა. ტრანსპორტის ნებისმიერი სახეობისთვის გზა გადაადგილების საშუალებას წარმოადგენს. ის შეიძლება იყოს ხელოვნური, მაგალითად, საავტომობილო, სარკინიგზო, ტრამვაის და საბაგირო გზები; ან ბუნებრივი – ჰაერი, ზღვები, ტბები და მდინარეები; ამასთან არსებობს ამ ორი ტიპის კომბინაცია, კერძოდ, შიდა საწყლოსნო გზები. აღსანიშნავია შემდეგი მნიშვნელოვანი სხვაობები:

✓ თუ გზა ხელოვნურად მოსაწყობია, მისი ღირებულება აქედან გამომდინარეობს;

✓ გზის ღირებულებას განსაზღვრავს ასევე მეორე ფაქტორი: მოსარგებლე სხვასთან ერთად სარგებლობს გზით (მაგ., სახმელეთო გზები) თუ სპეციალიზებული გზის ერთადერთი მოსარგებლეა (მაგ., რკინიგზა);

✓ საავტომობილო ტრანსპორტი მაგისტრალებზე და გემები შიდა საწყლოსნო გზებზე თითქმის სრულად კონტროლდება მძღოლების ან ოპერატორების მიერ. ამის საპირისპიროდ, საჰაერო ტრანსპორტის, მატარებლების და, გარკვეულწილად, გემების გადაადგილება საგზაო კონტროლის, სიგნალიზაციის ან სანავიგაციო სისტემების დახმარებით ხორციელდება.

გზა, ჩვეულებრივ, იმ ორგანიზაციების პასუხისმგებლობაა, რომლებიც სატრანსპორტო ოპერატორებისგან დამოუკიდებელნი არიან, მაგალითად, ავიახაზები და ავტობუსის კომპანიები. დიდ ბრიტანეთში ამის მაგალითებია სამოქალაქო ავიაციის მმართველობა (Civil Aviation Authority) და ავტომაგისტრალების სააგენტო (Highways Agency).

ტერმინალი. ტერმინალი მომხმარებლებს აძლევს გზამდე მისვლის საშუალებას, საბოლოო სადგური არის ყველაზე შორეული წერტილი, სადამდეც ეს სისტემა მიდის – ზუსტად ხაზის ბოლო. ტერმინალი ასევე შეიძლება იყოს ადგილი, სადაც მოგზაური იცვლის სატრანსპორტო საშუალების სახეობას (მაგალითად, აეროპორტში საჰაერო ტრანსპორტიდან ავტობუსში/მატარებელში გადაჯდომა ან ლა-მანშის გვირაბის შემთხვევაში – ავტობუსიდან ან მანქანიდან „მატლ“ მატარებელში გადასვლა). ტერმინალები ერთმანეთისგან განსხვავდებიან ზომით, გეგმითა და კომფორტის იმ ელემენტების მოხერხებულობით (კეთილმოწყობით), რომლებსაც ისინი სთავაზობენ მოგზაურებს. კომფორტის ამ ელემენტების შერჩევა კი მოგზაურობის სიშორისა და სირთულის მიხედვით, ასევე მგზავრების მოლოდინის გათვალისწინებით ხდება.

საერთაშორისო აეროპორტები ხშირად თანამედროვე საინჟინრო დიზაინის საინტერესო ნიმუშებს წარმოადგენენ; ეს ეხება ასევე ლონდონის, მილანისა და ნიუ-იორკის მონუმენტურ სარკინიგზო სადგურებს და დიდი საოკეანო გემების ტერმინალებს, როგორცაა, მაგალითად, შერბური. ამის საპირისპიროდ, მესამე სამყაროს ქვეყნებში სამდინარო გემის ტერმინალი შეიძლება ნავმისადგომზე ოდნავ დიდი იყოს.

სატრანსპორტო საშუალება. ყველა სახეობის გზა სატრანსპორტო საშუალების განსაკუთრებულ ტიპს მოითხოვს:

თვითმფრინავი საჰაერო სივრცისთვის არის განკუთვნილი; გემები და მცირე ზომის საწყლოსნო ტრანსპორტი – საწყლოსნო გზებისთვის; მანქანები, ავტობუსები და სხვა საშუალებები – სახმელეთო გზებისთვის; მოძრავი შემადგენლობა – რკინიგზისთვის. მგზავრთა უსაფრთხოებისა და კომფორტის უზრუნველსაყოფად, თვითმფრინავები განსაკუთრებით მაღალი ტექნიკური მოთხოვნების გათვალისწინებით პროექტდება. ამიტომ ის საკმაოდ ძვირადღირებულია. თვითმფრინავი, გემები და სახმელეთო ტრანსპორტი სამართავად უფრო მოქნილია, ვიდრე მატარებელი, მონორელსი და ტრამვაი, სადაც გზაზე ავარია მნიშვნელოვან შეფერხებებს იწვევს.

მამოძრავებელი ენერჯია. მოძრავი ტექნოლოგიების ისტორიული განვითარება ტურიზმის განვითარების ისტორიას ჰგავს, რომლის ცვლილების დაჩქარებული ტემპი 1950-იანი წლებიდან აღინიშნა მამოძრავებელი ენერჯია გზასთან და სატრანსპორტო საშუალებასთან ერთად განსაზღვრავს განსახილველი ტრანსპორტის სახეობის სიჩქარეს, დიაპაზონსა და ტევადობას.

ამჟამად ტრანსპორტის უმეტესი სახეობებისთვის მამოძრავებელი ენერჯია დამოკიდებულია ნავთობზე, როგორც ენერჯიის წყაროზე. ეს ბუნებრივი რესურსი დედამიწაზე არათანაბრადაა განაწილებული – შუა აღმოსავლეთი ნავთობის მსოფლიო პროდუქციის თითქმის ორ-მესამედს აწარმოებს. არსებობს იმის შესაძლებლობა, რომ მსოფლიო 1970-იანი წლების დასაწყისის ენერჯოკრიზისზე უფრო სასტიკი კრიზისის წინაშე აღმოჩნდეს. ნავთობის მარაგები იწურება, ვინაიდან მასზე მოთხოვნილება იზრდება როგორც ტრანსპორტის, ისე დანარჩენი გლობალური ეკონომიკის მხრიდან. აშშ მსოფლიოს ყველაზე დიდი ნავთობმომხმარებელია და მისთვის საჭირო რაოდენობის 50%-ის ექსპორტირებას ახდენს. ამიტომ ის დაინტერესებულია ნავთობის

ნაკადის უსაფრთხო მამრავის პოლიტიკური არეულობისაგან დაცვით შუა აღმოსავლეთში, კასპიის აუზისა და გვინეის ყურის ალტერნატიული მიმწოდებლების გამოვლენით. მძიმე ნავთობის წყაროები, როგორცაა ჩრდილო კანადის ბიტუმიზებული ქვიშები, კომერციულად სიცოცხლისუნარიანი ხდება, მაგრამ შედეგად ატმოსფეროში გამოთავისუფლდება ნახშირმჟავაგაზის დაუშვებლად მაღალი ოდენობა. ამასობაში იაპონია და ევროკავშირი მისწრაფიან ენერჯის ალტერნატიული წყაროების, განსაკუთრებით წყალბადის, გამოყენებისკენ, მაგრამ ტრანსპორტისთვის, ფართო მასშტაბით, ეს ჯერ-ჯერობით არარეალისტური პერსპექტივაა.

სატრანსპორტო სისტემის ტევადობის მხრივ ყველაზე მნიშვნელოვანი მოსაზრებაა სატრანსპორტო საშუალებისა და მამოძრავებელი ენერჯის ისეთი კომბინაციის გამონახვა, რომელსაც მგზავრების მაქსიმალური რაოდენობის გადაყვანა შეეძლება. ზომის ზრდას საკუთარი პრობლემები მოჰყვება. მაგალითად, აერობუსებს სჭირდებათ უფრო გრძელისაფრენი ბილიკები, დიდი ჩარტერული თვითმფრინავები კი ტურისტული ოპერაციების მოქნილობას ამცირებენ.

სატრანსპორტო ხარჯები და ფასწარმოქმნა. სატრანსპორტო ხარჯები და ფასწარმოქმნა ტურიზმის გეოგრაფიისთვის ძალზე მნიშვნელოვანია. ყოველი სახეობის ხარჯების განსხვავებული სტრუქტურა ზემოქმედებს მომხმარებლის არჩევანზე და განაპირობებს მარშრუტზე მოძრაობის მოცულობას. არსებობს სატრანსპორტო ხარჯების ორი ძირითადი საბაზისო ტიპი:

- **სოციალური და ეკოლოგიური ხარჯები.** ამ ხარჯებს არ იხდის არც სატრანსპორტო ოპერატორი და არც მომხმარებელი, მას თავის თავზე იღებს საზოგადოება. მაგალითად გამოდგება თვითმფრინავის ხმაურის ხარჯები, რომელიც აწუხებს საერთაშორისო

აეროპორტის სიახლოვეს მაცხოვრებლებს და რომლის გამოთვლა შეუძლებელია.

- **კერძო ხარჯები.** სატრანსპორტო სისტემის ოპერატორები იხდიან კერძო ხარჯებს, რაც შემდგომ მომხმარებელზე გადადის და მოგზაურობის ტარიფში აისახება. აუცილებლად უნდა გამოიკვეთოს არსებითი სხვაობა ფიქსირებულ და ცვლად ხარჯებს შორის:

– ფიქსირებული ხარჯების დარიცხვა ხდება რომელიმე მგზავრის გადაყვანამდე ან იმ დრომდე, ვიდრე სატრანსპორტო საშუალება „გზას გაუდგება“. ეს

ავტორი: პროფესორი **რომან მამულაძე**, ბათუმის სახელმწიფო საზღვაო აკადემიის პროფესორი

ხარჯები „გარდაუვალია“ და ისეთ საკითხებს ითვალისწინებს, როგორცაა სისტემაში დაბანდებული კაპიტალური ინვესტიციების ინტერესები და აქტივების გაუფასურება. ფიქსირებული ხარჯების ყველაზე მნიშვნელოვანი ნიშანი ის არის, რომ ისინი არ იცვლება მარშრუტზე მოძრაობის სიხშირის, გადაადგილების სიშორის ან გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობის პროპორციულად. მაგალითად, აეროპორტის საკონტროლო-სადისპეჩერო პუნქტი აეროპორტში ფრენების რაოდენობისგან დამოუკიდებლად უნდა დაკომპლექტდეს.

– ცვლადი ხარჯები დამოკიდებულია შეთავაზებული სერვისის დონეზე, გადაადგილების სიშორეზე და მოძრაობის მოცულობაზე. ხარჯებში ხდება საწვავის, ეკიპაჟის ხელფასების და ტექნიკური მომსახურების გათვალისწინება. ეს ხარჯები არასავალდებულოა, რადგან ისინი მხოლოდ სატრანსპორტო სისტემის მუშაობის შემთხვევაში იხარჯება და მათი თავიდან აცილება შეიძლება მომსახურების გაუქმებით.

ვინაიდან ტრანსპორტის ყოველ სახეობას აქვს ფიქსირებული და ცვლადი ხარჯების განსხვავებული პროპორცია, სხვაობა ძალზე მნიშვნელოვანია. რკინიგზამ, მაგალითად, უნდა შექმნას და მოუაროს გზას. ეს ნიშნავს, რომ სარკინიგზო სისტემამ უნდა შეინარჩუნოს ფიქსირებული ხარჯების მაღალი პროპორცია მაშინ, როდესაც საავტომობილო ტრანსპორტისთვის ფიქსირებული ხარჯები დაბალია. შედეგი ის არის, რომ მგზავრ-კილომეტრზე ფასი სწრაფად კლებულობს რკინიგზისთვის და ნელა – საავტომობილოსთვის.

სხვა სიტყვებით რომ ვთქვათ, რკინიგზა არაეკონომიურია, როდესაც მას რამდენიმე მგზავრი გადაჰყავს, რადგან ყოველმა მათგანმა წარმოუდგენლად დიდი წვლილი უნდა შეიტანოს ფიქსირებულ ფასებში.

მეორე მხრივ, საავტომობილო ტრანსპორტი გაცილებით კონკურენტუნარიანია, ვინაიდან ხარჯების უდიდესი ნაწილი ცვლადია და ავტობუსების ან ტაქსების პარკი, მოთხოვნილებების გათვალისწინებით, სასურველ ცვლილებებს უფრო სწრაფად ახორციელებს.

ფაქტიურად, ფიქსირებულ და ცვლად ხარჯებს შორის სხვაობა ბუნდოვანია; მაგალითად, ტერმინალის მომსახურე პერსონალისა და აღჭურვილობის დაკომპლექტება გაიზრდება მოძრაობის ინტენსივობის მოცულობის მიხედვით. ეს

ხარჯები ნახევრადფიქსირებულის სახელითაა ცნობილი. თუ ჩვენ შეგვიძლია ვთქვათ, რომ ხელფასები ცვლადი ხარჯებია, რეალურად, სატრანსპორტო სისტემით სარგებლობისგან დამოუკიდებლად, ეკიპაჟი უნდა შენარჩუნდეს და ხელფასის გადახდა მოკლე პერიოდში განხორციელდეს. უფრო ხანგრძლივიპერიოდით კადრების დაკომპლექტება უნდა მოხდეს ბიზნესის მოცულობიდან გამომდინარე.

ფიქსირებული და ცვლადი ხარჯების თანაფარდობა ტურიზმის ბიზნესში ჩაბმული სატრანსპორტო ოპერატორებისთვის განსჯის მნიშვნელოვან საგანს წარმოადგენს. მრავალ საქმიანობასთან შედარებით, ტრანსპორტს გააჩნია ფიქსირებული ფასების მაღალი პროპორცია. ამავე დროს პროდუქტი არამდგრადია, ვინაიდან ფრენაზე ადგილი თუ არ გაიყიდა, შეუძლებელია მისი შენახვა და სხვა დროს რეალიზება. ეს ნიშნავს, რომ ოპერატორებმა უნდა მიაღწიონ სისტემის გამოყენების მაღალ მაჩვენებელს – თუ სატრანსპორტო საშუალება დიდი ხანი უმოქმედოდაა, ის ზეგავლენას ვერ ახდენს ფიქსირებულ ხარჯებზე. დაბოლოს, მნიშვნელოვანია დატვირთვის მაღალი კოეფიციენტის მიღწევა (მაგ., გაყიდული ადგილების შედარება მათ არსებულ რაოდენობასთან).

კავშირი დატვირთვის კოეფიციენტსა და ფასწარმოქმნას შორის ნათლად ჩანს მარგინალური ღირებულების პრინციპში. მაგალითად განვიხილოთ საჰაერო ინკლუზიური ტური;

მარგინალური დანახარჯი არის დამატებითი დანახარჯი, გამოწვეული პროდუქციის ერთეულის დამატებითი (ამ შემთხვევაში – მგზავრი). ოპერატორი განსაზღვრავს დატვირთვის კოეფიციენტს, რაც ფარავს მოგზაურობის ფიქსირებულ დანახარჯებს და ყოველი გადაყვანილი მგზავრის ცვლად დანახარჯს. თუ ფრენა ისეა დაგეგმილი, რომ 80%-იანი დატვირთვის კოეფიციენტის პირობებშიც არ იყოს წამგებიანი, მაშინ ამ დონის ზევით გადაყვანილი ყოველი მგზავრი იხდის მცირე მარგინალურ დანახარჯს, ვინაიდან ცვლადი დანახარჯები დაბალია, და ეს ხელშესახებ მოგებას აძლევს ტუროპერატორს. ტუროპერატორის სამწუხაროდ საპირისპირო ვითარების შემთხვევაში – 80%-იანი დონის ქვევით, ყოველ მგზავრზე იქნება დანაკარგი.

მსგავს პრობლემას წარმოადგენს ის ფაქტი, რომ ტურისტული მოთხოვნილება მიდრეკილია მიაღწიოს მაქსიმალურ მაჩვენებლებს დღის, კვირის ან წლის გარკვეულ პერიოდებში. ეს იმას ნიშნავს, რომ საჰაერო ფლოტი სრული დატვირთვით წლის

გარკვეულ დროს იფუნქციონირებს. როგორც ევროპაში, ისე ჩრდილო ამერიკაში ამ პრობლემის გადაწყვეტის ერთი გზა გამოინახა ზამთრის არდადეგების ბაზრის შექმნით 1960-იანი წლების ბოლოსთვის, რათა მომხდარიყო უმოქმედო თვითმფრინავების გამოყენება და ფიქსირებულ ხარჯებში წვლილის შეტანა. სხვაგამოსავალი დიფერენციულ ფასწარმოქმნაშია. ამ შემთხვევაში ოპერატორები არასეზონზე მოგზაურობის დაბალ ფასებს სთავაზობენ მომხმარებლებს ამ პერიოდისთვის მგზავრთა რაოდენობის გასაზრდელად. ტრანსპორტის ყველა სახეობაში არის ფასების ბაზრის განსხვავებულ სეგმენტებზე მორგების ტენდენცია და ყოველ მათგანს აქვს საკუთარი

სამოგზაურო მოთხოვნები. ტრანსპორტის სახეობები, გზები და საგზაო ქსელები ტრანსპორტის სახეობები ტრანსპორტის ყოველ სახეობას განსხვავებული საექსპლოატაციო თავისებურებები გააჩნია, რომელიც ემყარება იმ გზებს, რომლითაც ტექნოლოგია ნებისმიერი სატრანსპორტო სისტემის ოთხი ელემენტის მიმართ გამოიყენება. ტექნოლოგია განსაზღვრავს, თუ რამდენად შეეფერება სატრანსპორტო საშუალება მგზავრობის განსაკუთრებულ სახეობას. ისიც ნათელია, რომ ადგილი აქვს ტრანსპორტის ზოგიერთი სახეობის გადაფარვას მგზავრების მოთხოვნებთან მათი შესაფერისობის გამო, რაც ზოგიერთ მარშრუტზე, მაგ., ლონდონსა და პარიზს შორის, საჰაერო და სახმელეთო ტრანსპორტის კონკურენციას იწვევს. სხვა შემთხვევებში ტრანსპორტის სახეობები ერთმანეთს ავსებენ, მაგ., საავტომობილო ან სარკინიგზო კავშირები აეროპორტებსა და ქალაქის ცენტრებს შორის. სხვა მაგალითი იქნება საჰაერო-საავტომობილო ტიპის დასვენება, როდესაც ტურისტს აქვს შესაძლებლობა, საჰაერო ტრანსპორტით ჩავიდეს დესტინაციამდე და ადგილზე კომფორტულად გადაადგილდეს ნაქირავები ავტომობილით.

გზები. სატრანსპორტო გზები მსოფლიოს სხვადასხვა ნაწილებში გაბატონებული ფიზიკური და ეკონომიკური პირობებისგან იზოლირებულად არ არსებობენ. ქედები, ფართო მთიანი ტერიტორიები, მდინარეთა ღრმა ხეობები, დაჭაობებული მიწები, კლიმატური ფაქტორები გავლენას ახდენენ მათ მიმართულებაზე ისევე, როგორც ძირითადი ქალაქების განლაგება და პოლიტიკური საზღვრები. თუმცა ტრანსპორტის ყველა სახეობა ერთნაირად არ განიცდის ამ ფაქტორების გავლენას. მაგ., მთები ვერ ცვლიან საჰაერო ტრანსპორტის მარშრუტებს, თუმცა გავლენას ახდენენ აეროპორტის

მდებარეობაზე. საპირისპიროდ, რკინიგზა ძალიან განიცდის ტოპოგრაფიული ნიშნების გავლენას. ეს ფაქტორები, ტექნოლოგიებთან და ინვესტიციებთან ერთად განხილვით იძლევიან იმის გარანტიას, რომ სატრანსპორტო გზები დარჩებიან გადაადგილების შედარებით სტაბილურ არხებად.

ტრანსპორტის ზოგიერთ სახეობას აქვს შეზღუდული „გზა“, კერძოდ, ავტოგზები, რკინიგზები და არხები, რაც მოძრაობას ავტომატურად აძლევს მიმართულებას. სანავიგაციო მიზნებისთვის ტრანსპორტის სახეობები, რომლებიც ბუნებრივ გზებს იყენებენ (ჰაერი ან ზღვა), ასევე გარკვეულ ჩარჩოებშია მოქცეული – მოძრაობა დედამიწის მთელ ზედაპირზე არ ხდება.

სატრანსპორტო გზების სისტემები შეიძლება სხვადასხვა მასშტაბით განვიხილოთ:

- მსოფლიო მასშტაბით არსებობს საჰაერო გზების ინტერკონტინენტალური ქსელი, ხოლო ქვეყნები, რომლებსაც აქვთ სანაპირო, ასევე უკავშირდებიან ერთმანეთს შორეული საზღვაო გზებით, რომლებსაც დღესდღეობით ძირითადად ნავთობის ტანკერები და ტვირთმზიდები იყენებენ.

- რეგიონალური მასშტაბით მრავალ ქვეყანას აქვს ეროვნული მნიშვნელობის საავტობუსო, ტურისტული ავტობუსებისა და სარკინიგზო მომსახურება.

- ადგილობრივი მასშტაბით არსებობს გარკვეულ ქალაქსა ან კურორტზე დამყარებული საექსკურსიო სვლაგეზები.

საგზაო ქსელები. ყოველი სატრანსპორტო ქსელი შედგება მთელი რიგი კავშირების (რომელთა გასწვრივ ნაკადები გადაადგილდება) და კვანძებისგან (ტერმინალები და სატრანსპორტო კვანძები).

გეოგრაფებისთვის განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია ქსელში ადგილების მისადგომობა, რადგან თუ ერთი კვანძი დაკავშირებულია მეორესთან, ის მისადგომი ხდება. მასშტაბი აქ მნიშვნელოვანია – ლოკალური მასშტაბით ბევრი ადგილი შეიძლება იყოს ადვილად მისადგომი, მაგრამ მსოფლიო მასშტაბით განხილვის დროს, ისინი შედარებით მიუდგომელი ხდება. გეოგრაფები ამ ქსელების ანალიზს სხვადასხვა გზით ახორციელებენ:

- ყველაზე პირდაპირი გზა არის ნაკადების რუკა, რომელიც ყოველ მიმართულებაზე გვიჩვენებს მოძრაობის მოცულობას. რუკის ანალიზი დაახლოებით მინიშნებას იძლევაძირითადი კვანძებისა და კავშირების შესახებ.

ტურიზმის სატრანსპორტო უზრუნველყოფა, რიდერი

• უფრო ზუსტი მიდგომაა ქსელის ანალიზი გრაფების თეორიის გამოყენებით. თუმცა მანამდე უნდა გაკეთდეს სატრანსპორტო ქსელის ტოპოლოგიურ რუკაზე კვანძებისა დაკავშირების საბაზისო სტრუქტურამდე შემჭიდროება. კარგი მაგალითია ლონდონის მეტროპოლიტენის სისტემის რუკა, სადაც აღნიშნულია სადგურები მათი ზუსტი თანმიმდევრობით, მაგრამ არ ჩანს მათ შორის რეალური მანძილები. თეორიულად, რაც მეტია ქსელში კავშირები, მით მეტია ამ ქსელის კომუნიკაბელობა. რეალურად კი ხშირ სატრანსპორტო ქსელშიც კი შეიძლება ცუდი კავშირები იყოს, რაც ქალაქში ან ქვეყანაში მოგზაურობას ართულებს.

ტრანსპორტის სახეობის შერჩევა. სატრანსპორტო ლოჯისტიკის ერთ-ერთ ძირითად ამოცანას ტრანსპორტის სახეობის სწორად შერჩევა წარმოადგენს. ლოჯისტიკურ სისტემაში ტრანსპორტირების ორგანიზაციისას ტრანსპორტის ცალკეული სახეობის შერჩევისას გამოიყენება რანჟირების მეთოდი, რომელიც ეფუძნება შეფასების კრიტერიუმებს (მაჩვენებლებს). რანჟირების მეთოდით ტრანსპორტის სახეობის შერჩევის პროცედურა წარმოდგენილია ცხრილების სახით (იხ. ცხ. 7.3. და ცხ. 7.4.).

| ცხრილი 7.3. რანჟირების კრიტერიუმები ტრანსპორტის სახეობის შერჩევისას | | | | |
|---|---------------------|-------|--------------|---------|
| კრიტერიუმები (მაჩვენებლები) | ტრანსპორტის სახეობა | | | |
| | სარკინიგზო | წყლის | საავტომობილო | საჰაერო |
| სატრანსპორტო დანახარჯები | 2-3 | 1-2 | 4 | 5 |
| მიწოდების დრო | 3 | 4 | 2 | 1 |
| საიმედოობა | 2 | 4 | 1 | 3 |
| სიმძლავრე | 1 | 4 | 2 | 3 |
| მისაწვდომობა | 2 | 4 | 1 | 3 |
| უსაფრთხოება | 3 | 4 | 1 | 2 |

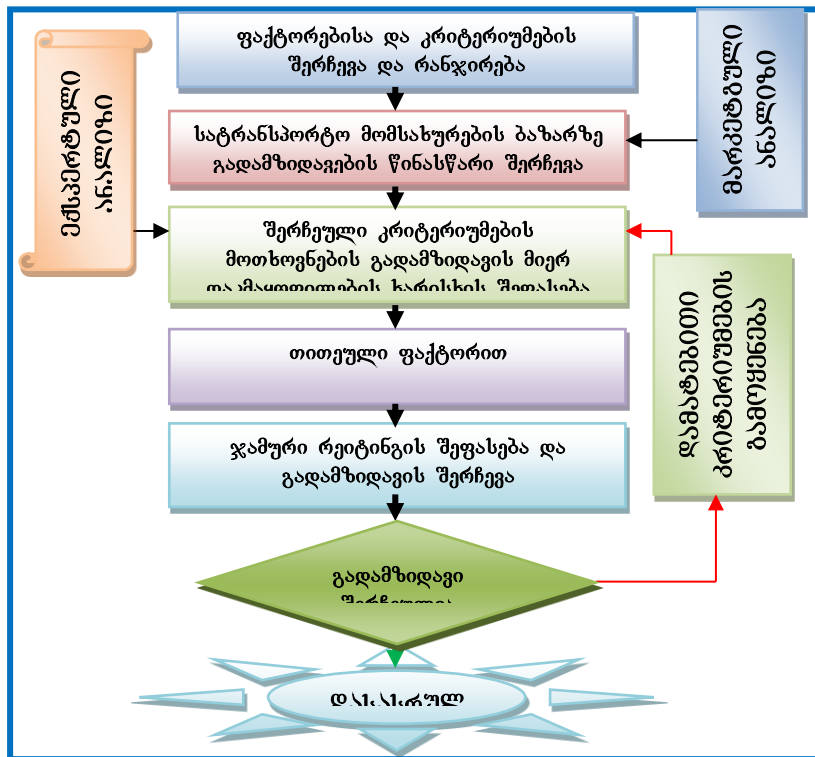
ცხრილი 7.4. ძირითადი ფაქტორების საფუძველზე
ტრანსპორტის სახეობების შეფასება

| ფაქტორები, რომლებიც გააღწევენ ახდენენ ტრანსპორტის სახეობის შერჩე- ვას | მიწოდების დრო | ტვირთების გზაგანილების სისწორე | საიმედოობა | სხვადასხვა ტვირთების გადაზიდვის შესაძლებლობა | ნებისმიერ წერტილში ტვირთების მიწოდების შესაძლებლობა | გადაზიდვის ღირებულება |
|--|---------------|--------------------------------|------------|---|--|-----------------------|
| ტრანსპორტის სახეობა | | | | | | |
| სარკინიგზო | 3 | 4 | 3 | 2 | 2 | 3 |
| წყლის | 4 | 5 | 5 | 1 | 4 | 1 |
| საავტომობილო | 2 | 2 | 2 | 3 | 1 | 4 |
| საჰაერო | 1 | 3 | 4 | 4 | 3 | 5 |

საჭიროა აღინიშნოს, რომ ცხრილში (იხ. ცხ. 7.4) მოცემული მონაცემები შეიძლება გამოყენებული იქნას ამა თუ იმ სახეობის ტრანსპორტის გადაზიდვების კონკრეტულ პირობებისადმი შესაბამისობის შესაფასებლად. ტრანსპორტის სახეობის შერჩევისას ლოჯისტიკის მენეჯერმა უნდა გაითვალისწინოს ტრანსპორტის სიმძლავრე და ზიდვისუნარიანობა, ტექნიკურ-საექსპლუატაციო მახასიათებლები და სივრცითი მისაწვდომობა. შერჩევის მნიშვნელოვან პირობას წარმოადგენს გზაში ტვირთების შენახვადობა, გადაზიდვის პროცესების ხარისხის სტანდარტებისა და საერთაშორისო ეკოლოგიური მოთხოვნების დაცვა.

ამავე დროს, ტრანსპორტირების (გადაზიდვის) სახეობის, გადამზიდვისა და ტრანსპორტის სახეობის შერჩევის პროცედურები ურთიერთდაკავშირებული, შინა-არსით მრავალკრიტერიუმიანი პროცედურებია და უნდა განხორციელდეს ოპტიმიზაციის სპეციალური მეთოდებით.

გადამზიდვის შერჩევა. ტრანსპორტირებასთან დაკავშირებულ გადაწყვეტილებებს შორის, ცენტრალური ადგილი გადამზიდვის (გადამზიდვების) შერჩევას უჭირავს. ხშირად ლოჯისტიკის მენეჯერი ამ არჩევანს სატრანსპორტო-საექსპლუატაციო ფორმას (ექსპედიტორს) ანდობს, რომელთანაც ტვირთმფლობელს გააჩნია ხანგრძლივი საქმიანი ურთიერთობები. ასეთ შემთხვევაში, ექსპედიტორს გადაეცემა ტვირთების განსაზღვრული მახასიათებლები, კრიტერიუმები და შექმნილი (პარაგრაფი 7.4).



ნახ. 7.4. გადამზიდავის შერჩევის ალგორითმი

როდესაც ლოჯისტიკის მენეჯერი გადამზიდავს ირჩევს დამოუკიდელად, მან უნდა ისარგებლოს განსაზღვრული ალგორითმით (ნახ. 7.4). იმ შემთხვევაში, როდესაც განსაზღვრულია გადამზიდავის ხერხები და ტრანსპორტის სახეობა, წარმოებს სატრანსპორტო მომსახურების სპეციფიკური ბაზრის ანალიზი, რომელშიც გადამზიდავების საკმაოდ დიდი რიცხვია და თითოეულ მათგანს გააჩნია სხვადასხვა ორგანიზაციულ-სამართლებრივი ფორმა. დღეისათვის განვითარებად ქვეყნებში განსაკუთრებით აქტიურად და დინამიკურად ვითარდება ავტოსატრანსპორტო მომსახურების ბაზარი. გადამზიდავების წინასწარი შერჩევის კრიტერიუმებს წარმოადგენს ტვირთების გადაზიდვაზე გაწეული დანახარჯები, მიწოდების ვადების დაცვის საიმედოობა და ტვირთების შენახვადობა.

შერჩევის პროცედურა (ნახ. 7.4. ალგორითმის შესაბამისად) ითვალისწინებს სხვა რაოდენობრივი და ხარისხობრივი მახასიათებლების დამატებით სისტემებს. გადამზიდავების შერჩევის უცხოურ პრაქტიკაში ხშირად გამოიყენება მანქანების სპეციალურად შემუშავებული სისტემები, რომელთაგან ერთ-ერთი ნახევრებია ცხრილში (იხ. ცხრ. 7.5).

გადამზიდავის შერჩევის უმარტივესი სქემა რანჟირებული კრიტერიუმების (ცხრ. 7.5) სისტემის დახმარებით მდგომარეობს გადამზიდავის ჯამური რეიტინგის პირდაპირი შედარებით მიღებულ ალგორითმთან, რომელიც მიიღება ნახ. 7.4-ზე მოყვანილი სქემით.

ავტორი: პროფესორი **რომან მამულაძე**, ბათუმის სახელმწიფო საზღვაო აკადემიის პროფესორი

ცხრილი 7.5. გადამზიდავის შერჩევის კრიტერიუმების რანჟირება

| პრიტიუმის (მაჩვენებლის) დასახელება | ხარისხი (წონეობა) |
|---|-------------------|
| მიწოდების (ტრანზიტის) დადგენილი ვადების დაცვის საიმედოობა | 1 |
| „კარიდან კარამდე“ ტრანსპორტირების ტარიფი (დანახარჯები) | 2 |
| „კარიდან კარამდე“ ტრანზიტის საერთო დრო | 3 |
| ტარიფების შეცვლაზე მოლაპარაკებებისთვის მზადყოფნა | 4 |
| გადამზიდავის ფინანსური სტაბილურობა | 5 |
| დამატებითი მოწოდებლობების არსებობა (ტვირთვადაშუქებისთვის) | 6 |
| შეთავაზებული მომსახურების სტაბილურობა | 7 |
| ტვირთების გადაზიდვაზე და კომპეტენციაზე დამატებითი მომსახურების არსებობა | 8 |
| ტვირთების ძარცვა და დაკარგვა (ტვირთების შენახვა) | 9 |
| გზაინდობის ექსპედიცია | 10 |
| პერსონალის კვალიფიკაცია | 11 |
| გზაინდობის მონიტორინგი | 12 |
| მომსახურების პარამეტრების ცვლილებაზე მოლაპარაკებებისთვის მზადყოფნა | 13 |
| გადაზიდვების მარშრუტიზაციის სქემების მოქნილობა | 14 |
| სატრანსპორტი ხაზებზე სერვისის არსებობა | 15 |
| დავების პროცედურა (დაკვეთა ტრანსპორტირებაზე) | 16 |
| სატრანსპორტო მომსახურების ორგანიზაციის ხარისხი | 17 |
| სპეციალური მოწოდებლობების არსებობა | 18 |

მაგალითი. დაუშვათ, რომ ლოჯისტიკის მენეჯერის მიერ შერჩევის კრიტერიუმებად მიღებული იქნა (ცხ. 5. 6):

- მიწოდების ვადების დაცვის საიმედოობა (1);
- გადაზიდვის ტარიფები (2);
- გადამზიდავის ფინანსური სტაბილურობა (5);
- ტვირთების შენახვა (9);
- გზაინდობის მონიტორინგი (12);

(ცხრილებში მოყვანილია ფაქტორების შესაბამისი ხარისხი).

სატრანსპორტო მომსახურების ბაზრის ანალიზმა შესაძლებლობა მოგვცა გამოგვევლინა სამი გადამზიდავი, რომლებიც აკმაყოფილებენ ლოჯისტიკურ მოთხოვნებს ტვირთის აღნიშნული სახეობების ტრანსპორტირებისათვის.

გადამზიდავების მიერ შერჩეული კრიტერიუმების (ფაქტორების) დაკმაყოფილების ხარისხი ფასდებოდა დამოუკიდებელი ექსპერტების მიერ სამბალანი სკალით:

- 1 – კარგი;
- 2 – დამაკმაყოფილებელი;
- 3 – ცუდი.

შესაბამისი გამოთვლების შედეგები მოყვანილია ცხრილში 7.6.

თითოეული ფაქტორით გადამზიდავის რეიტინგის გამოთვლა წარმოებდა წონითი კოეფიციენტების გათვალისწინებით. მიუხედავად იმისა, რომ ექსპერტთა შეფასებით, ჯამური რეიტინგი (ჯამური ქულები) ყველა გადამზიდავისათვის აღმოჩნდა ერთნაირი და 10-ის ტოლი, წონითი კოეფიციენტის ფაქტორით ხარისხის განსაზღვრამ გვიჩვენა, რომ I გადამზიდავი უფრო მისაღებია.

ავტორი: პროფესორი **რომან მამულაძე**, ბათუმის სახელმწიფო საზღვაო აკადემიის პროფესორი

ცხრილი 7.6. გადამზიდავის შერჩევის კრიტერიუმების რანჟირება

| კრიტერიუმები | ხარისხი/წონა | გადამზიდავი | | | | | |
|-------------------------------------|--------------|-------------|--------------|-----------|-------------|-----------|-------------|
| | | I | | II | | III | |
| | | შეფასება | რეიტინგი | შეფასება | რეიტინგი | შეფასება | რეიტინგი |
| მიწოდების ვადების დაცვის საიმედოობა | 1/5 | 3 | 15 | 1 | 5 | 2 | 10 |
| გადაზიდვის ტარიფები | 2/2,5 | 1 | 5 | 2 | 10 | 3 | 15 |
| გადამზიდავის ფინანსური სტაბილურობა | 5/1,5 | 1 | 7,5 | 3 | 22,5 | 2 | 15 |
| ტვირთების შენახვადობა | 9/0,55 | 3 | 14,85 | 2 | 9,9 | 2 | 9,9 |
| გზაჯიშების მონიტორინგი | 12/0,45 | 2 | 10,8 | 2 | 10,8 | 1 | 5,4 |
| ჯამური რეიტინგი | | 10 | 53,15 | 10 | 58,2 | 10 | 55,3 |

გადამზიდავის შერჩევის უმარტივესი ალგორითმი, ზემოთ განხილულის მსგავსად, შეიძლება გამოყენებული იქნას წინასწარი შეფასებისთვის. როგორც წესი, საბოლოო შერჩევისათვის გამოიყენება უფრო რთული რაოდენობრივი მეთოდები და მოდელები, რომელიც ეფუძნება, მაგ., ოპერაციების კვლევის აპარატს, ფუნქციონალურ-ღირებულებითი მეთოდების ანალიზს და ა. შ. რიგ შრომებში გადამზიდავის შესარჩევად გამოიყენება შემდეგი მეთოდები: მატრიცები, აბსტრაქტული გადამზიდავის ღირებულებითი შეფასება, ტექნოლოგიური პარამეტრების აღრიცხვა და ა. შ.

მაგალითი. კომპიუტერების სააშფოთო სერვისცენტრში სათადარიგო ნაწილების მოწოდებისათვის კომპიუტერული მოწყობილობებისთვის სათადარიგო ნაწილების მიწოდება არაა დაკავშირებული რაიმე გრაფიკებთან. დაკვეთა გამყიდველს ეძლევა თითოეულ მოწოდებაზე ცალკე-ცალკე. როგორც წესი, ესაა არაუმეტეს 50-კილოგრამიანი მცირე პარტიები. ექსპრესგადამზიდავის შერჩევა, რომელსაც შეეძლება უმოკლეს დროში მიაწოდოს საქონელი და მოახდინოს საბაჟო მოსაკრებლის და/ან გადასახადის გადახდა, დამოკიდებულია თვით საქონლის სპეციფიკაციასა და მისი გამოყენების ხასიათზე. როდესაც რაიმე სიზუსტით შესაძლებელია სარემონტო შემთხვევის დადგომის ალბათობის დადგენა, და შესაბამისად, შესაბამის სათადარიგო ნაწილებზე მოთხოვნილება, მაშინ სათადარიგო მარაგების მართვა არ წარმოადგენს დიდ სირთულეს. ამ დროს მიწოდების სიჩქარის კრიტერიუმი ადვილს უთმობს ტრანსპორტორების პროცესში ტვირთების შენახვადობის მაჩვენებელს. საქართველოში დიდი საწობების შენახვა სათადარიგო ნაწილების სრული ასორტიმენტით არამომგებიანია, ვინაიდან, ჯერ ერთი, ხშირად შეუძლებელია იმის ზუსტი პროგნოზირება, როდის იქნება მოთხოვნა ამა თუ იმ სათადარიგო ნაწილზე, და მეორეც, აღნიშული

ტურიზმის სატრანსპორტო უზრუნველყოფა, რიდერი

საქონლის ღირებულება საკმაოდ ძვირია, და არ იქნებოდა მიზანშეწონილი ფინანსური საშუალებების გაყიდვა ძვირი სათადარიგო ნაწილების მარაგებში, რომლებზეც მოთხოვნა შეიძლება საერთოდ არ იყოს. ეს გარემოებები წარმოქმნის ისეთ ექსტრემალურ სიტუაციებს, როდესაც სარემონტო შემთხვევის წარმოქმნისას კომპიუტერების სათადარიგო ნაწილები მიწოდებული უნდა იქნას მინიმალურ დროში, რათა უზრუნველყოფილი იქნას სერვისული მომსახურების მაღალი დონე. ვინაიდან აქ კრიტიკულ ფაქტორს წარმოადგენს დაკვეთის სწრაფი შესრულება, ამიტომაც უნდა შეირჩეს კომპანია, რომელიც მუშაობს ექსპრესგზავნილების ბაზარზე.

გადამზიდავის შერჩევისთვის შეიძლება გამოიყენებული იქნას შემდეგი კრიტერიუმები:

1. მიწოდების ვადები;
2. ტვირთების შენახვადობა;
3. ტარიფები;
4. მიწოდების პროცესის კონტროლის შესაძლებლობა;
5. სადაზღვევო შენატანის ზომები.

ვთქვათ, ექსპრეს-გადამზიდავი ფასდება სამბალიანი შკალით:

- 3 – სრულად აკმაყოფილებს ლოჯისტიკურ მოთხოვნებს;
- 2 – ნაწილობრივ აკმაყოფილებს;
- 1 – არ შეესაბამება ლოჯისტიკურ მოთხოვნებს.

თითოეული გადამზიდავის რეიტინგი განისაზღვრება თითოეული კრიტერიუმისათვის ყველა ფაქტორის გათვალისწინებით. გაანგარიშებების საფუძველზე მიიღება გადამზიდავის ჯამური რეიტინგი (ცხრ. 7.7).

მიუხედავად იმისა, რომ კომპანიების შეფასება ბალებში აღმოჩნდა ერთნაირი (14 ქულა), არჩევანი შეჩერდება UPS კომპანიაზე, ვინაიდან მისი რეიტინგული შეფასება (ყველა ფაქტორის გათვალისწინებით) აღმოჩნდა მაღალი.

ცხრილი 7.7. ექსპრესგადამზიდავის რეიტინგული შეფასება და შერჩევა

| კრიტერიუმები | ხარისხი/წონა | გადამზიდავი | | | | | |
|-------------------------------------|--------------|-------------|------------|-----------|-------------|-----------|-------------|
| | | TNT | | UPS | | DHL | |
| | | შეფასება | რეიტინგი | შეფასება | რეიტინგი | შეფასება | რეიტინგი |
| მიწოდების ვადების დაცვის საიმედოობა | 0,35 | 3 | 1,05 | 3 | 1,05 | 2 | 0,7 |
| გადაზიდვის ტარიფები | 0,25 | 3 | 0,75 | 3 | 0,75 | 3 | 0,75 |
| გადამზიდავის ფინანსური სტაბილურობა | 0,2 | 2 | 0,4 | 3 | 0,6 | 2 | 0,4 |
| ტვირთების შენახვადობა | 0,15 | 3 | 0,45 | 3 | 0,45 | 3 | 0,45 |
| გზავნილების მონიტორინგი | 0,05 | 3 | 0,15 | 2 | 0,1 | 3 | 0,15 |
| ჯამური რეიტინგი | 1 | 14 | 2,8 | 14 | 2,95 | 13 | 2,45 |

როდესაც გადამზიდავების ან ტრანსპორტის სახეობების ჯამური რეიტინგები მნიშვნელობებით ერთმანეთის ტოლია ან ერთმანეთთან ახლოსაა, მაშინ მიზანშეწონილია რისკ-მენეჯმენტის დამატებითი მეთოდის – დივერსიფიკაციის გამოყენება. დივერსიფიკაციის მეთოდის გამოყენებით, სატრანსპორტო რისკების დონის შემცირება შესაძლებელია სხვადასხვა სახეობის ტრანსპორტით ტვირთების მიწოდების ორგანიზაციით, ან სხვადასხვა გადამზიდავის მომსახურების გამოყენებით.

თემა 5. ტურისტული მარშრუტები და მათი კლასიფიკაცია. ხაზობრივი, წრიული, რადიალური, რადიალურ-წრიული და კომბინირებული მარშრუტების დახასიათება.

ტურიზმის ბიზნესის ძირითადი სუბიექტები არიან იურიდიული და ფიზიკური პირების სახით მოქმედი ტუროპერატორები და ტურაგენტები, რომლებიც ახორციელებენ ტურისტული პროდუქტის წარმოებასა და რეალიზაციას. ტუროპერატორების მიერ ხდება ტურისტული მარშრუტების შემუშავება და ტურების კომპლექტაცია, ტურისტული პროდუქტის ფასის განსაზღვრა, ტურების ტურაგენტებისათვის მიყიდვა (ტურების რეალიზაცია), რეკლამისა და გამოფენების ორგანიზება.

ტუროპერატორები ასრულებენ შემდეგ ფუნქციებს:

- მოთხოვნის შესწავლა;
- პერსპექტიული დაგეგმვა (გეოგრაფია, პარტნიორები);
- შესაბამისი ტურისტული პროდუქტის შემუშავება;
- ტურისტული მომსახურების მიმწოდებლებთან და პარტნიორებთან ხელშეკრულებების გაფორმება;
- ფასწარმოქმნა;
- ტურისტული პროდუქტის გაყიდვის ორგანიზაცია;
- მიზნობრივ ბაზარზე ტურისტული პროდუქტის რეკლამა და წინ წაწევა;
- ტურის მეთოდური უზრუნველყოფა;
- მარშრუტისათვის კადრების მომზადება;
- ვიზებისა და სამგზავრო დოკუმენტების უზრუნველყოფა;
- ტურისტული პროდუქტით გათვალისწინებული მომსახურების ორგანიზაცია და შესრულების კონტროლი.

ბაზარზე ტუროპერატორის საქმიანობა შეიძლება შევადაროთ საბითუმო სავაჭრო საწარმოს საქმიანობას: იგი ყიდულობს სასტუმროების, სატრანსპორტო და სხვა საწარმოების მომსახურებას დიდი მოცულობით და მათგან აკომპლექტებს ტურების საკუთარ პროგრამებს, რომლებსაც შემდგომ ჰყიდის მომხმარებლებზე შუამავლების მეშვეობით ან უშუალოდ.

განასხვავებენ 4 ძირითადი ტიპის ტუროპერატორებს:

1. მასობრივი ბაზრის ტუროპერატორები;

2. ბაზრის სპეციალიზებული სეგმენტის ტუროპერატორები;
3. შიდა ბაზრის ტუროპერატორები;
4. საგარეო ბაზრის ტუროპერატორები.

ტურაგენტები არიან სამეურნეო სუბიექტები, რომლებიც იძენენ ტურებს ტურისტული მარშრუტების მიხედვით, უშვებენ საგზურებს ამ მარშრუტების შესაბამისად, ახორციელებენ ტურისტებზე საგზურების რეალიზაციას. შესაბამისად, ტურაგენტების საქმიანობაში შედის ტურისტული პროდუქტის წინწაწევა საბოლოო ბაზარზე და მისი რეალიზაცია.

ტურაგენტი ტურისტული პროდუქტის საცალო გამყიდველია, რისთვისაც იგი იღებს საკომისიო გასამრჯელოს. ტუროპერატორისგან განსხვავებით ტურაგენტი ტურის ხარისხზე არაა პასუხისმგებელი.

ტურაგენტის ფუნქციებში შედის:

- კონტაქტები კლიენტებთან (მომხმარებლებთან);
- ტურის ყიდვის გაფორმება;
- კლიენტის ინფორმირება და კონსულტირება ტურის შერჩევასთან დაკავშირებით;
- ტუროპერატორის ინფორმირება, რჩევების მიცემა ტურის ორგანიზაციასთან დაკავშირებით და ა. შ.

თეორიულად ტურაგენტები ტუროპერატორებისაგან განსხვავდებიან იმით, რომ ისინი ახორციელებენ როგორც ტუროპერატორების პროგრამული პაკეტების, ისე ტურისტული ინდუსტრიის სხვა საწარმოების (სასტუმროები, ავიაკომპანიები და ა. შ.) მომსახურების საცალო გაყიდვებს. პრაქტიკაში განსხვავება ტუროპერატორებსა და ტურაგენტებს შორის მუდამ მკაფიოდ არაა გამოკვეთილი. ასე მაგალითად, მრავალი ტუროპერატორი არ ახორციელებს ტურისტული პროდუქტის ფორმირებას, იგი მომსახურების პაკეტს მხოლოდ ტრანსპორტის ელემენტს ამატებს ან დასაქმებულია ავიაბილეთების გაყიდვის პრაქტიკით. მეორე მხრივ,

არსებობს ტურისტული სააგენტოები, რომლებიც ცალკეული, ვიწრო ბაზრებისათვის ქმნიან საკუთარ ტურებს.

ტურისტული პროდუქტის მომხმარებლები არიან ტურისტები, რომელთა მოთხოვნა განსაზღვრავს ტურისტული პროდუქტის მიწოდებას.

ტუროპერატორები და ტურაგენტები თავიანთ საქმიანობას ახორციელებენ გარკვეული ორგანიზაციული ფორმით, რომლის შერჩევა წარმოებს მათი პირადი სურვილის, ფინანსური საშუალებების ფლობის, პასუხისმგებლობის, კონტროლის დონის, გადასახადების მოცულობისა და ზოგიერთი სხვა ფაქტორის გათვალისწინებით.

საქართველოს ბუნებრივ პირობებს, ლანდშაფტს, ფლორას და ფაუნას შეუძლია ხელსაყრელი გარემო შექმნას ტურისტული ბიზნესის განვითარებისათვის. ქვეყნის ტერიტორიის 85%-ზე მეტი მთებშია გაბნეული.

ისევე, როგორც მსოფლიოს მრავალი ქვეყანა, ვერც საქართველო გადაურჩა გლობალურ პრობლემას-გარემოს დაბინძურებას. ტყის განადგურებამ, ნაყოფიერი მიწების გამოფიტვამ, ნიადაგის, წყლის, ჰაერის, წყალსაცავების დაბინძურებამ და ბრაკონიერობამ ცოცხალი ბუნების ბიოლოგიურ მრავალფეროვნებაზე უარყოფითი გავლენა მოახდინა.

გარემოს მდგრადი განვითარების უზრუნველსაყოფად საჭიროა დაცული ტერიტორიების სახით გამოიყოს მიწების ნაწილი, ტერიტორიები, რომლებიც მოიცავენ ნაციონალურ პარკებს.

დაცული ტერიტორიების მოვლა დიდ ხარჯებთანაა დაკავშირებული. ამიტომ ამ თანხების მოსაზიდად ბევრი ქვეყანა ეროვნულ პარკებს ტურისტულ მარშუტებში რთავენ. ამით არა მხოლოდ ადამიანები ეცნობიან ბუნებას, არამედ ბუნებაა დაცული და მოვლილი.

შესაძლებელია, როგორც ტურისტულმა ორგანიზაციებმა, ასევე კერძო ტურისტულმა ფირმებმა გამოყონ განსაზღვრული თანხები დაცულ ტერიტორიებზე ტურისტული ობიექტების ასაშენებლად. დაცული ტერიტორიის სპეციალურმა სამსახურებმა თავის მხრივ უნდა განუმარტოს ტურისტულ ორგანიზაციებსა და კერძო ფირმებს თუ რა შესაძლებლობები გააჩნია ამ ტერიტორიებს ტურისტებისმიღების თვალსაზრისით, რომ ამ პრობლემის გაუთვალისწინებლობისა და უკონტროლობის შემთხვევასაში შესაძლებელია განადგურდეს სწორედ ის რესურსები, რომლებზედაც დამოკიდებულია ამ რეგიონებში ტურისტული ბიზნესის განვითარება.

როგორც კი დაცული ტერიტორიები შეირჩევა, მათი მდგრადი გამოყენებისათვის, საჭიროა გამოთვლილი იქნეს ე. წ. “გამტარუნარიანობა”, რაც გულიხმობს ამ ტერიტორიაზე ვიზიტორთა მიღების პოტენციალს.

“გამტარუნარიანობა” – დაცული ტერიტორიის გამოყენების ის მაჩვენებელია, რომელმაც ბუნებრივ რესურსებზე მინიმალური ზემოქმედების პირობებში უნდა უზრუნველყოს ვიზიტორთა დაკმაყოფილების მაღალი დონე – ტერიტორიის გამოყენების შესაბამის საზღვრებში.

“გამტარუნარიანობის” შეფასება მრავალი ფაქტორის მეშვეობითაა შესაძლებელი. იგი დამოკიდებულია ადმინისტრაციის გადაწყვეტილებაზე – ტერიტორიის მდგრადობის დონის გათვალისწინებით. “გამტარუნარიანობის შეფასების ძირითადი ფაქტორებია: ა) ბუნებრივი, ბ) სოციალური, გ). მმართველობითი.

ბუნებრივ ფაქტორებს მიეკუთვნება:

- ტერიტორიის სიდიდე და გამოსაყენებელი ფართობი;
- გარემოს სიმყიფე;
- ცხოველთა სამყაროს რესურსები;
- ტოპოგრაფია და მცენარეული საფარი.

სოციალურ ფაქტორებს მიეკუთვნება:

- დაკვირვების მოდელი;
- ცხოველებზე ტურისტების დაკვირვების უპირატესობა;
- ვიზიტორთა აზრი;
- განთავსების ადგილების რაოდენობა;

გამტარუნარიანობის ასამაღლებლად შეიძლება გამოყენებული იქნეს შემდეგი ღონისძიებები:

-ბილიკების დაგეგმვა, რომელიც გამოყენებული იქნება ცხოველებზე დაკვირვებისათვის;

- კემპინგების და სასტუმროებისათვის საჭირო ტერიტორიის გამოყოფა;
- შესაბამისი საინფორმაციო-განმარტებითი სამუშაოების ჩატარება;
- აქტიურად გამოყენებადი რესურსების მდგრადობის ამაღლება;
- ტურისტების განთავსებისა და მომსახურების ობიექტების მშენებლობა,

პარკის მონახულების სტიმულირების პოლიტიკის შემუშავება იმ დროს, როდესაც არასეზონური, ან ნალექიანი პერიოდია.

ბევრ ქვეყანაში ტურიზმის ბიზნესის განვითარება მთავარ როლს თამაშობს დაცული ტერიტორიის შექმნაში, ხოლო “ტურისტული პოტენციალი” კი უმთავრესი ფაქტორია, ამ პროცესში. ზოგიერთი ფაქტორი, რომელიც ამ ტერიტორიებს ვიზიტორთათვის მიმზიდველს ხდის, მოცემულია ქვემოთ წარმოდგენილ საკონტროლო ჩამონათვალში:

-დაცული ტერიტორიების ადგილმდებარეობა საერთაშორისო აეროპორტთან ან მთავარ ტურისტულ ცენტრთან;

-არსებობს თუ არა ტერიტორიაზე დამატებით კულტურული ღირსშესანიშნაობები;

-როგორია მგზავრობა დაცულ ტერიტორიაზე;

-არის თუ არა კონკრეტულ ტერიტორიაზე უნიკალური ღირსშესანიშნაობები;

-სთავაზობს თუ არა შესაბამისი ტერიტორია ცხოველთა პოპულარულ სახეებს, რომლებიც ტურისტებს იზიდავს;

-აქვს თუ არა პლაჟები და ნაპირზე დასვენებისათვის აუცილებელი ინფრასტრუქტურა;

-ცხოველებზე წარმატებული და გარანტირებული დაკვირვება;

-მოცემული ტერიტორია სხვა ობიექტებთან ახლოსაა თუ არა განლაგებული, რომელიც ტურისტების ინტერესს წარმოადგენს;

ტურისტული მარშრუტის ნაწილად გახდომის თვალსაზრისით:

-გვთავაზობს თუ არა რაიმე განსაკუთრებულ ღირსშესანიშნაობას;

-მომიჯნავე ტერიტორიაზე არის თუ არა ძალიან საინტერესო და ლამაზი ბუნება;

-როგორი სტანდარტის კვებასა და განთავსებას გვთავაზობენ. ტურისტულ პარკებში მრავალფეროვანი ინტერესია ჩადებული: სპორტი, ველური ბუნება, ადგილობრივი წეს-ჩვეულებანი და კულტურა, რაც მთავარია წყალი, მთები, მდინარეები, ტყეები და ა. შ. ყველაფერი ეს წარმოადგენს რეკრეაციულ ღირებულებას, განსაკუთრებით შიდა ტურიზმისათვის.

ბოლო დროს განვითარებულ ქვეყნებში სულ უფრო მეტი ადამიანი იჩენს ინტერესს სპეციალური ტურებისადმი, რომლებიც ორიენტირებულია ბუნებრივ, “ეგზოტიკურ” და კულტურულ ღირებულებებზე. აქედან გამომდინარე,

ავტორი: პროფესორი **რომან მამულაძე**, ბათუმის სახელმწიფო საზღვაო აკადემიის პროფესორი

სწორედ მათი გადანაწილება ხდება აქამდე ტურიზმისათვის აუთვისებელ ტერიტორიაზე.

დღეს თანდათანობით ნათლად გამოიკვეთა ჩვენში დაცული ტერიტორიების ახალი, უფრო მოქნილი, რაც მთავარია - რეგიონების სოციალურ-ეკონომიკურ განვითარებასთან მჭიდროდ დაკავშირებული სისტემის ჩამოყალიბებისაუცილებლობა.

დიდია ტურისტული სახეების დანერგვის შესაძლებლობები, დაცულ ტერიტორიებზე. უნდა გამოვყოთ რამდენიმე მათგანი, რომელთა დანერგვა დაცულ ტერიტორიებზე შესაძლებელი იქნება:

- ტურიზმი ბუნების გაცნობის მიზნით;
- საოჯახო ტურიზმი;
- აგროტურიზმი;
- ახალგაზრდული და საბავშვო ტურიზმი;
- ზღვისპირა და მდინარისპირა ტურიზმი;
- სპორტული ტურიზმი;
- სათავგადასავლო;
- საშვებულებო ტურიზმი;
- ინვალიდთა ტურიზმი;
- ზოოლოგიური და ბოტანიკური შემეცნებითი ტურიზმი და ფოტონადირობა;
- კულტურული და შემეცნებითი ტურიზმი;
- ტრეკინგი და ლაშქრობები;
- სამკურნალო და გამაჯანსაღებელი ტურიზმი.

თემა 6. საჰაერო ტრანსპორტი ტურიზმში. საჰაერო ტრანსპორტის ადგილი და როლი ტურისტულ გადაზიდვებში. ტურისტული ავიაგადაზიდვების განვითარების მსოფლიო ტენდენციები. ტურისტული ავიაგადაზიდვების პოპულარობის ძირითადი პრინციპები.

ავიაცია ეწოდება საფრენი აპარატებით დედამიწის მიმდებარე სივრცეში საჰაერო ფრენას. ცნება ავიაცია მოიცავს ავიაციის მომსახურე პირად შემადგენლობას, მატერიალურ ნაწილს (თვითმფინავები, პლანერები და სხვა აპარატები), ავიაბაზებს, აეროდრომებს, სპეცსამსახურებს და სხვა. უსაფრთხო ფრენა უზრუნველყოფილია მართვის სპეციალური სისტემებით, სახმელეთო რადიოტექნიკური (მიმყვანი რადიოსადგურები, რადიოშუქურები, რადიოპლენგატორები, მარკერები, რადიონავიგაციის სისტემები, რადიოლოკაციური სადგურები), შუქტექნიკური (სახმელეთო და საბორტო) და პიროტექნიკური მოწყობილობებით.

ავიაციის ფუნქციებია:

- ✓ მგზავრების გადაყვანა, ბარგის ტვირთისა და საფოსტო გზავნილობის გადაზიდვა;
- ✓ სპეციალური საავიაციო სამუშაოების შესრულება;
- ✓ მოსახლეობისათვის სამედიცინო დახმარების აღმოჩენა და სანიტარული ღონისძიებების განხორციელება;
- ✓ საძიებო-სამაშველო საქმიანობა;
- ✓ ექსპერიმენტული და კვლევითი სამუშაოების შესრულება;
- ✓ სასწავლო, სპორტული, კულტურულ-საგანმანათლებლო, საგამოფენო-სავაჭრო ღონისძიებების განხორციელება და ტექნიკური შემოქმედების განვითარება;
- ✓ იურიდიული და ფიზიკური პირების მოთხოვნების დაკმაყოფილება;
- ✓ სახელმწიფო უშიშროებისა და ქვეყნის თავდაცვის-უნარიანობის უზრუნველყოფა;
- ✓ საპოლიციო და საბაჟო ამოცანების გადაწყვეტა;
- ✓ სხვაგვარი საქმიანობისა და მომსახურების გაწევა, თუ იგი არ ეწინააღმდეგება ქვეყანაში არსებულ კანონმდებლობას.

არსებობს ავიაციის შემდეგი სახეები:

- 1) სამოქალაქო ავიაცია;
- 2) სამხედრო ავიაცია (სამხედრო-საჰაერო ძალები).

სამოქალაქო ავიაცია წარმოადგენს ეროვნული მეურნეობის შემადგენელ ნაწილს და მოიცავს საქმიანობის ორ სახეს: სატრანსპორტო სამუშაოებს და ეროვნული მეურნეობის სხვა დარგების არასატრანსპორტო მომსახურებას.

ავტორი: პროფესორი **რომან მამულაძე**, ბათუმის სახელმწიფო საზღვაო აკადემიის პროფესორი

ტურიზმის სატრანსპორტო უზრუნველყოფა, რიდერი

სატრანსპორტო ავიაცია წარმოადგენს ქვეყნის ერთიანი სატრანსპორტო სისტემის უმნიშვნელოვანეს რგოლს და უზრუნველყოფს მგზავრების გადაყვანასა და ტვირთების გადაზიდვას.

ეროვნულ მეურნეობაში ავიაციის არასატრანსპორტო გამოყენება (ემბაგ) მოიცავს, სასოფლო-სამეურნეო მცენარეების მავნებლებისაგან დამცავი ქიმიური სამუშაოების ჩატარებას, ადგილმდებარეობის აეროფოტოგადაღებას, სასარგებლო წიაღისეულის დაზვერვისა და სხვა სამუშაოთა შესრულებას.

სამოქალაქო ავიაციას გააჩნია თვითმფრინავებისა და შვეულმფრენების პარკი, საჰაერო ხაზების, აეროპორტების, აეროდრომების ქსელი, ტექნიკური მომსახურების სისტემებითურთ, რადიო და მეტეო სადგურები, ქარხნები და სარემონტო-ტექნიკური ბაზები, სასწავლო დაწესებულებები

სამოქალაქო ავიაციის თვითმფრინავების შექმნასა და განვითარებას მრავალწლიანი ისტორია გააჩნია. საქართველოში პირველი საფრენი აპარატის შექმნის ცდა (1835წ.), ზოგიერთი ცნობით, შალვა ერისთავს ეკუთვნის. მრავალი ცდის მიუხედავად, ერისთავის აპარატი სიმძიმის გამო საფრენად არ გამოიმდგარა. 1907 წელს ბათუმელმა მექანიკოსმა ვ. ბასენსკიმ ააგო პირველი ზამბარიანი საფრენი აპარატი, რომელიც უპილოტოდ 20 მეტრის სიმაღლეზე აფრინდა. 1908 წელს საქართველოში ჩამოვიდა გერმანელი აერონავტი კ. ტაილორი (ბლემტაინი), რომელმაც ძმასთან ერთად ბათუმსა და ქუთაისში რამდენიმე საჩვენებელი გაფრენა მოაწყო 1910 წლის 15 მარტს (ტაილორი ტრაგიკულად დაიღუპა ქუთაისში). თბილისში გიმნაზიელმა ა. შიუკაშვილმა რუსეთის იმპერიაში ერთ-ერთმა პირველთაგანმა ააგო პლანერი და 1908 წლის 5 მაისს მახათას მთიდან გადმოფრინდა. 1909 წელს ბათუმის ნავსადგურის ლოცმანს, შორეული ნაოსნობის კაპიტანს ვ. კლიუს აუგია აეროპლანის მოდელი, ნახაზები მოსკოვში გაუგზავნია და პრივილეგია მიუღია.

1909 წლის 9 დეკემბერს თბილისში ჩამოყალიბდა კავკასიის აერონავტთა წრე, რომელშიც გაერთიანდნენ ინჟინრები, ექიმები, ტექნიკოსები და სხვა. მათ შორის იყვნენ ქალები, 1910 წელს ამ წრემ კიეველ ნ. დელონეს ხელმძღვანელობით თბილისში ააგო „დელონეს“ სისტემის პლანერი.

თბილისის აეროკლუბის თაოსნობით, 20-იანი წლების დასაწყისში, ვაკის მინდორზე საჩვენებელ გაფრენებს აწყო ბ. ქებურია, ს. უტოჩკინი და ა. ვასილიევი. საკუთარი კონსტრუქციის პლანერით ფრენისას დაიღუპა თბილისის

ავტორი: პროფესორი **რომან მამულაძე**, ბათუმის სახელმწიფო საზღვაო აკადემიის პროფესორი

ფოსტა-ტელეგრაფის მუშაკი გ. ტერევერკო. აეროპლანის მოქმედი მოდელი დაუმზადებია გამომგონებელ ა. კლდიაშვილს.

1923 წელს საქართველოში შეიქმნა სამოქალაქო ავიაციის სააქციო საზოგადოება „ზაკავია“. ამ წელს შეიქმნა აგრეთვე ორი საბჭოთა სააქციო საზოგადოება: საჰაერო ფლოტის სრულიად რუსეთის ნებაყოფლობითი საზოგადოება „დობროლიოტი“ და უკრაინის საზოგადოება „უკრვოზდუხპუტი“.

სააქციო საზოგადოება „ზაკავია“-ს განკარგულებაში იმყოფებოდა გერმანული წარმოების „იუნკერ-13“ ტიპის ორი სამგზავრო თვითმფრინავი. პირველი სამგზავრო ფრენა (ფრინავი–შიილი) „ზაკავია“-მ განახორციელა (მარშრუტი: თბილისი – მანგლისი) 1923 წლის 10 მაისს. ეს თარიღი მიჩნეულია საქართველოში პირველი კომერციული რეისის თარიღად, ხოლო 1923 წლის 5 მაისი სამოქალაქო ავიაციის ჩამოყალიბების თარიღად¹.

დაარსების დღიდან სააქციო საზოგადოება „ზაკავია“-მ, რომლის ინიციატორები იყვნენ ა. შიუკაშვილი (შიუკოვი), ბ. ქებურია და დ. ტატიშვილი, ფართოდ გაშალა მუშაობა ახალი საჰაერო ხაზების გახსნისა, აეროდრომების მშენებლობისა და კადრების მომზადებისათვის. მათი ხელმძღვანელობით 20-იან წლებში გაიხსნა საჰაერო ტრასა თბილისი – ბაქო, თბილისი – სოხუმი, თბილისი – ბათუმი, თბილისი – ქუთაისი.

1930 წელს სააქციო საზოგადოების „დობროლიოტი“-ს, „უკრვოზდუხპუტი“-ს და „ზაკავია“-ს გაერთიანებით ჩამოყალიბდა სამოქალაქო საჰაერო ფლოტის საერთო საკავშირო გაერთიანება. 1932 წელს იგი გარდაიქმნა სამოქალაქო საჰაერო ფლოტის მთავარ სამმართველოდ და „აეროფლოტი“ ეწოდა. 1964 წელს შეიქმნა სამოქალაქო ავიაციის საერთო-საკავშირო სამინისტრო, რომელშიც შევიდა ცალკეული ტერიტორიული სამმართველოები, მათ შორის, საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სამმართველოც.

სსრ კავშირის დაშლის შემდეგ ჩვენმა ქვეყანამ მოიპოვა დამოუკიდებლობა და საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სამმართველოს ბაზაზე, 1994 წელს საქართველოს პარლამენტის გადაწყვეტილებით, შეიქმნა საჰაერო ტრანსპორტის დეპარტამენტი.

სამოქალაქო ავიაციის თვითმფრინავების ტიპი 20-იან წლებში შეიმუშავეს. ამ პერიოდში ექსპლუატაციაში უკვე იმყოფებოდა სამგზავრო ტიპის გერმანული

¹ საქართველოს სამოქალაქო ავიაცია გუშინ, დღეს, ხვალ, ი. ავალიანი, თბ., 1993 წ., გვ 13.

წარმოების „იუნკერ-13“, ინგლის-ამერიკის წარმოების „სუპერმარი შ6“, ტუპოლევის „სტრანა სოვიეტოვის“ თვითმფრინავები.

მეორე მსოფლიო ომის (1939-1945წწ.) დამთავრების შემდეგ მნიშვნელოვნად განვითარდა სამოქალაქო ავიაცია. შეიქმნა რეაქტიული სამგზავრო თვითმფრინავები. რეაქტიული სამგზავრო თვითმფრინავმშენებლობა დაიწყო ინგლისში. 1952 წელს სამხრეთ აფრიკის ტრასაზე გაუშვეს 60-ადგილიანი ტურბორეაქტიული თვითმფრინავი „კომეტა“. ყოფილ სსრ კავშირში რეაქტიული სამგზავრო თვითმფრინავების ექსპლუატაცია 1956 წლიდან დაიწყო (100 ადგილიანი Tu-104). 1959 წელს ასეთივე თვითმფრინავი („კარაველა“) ააგეს საფრანგეთში, 1959 წელს – ამერიკის შეერთებულ შტატებში (ოეინგ-707).

ყოფილ სსრ კავშირში 60-იანი წლების დასაწყისში საექსპლუატაციოდ გადაეცა სხვადასხვა დანიშნულების სამოქალაქო ტურბოხრახნული თვითმფრინავები: ილუშინის კონსტრუქციის მაგისტრალური ИЛ-18, ანტონოვის კონსტრუქციის მაგისტრალური АН-10 და АН-24, ტუპოლევის ტრანსკონტინენტალური ლაინერი Tu-114 და ახლო მაგისტრალური ტურბორეაქტიული Tu-124.

1967 წელს საქართველოში დაიწყო სამოქალაქო ავიაციის თვითმფრინავთა პარკის განახლება ახალი ტიპის საფრენი აპარატებით, როგორცაა ილუშინის კონსტრუქციის შორს მაგისტრალური ИЛ-62, ტუპოლევის Tu-134 და საშუალო მაგისტრალური Tu-154. ადგილობრივი ხაზების ექსპლუატაციისათვის განკუთვნილი იყო იაკოვლევის კონსტრუქციის რეაქტიული თვითმფრინავი Як-40.

ყოფილ სსრ კავშირში 1965 წელს აიგო ანტონოვის კონსტრუქციული გიგანტი სატვირთო თვითმფრინავი АН-22 („ანთოსი“), რომელსაც შეეძლო 700 მგზავრის გადაყვანა 740 კმ/სთ. სიჩქარით, 1973 წელს კი ილუშინის კონსტრუქციული სატვირთო თვითმფრინავი ИЛ-76 (ტვირთამწეობა 40 ტონა, სიჩქარე 900 კმ/სთ).

სამოქალაქო ავიაციის თვითმფრინავმშენებლობის მძლავრი განვითარების მაგალითია მსოფლიოში პირველი ზებგერითი სამგზავრო თვითმფრინავი Tu-144 (ფრენის სიჩქარე – 2500 კმ/სთ), რომელიც პირველად 1968 წელს გამოსცადეს. 1969 წლის დასაწყისში, საფრანგეთში პირველად გამოსცადეს ინგლის-საფრანგეთის ერთობლივი ზებგერითი სამგზავრო თვითმფრინავი „კონკორდი“.

1960 წლის მიწურულს გაჩნდა სამგზავრო თვითმფრინავების მგზავრთტევადობის გაზრდის და ეკონომიურობის გადიდების ტენდენცია. დაინერგა მრავალადგილიანი საჰაერო ხომალდები: „აერობუსი“ (ევროპა), ოცკჰედ (აშშ) და ИЛ-86 (ყოფილი სსრ კავშირი).

ტურიზმის სატრანსპორტო უზრუნველყოფა, რიდერი

სამგზავრო თვითმფრინავის სიჩქარის, ფრენის სიმაღლისა და სიშორის გაზრდისათვის მეცნიერებსა და ინჟინრებს მრავალი პრობლემის გადაწყვეტა მოუხდათ. 70-იანი წლების დასაწყისში სერიული წარმოების თვითმფრინავების სიჩქარე უკვე 2.5-3-ჯერ აღემატებოდა ბგერის სიჩქარეს. ავიაცია ჰიპერბგერითი სიჩქარეების ზონას მიუახლოვდა. „ნორდამერიკან 1-15 -2“ ექსპერიმენტულმა, ჰიპერბგერითმა თვითმფრინავმა 108 კმ სიმაღლეზე 7300 კმ/სთ სიჩქარეს (რიცხვი =6.7) მიაღწია. 80-იანი წლებიდან ისახება ახალი, საავიაციო-კოსმოსური დარგი.

საქართველოს სამოქალაქო ავიაციაში სწრაფად ინერგება ახალი ტექნიკა, ამჟამად ექსპლუატაციაშია, როგორც რუსული წარმოების თვითმფრინავები Ty-154, Ty-134, Ил-62, Як-40, ისე უცხოური ტიპის საჰაერო ხომალდები ოეინგ-737 და ჩდუ. ზოგიერთი ტიპის თვითმფრინავების საფრენოსნო-ტექნიკური მონაცემები მე-3.1 ცხრილშია ასახული.

სპეციალისტები ტურიზმს მიაკუთვნებენ არამწარმოებლურ, ანუ მომსახურეობის სფეროს. იგი მოიცავს მსოფლიო ვაჭრობის დიდ სექტორს და მოხმარების ბაზარი იკავებს მსოფლიო ბაზრის დიდ სექტორს.

როგორც მონაცემები გვიჩვენებს სერთაშორისო სავალუტო ფონდის, სართო მოხმარების მოცულობა შეადგენს დაახლოებით მსოფლიო ექსპორტის 25%-ს. მოხმარების გაანგარიშების სიძნელეები დაკავშირებულია იმასთან, რომ როგორც წესი მომსახურება წარმოდგენილია საქონელთან ერთად, ამასთანამომსახურების ღირებულება (ფასი) წარმოადგენს საქონლის ფასის მნიშვნელოვან ნაწილს.

სტატისტიკური ანგარიშებიდან ამოიღება საბანკო და სადაზღვევო ოპერაციებიდან შემოსავლები, თუ ისინი რეინვესტირებულია იმავე ქვეყანაში, რომელშიც ისინი იქნენ მიღებულნი.

(მტო) საერთაშორისო ტურიზმი საერთოდ ხასიათდება შედარებით სტაბილურობის ზრდის ტემპით, თუმცა შეიმჩნევა აგრეთვე შემცირებებიც. მსოფლიო ტურისტულმა ორგანიზაციამ 1999 წელს გამოაქვეყნა შედეგები, რომლის მიხედვითაც საერთაშორისო ტურისტების ჩამოსვლების საერთო ციფრმა მიაღწია 657 მილიონს, ხოლო ტურიზმიდან შემოსავალმა შეადგინა 455 მილიარდი დოლარი.

1999 წელს ევროპა გახდა მსოფლიოში ერთადერთი რეგიონი, სადაც ჩამომსვლელთა რიცხვი აღმოჩნდა მსოფლიო მაჩვენებლებზე უფრო დაბალი. ზრდა მოხდა მხოლოდ 1%-ით, ასეთი დაბალი მაჩვენებელი აიხსნება ჩამომსვლელთა რიცხვის

ავტორი: პროფესორი **რომან მამულაძე**, ბათუმის სახელმწიფო საზღვაო აკადემიის პროფესორი

შემცირებით ცენტრალურ და აღმოსავლეთ ევროპის ქვეყნებში, რაზეც ძირითადად იმოქმედა კოსოვოს კონფლიქტში დაზარალებულებისა და რუსეთში ეკონომიკურმა და სოციალურმა სიტუაციამ. ხორვატიაში ჩამომსვლელთა რიცხვი შემცირდა 17,3%-ით, უნგრეთში 13,8%-ით, პოლონეთში -4,5 %-ით. მიუხედავად ყველა სიძნელეებისა 1999 წელი იყო ძალიან იღბლიანი ესპანეთისათვის, მათ შეძლეს ორიენტაცია შეეცვალათ ტურისტების ნაკადისათვის, რომლებიც ადრე მიდიოდნენ ბალკანეთში და თურქეთში.

მსოფლიო ტურიზმის განვითარების ტენდენციების ანალიზი 1990 წლამდე მიმდინარეობდა სამუშაო ჯგუფის მტო-ს მიერ, რომელიც ახდენდა ძირითადი მაჩვენებლების შედარებას, რითაც ხასიათდებოდა მსოფლიო ტურიზმი მე-20 საუკუნის მეორე ნახევარში. ხარისხობრივ საყრდენად აღებული იყო სამი პერიოდი:

- 1950 წელი, რომელიც მოიცავდა ომის შემდგომ პერიოდს. ამ პერიოდში ევროპასა და სამხრეთ აღმოსავლეთ აზიაში მიმდინარეობდა აღდგენა და განვითარება უფრო სრულყოფილი საშუალებებით გადაზიდვებში (ავტო და ავიატრანსპორტი, საზღვაო და სარკინიგზო გადაზიდვები) და საწყისი სისტემური მონაცემების შეკრება ტურიზმზე მსოფლიო მაშტაბით.

- 1970 წელი, პერიოდი მოძველებული ტენდენციებისა, მსოფლიო სტაბილურობისა და ძიება ახალი ეკონომიკური-პოლიტიკური ურთიერთობისა განსხვავებულ მსოფლიოში.

- 1990 წელი, პერიოდი ტურიზმის ინდუსტრიის უმაღლესი ტექნოლოგიების და სტუმართმოყვარეობისა, ასევე პერიოდი მსხვილმასშტაბიანი გაცვლებისა, სოციალური იმედგაცრუებისა და ცვლილებები მსოფლიო რუკაზე.

-1950-1991 წ.წ. ხასიათდება ჩამოსული ტურისტების რაოდენობის ზრდით:

-1950-წელს ჩამოსული ტურისტი იყო -25 მლნ;

-1970- წელს ჩამოსული ტურისტი იყო სულ -160 მლნ;

1991-წელს ჩამოსული ტურისტების რაოდენობა -450 მლნ-ს შეადგენდა, რაც იმაზე მიუთითებს, რომ პირველი 20 წლის განმავლობაში ჩასული ტურისტების რაოდენობა 6,5-ჯერ გაიზარდა, ხოლო შემდეგი 20 წლის განმავლობაში -2,8-ჯერ. სულ 40 წლის განმავლობაში ჩასული ტურისტების რაოდენობა 18-ჯერ გაიზარდა.

ევროპის სუბრეგიონებში ჩამოსული ტურისტების განაწილების დინამიკა

ევროპის სუბრეგიონებში ჩამოსული ტურისტების განაწილების დინამიკა 1990-2008 წლებში (%).

ცხრილი №16.

| რეგიონები | 1990 წ. | 2000 წ. | 2008 წ. |
|-------------------|---------|---------|---------|
| ჩრდილოეთ ევროპა | 6,7 | 9,1 | 8,2 |
| დასავლეთ ევროპა | 34,8 | 40,9 | 24,6 |
| სამხრეთი ევროპა | 52,6 | 31,9 | 25,2 |
| აღმოსავლეთ ევროპა | 5,9 | 18,1 | 42,0 |

როგორც მოყვანილი მონაცემებიდან ჩანს ჩრდილოეთ და აღმოსავლეთ ევროპაში ჩამოსულ ტურისტთა რიცხვი საანალიზო წლებში გაზრდილია. შესაბამისად - 0,2 - ჯერ და 7,1-ჯერ, ხოლო დასავლეთ და სამხრეთ ევროპაში კი შემცირებულია, შესაბამისად 30 %-ით და 52,1 %- ით. ანალოგიური ტენდენციები შეიმჩნევა მსოფლიოს სხვა სუბრეგიონებშიც

(ცხრილი 18).

ამერიკის სუბრეგიონებში ჩამოსული ტურისტების განაწილების დინამიკა 1990-2008 წლებში (%).

| რეგიონები | 1990 წ. | 2000 წ. | 2008წ. |
|----------------------|---------|---------|--------|
| ჩრდ. ამერიკა | 80,9 | 59,7 | 54,7 |
| ცენტ. ამერიკა | 1,8 | 18,4 | 23,5 |
| კარიბის სუბრეგიონები | 10,7 | 12,0 | 9,5 |
| სამხრ. ამერიკა | 6,6 | 9,9 | 12,3 |

მოტანილი მონაცემებიდან ჩანს, რომ ჩრდილოეთ ამერიკაში და კარიბის სუბრეგიონებში ჩამომსვლელ ტურისტთა რიცხვი საანალიზო წლებში შემცირებულია, შესაბამისად- 32,4%-ით და 11,3%- ით, ხოლო ცენტრალურ ამერიკასა და სამხრეთ ამერიკაში გაზრდილია, შესაბამისად- 13-ჯერ და 1,9-ჯერ. შორეული აღმოსავლეთის და ასეანის ქვეყნებში, ჩამოსულ ტურისტთა რაოდენობა 2008 წელს 1990 წელთან შედარებით ავტორი: პროფესორი **რომან მამულაძე**, ბათუმის სახელმწიფო საზღვაო აკადემიის პროფესორი

ტურიზმის სატრანსპორტო უზრუნველყოფა, რიდერი

გაზდილია, შესაბამისად- 21,6%-ით და 10%-ით, ხოლო დანარჩენ ქვეყნებში კი შემცირებულია 50%-ით. (იხ. ცხრ. 19.)

ქვეყანაში შემოსულ ტურისტთა დინამიკა 1990-2008 წლებში (%).

ქვეყანაში შემოსულ ტურისტთა დინამიკა 1990-2008 წლებში (%).

ცხრილი №18

| რეგიონები | 1990 წ. | 2000 წ. | 2008 წ. |
|---------------------|---------|---------|---------|
| შორეული აღმოსავლეთი | 44 | 53 | 53,5 |
| ასეანის ქვეყნები | 31 | 37 | 34,0 |
| დანარჩენი ქვეყნები | 25 | 10 | 12,5 |

თემა 7. საჰაერო გადაზიდვების მონაწილე მხარეები. ავიაკომპანიები და აეროპორტები.
ავიაკომპანიების ტიპები. ავიაკომპანიების რეგიონული რეიტინგები.

ტრანსპორტის სხვა სახეობებთან შედარებით, საჰაერო ტრანსპორტი ხასიათდება რიგი უპირატესობებით, რომელთა შორის ძირითადია:

- ✓ გადაზიდვის მაღალი სისწრაფე;
- ✓ გადაზიდვის მანძილის შემცირების შესაძლებლობა პირდაპირი მარშრუტით ფრენის ხარჯზე;
- ✓ მაღალი ყველგანგამავლობა;
- ✓ საჰაერო კავშირის სწრაფი ორგანიზება.

აღნიშნული უპირატესობანი განვიხილოთ ცალ-ცალკე.

გადაზიდვის მაღალი სისწრაფე. ტრანსპორტის ცალკეული სახეობა ფლობს სხვადასხვა ტექნიკურ და კომერციულ სიჩქარეს. საჰაერო ტრანსპორტით მგზავრთა გადაყვანის (გადაზიდვის) სიჩქარე საათში საშუალოდ 500 კმ/სთ-ს შეადგენს, ხოლო ტურბორეაქტიული მძიმე თვითმფრინავებით 800-900 კმ/სთ-ს. რკინიგზის ტრანსპორტზე ეს მაჩვენებელი საშუალოდ შეადგენს 50-60 კმ/სთ-ს, ხოლო რიგ მიმართულებებზე 80-100 კმ/სთ-ზე მეტს, საავტომობილო ტრანსპორტზე – 40-50 კმ/სთ, საზღვაო სატრანსპორტო სწრაფმავალი სამგზავრო ლაინერები საათში საშუალოდ 60-70 კმ/სთ-ს ავითარებენ.

ამრიგად, მგზავრთა ყველაზე უფრო სწრაფ გადაადგილებას საჰაერო ტრანსპორტი უზრუნველყოფს, განსაკუთრებით მაშინ, როდესაც იგი შორ მანძილზე ფრენას ახორციელებს. ასე მაგალითად 3-8 ათასი კმ მანძილზე სარკინიგზო ტრანსპორტთან შედარებით იგი გადაზიდვის დროს ამცირებს 20-25-ჯერ (ტურბონახნული და ტურბორეაქტიული თვითმფრინავებით ფრენის დროს).

გზის მანძილის შემცირება. საჰაერო ტრანსპორტის გამოყენებისას დროის ეკონომია მიიღწევა არა მარტო თვითმფრინავთა მაღალი ტექნიკური სიჩქარით, არამედ აგრეთვე პირდაპირი მარშრუტით ფრენითაც, რის შედეგად რკინიგზის ტრანსპორტთან შედარებით, მნიშვნელოვნად მცირდება გზის მანძილი. გაანგარიშებით დადგენილია, რომ ერთსა და იმავე პუნქტებს შორის გზის მანძილი რკინიგზის ტრანსპორტზე 25-30 პროცენტით მეტია, ვიდრე საჰაერო ტრანსპორტზე, საავტომობილო ტრანსპორტზე – 40-45 პროცენტით, სამდინარო ტრანსპორტზე – 70-80 პროცენტით, საზღვაო ტრანსპორტზე – 20-39 პროცენტით.

მაღალი ყველგანგამავლობა. ტრანსპორტის სხვა სახეობებთან (რკინიგზის, საავტომობილო, სამდინარო) შედარებით საჰაერო ტრანსპორტი უზრუნველყოფს დიდ მანძილზე უწყვეტ ფრენას. ახორციელებს რა 10კმ-სა და მეტ სიმაღლეზე ფრენას, თვითმფრინავს შესწევს უნარი გადალახოს ყოველგვარი სიძნელე, რომელიც დაკავშირებულია რელიეფსა და ფიზიკურ-გეოგრაფიულ პირობებზე, რაც სხვა სახის ტრანსპორტისთვის დაუძლეველ სიძნელეს წარმოადგენს.

საჰაერო კავშირის სწრაფი ორგანიზება. როგორც ავლნიშნეთ, საჰაერო ტრანსპორტი ყველგანგამავალია და ნაკლებადაა დამოკიდებული ადგილობრივ ფიზიკურ-გეოგრაფიულ პირობებზე, რაც იმის შესაძლებლობას იძლევა სწრაფად გამოინახოს და შედარებით მცირე კაპიტალური დაბანდებით ორგანიზებული იქნეს საჰაერო მიმოსვლა.

რკინიგზის ტრანსპორტი, რომელსაც გააჩნია გადაზიდვების დაბალი თვითღირებულება, მოითხოვს დიდი მოცულობის ერთდროულ კაპიტალდაბანდებებს გზის მშენებლობისა და მოძრავი შემადგენლობის შეძენისათვის. გაანგარიშებით დადგენილია, რომ ერთლიანდაგიანი 1კმ. რკინიგზის გაყვანა გზის მშენებლობის სიძნელისდა მიხედვით ჯდება დაახლოებით 500-800 ათასი ლარი. ერთკილომეტრიანი საავტომობილო გზის (III-IV კატეგორია) მშენებლობის ღირებულება შეადგენს 60-80 ათასს, ხოლო მაღალი კატეგორიის 1კმ გზის გაყვანა დაახლოებით 0,5-1 მლნ. ლარი ჯდება.

ანალიზიდან ჩანს, რომ შედარებით მცირე ერთდროული კაპიტალური დაბანდებით შესაძლებელია საჰაერო მიმოსვლის ორგანიზება.

პუნქტებს შორის მაქსიმალური კავშირების დამყარება:

$$N = \frac{n^2 - n}{2} \quad (3.1),$$

N - პუნქტებს შორის მაქსიმალური კავშირების რაოდენობა;

n - პუნქტების (ქალაქების) რაოდენობა.

სამოქალაქო თვითმფრინავმშენებლობის მსოფლიო ბაზარი. სამოქალაქო თვითმფრინავმშენებლობის მსოფლიო ბაზარი საწარმოო ბუმს განიცდის. მძაფრი კონკურენციის პირობებში საავიაციო ქარხნები უკომპრომისო ბრძოლას ეწევიან არსებობისათვის. მსოფლიოს ავტორი: პროფესორი **რომან მამულაძე**, ბათუმის სახელმწიფო საზღვაო აკადემიის პროფესორი

ტურიზმის სატრანსპორტო უზრუნველყოფა, რიდერი

ავიაბაზარი წარმოდგენილია მწარმოებელი ქვეყნების (რუსეთი, აშშ, დიდი ბრიტანეთი, საფრანგეთი, იტალია, გერმანია, ბრაზილია, ჩეხეთი, კანადა) უმსხვილესი ფირმების („ტუპოლევის“, „იაკოვლევის“, „სუხოვის“, „მიასიშევის“, „ბერნევის“, „ფოკერის“, „ანტონოვის“, „ბონგის“, „მაგლონალდ-დუგლასის“, „ლოკხიდ-მარტინის“, „ეარბას ინდასტრის“, „აეროსპეციალის“, „ემბრაერის“, „დარსოს“, „ბრიტიშ-აეროსპეისის“, „როლს-როისის“, „ჯენერალ ელექტრიკის“, „ტურბო იუნიონის“) თვითმფრინავებითა და საავიაციო ძრავებით. საჭაერო გადაყვანა-გადაზიდვების დიდი ნაწილი სრულდება გადამზიდველისა და მომხმარებლისათვის კარგად ცნობილი მოდელების (Boeing-737, A300-600, Ty-204-100, Ил-62, DC-8-50) თვითმფრინავებით.

თვითმფრინავმშენებლობას მსოფლიოს ბევრ ქვეყანაში (რუსეთი, აშშ, დიდი ბრიტანეთი, საფრანგეთი) მდიდარი ტრადიციები გააჩნია. რუსეთის საავიაციო მრეწველობა ჩამოყალიბდა, როგორც მანქანათმშენებლობის მსხვილი ქვედარგი. რუსული ტექნიკა მსოფლიო ბაზარზე ცნობილია თავისი გამძლეობითა და საიმედოობით. რუსული თვითმფრინავების წარმოებამ მნიშვნელოვანი ზარალი განიცადა საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ. მან ფაქტობრივად დაკარგა გასაღების ბაზარი, რამაც თავისი გავლენა იქონია რუსული ტექნიკის განვითარებასა და კვლავწარმოებაზე. როგორც უკვე ავღნიშნეთ Ty-154 და Ty-134 თავისი კლასით მნიშვნელოვნად ჩამორჩება Boeing-737-სა და A300-600-ს, როგორც საწვავის ეკონომიურობით, ისე ეკოლოგიური პარამეტრებით.

რუსეთის საავიაციო წარმოებისაგან განსხვავებით აშშ-ს თვითმფრინავმშენებლობა მსოფლიოში ერთ-ერთი უძლიერესია თავისი ტექნიკურ-ეკონომიკური პოტენციალით. ამერიკული სამხედრო და სამოქალაქო თვითმფრინავები, ვერტმფრენები და კოსმოსური ტექნიკა მსოფლიოში საუკეთესოდ ითვლება, რომელიც ავიაბაზარზე უდაოდ კონკურენციის გარეშეა. აშშ-ში ავიაკოსმოსური პროდუქციის წარმოებით დაკავებულია 1575 საწარმო.²

აშშ-ის ძირითადი საავიაციო ფირმა „ბონგია“. იგი დაარსებულია 1916 წელს ქალაქ სიეტლში. ფირმის მუშაკთა რიცხვონობა 134 ათას კაცს აღწევს. დღეისათვის „ბონგი“-ს ფირმის მიერ წარმოებული პროდუქციიდან ყველაზე პოპულარული ბრენდებია: Boeing-707, -727, -737, -747, -757, -767, -777, -787.

² ნ. აჩუაშვილი, საავიაციო მარკეტინგი, თბ., 2006 წ., გვ. 81.

ტურიზმის სატრანსპორტო უზრუნველყოფა, რიდერი

მეორე ცნობილი ამერიკული თვითმფრინავმშენებელი ფირმაა „მაკდონალდ-დუგლასი“, დაარსებული 1967 წელს, მუშაკთა რიცხვნობით 70 ათასი კაცი. ფირმის საუკეთესო თვითმფრინავებს მიეკუთვნება MD-11 და MD-87.

ევროპის საავიაციო-სამშენებლო ფირმებიდან (ორი ათასი ფირმა) აღსანიშნავია 1970 წელს დაარსებული „ეარბას ინდასტრი“, რომელიც რამდენიმე ქვეყნის (საფრანგეთი, გერმანია, დიდი ბრიტანეთი, ესპანეთი) ავიაფირმების მიერ დაარსებული კონსორციუმია. მის მიერ წარმოებული თვითმფრინავები (A300-600, A310-300) ავიაბაზარზე მძლავრ კონკურენციას უწევენ ფირმა „ბონგ“-ის საჰაერო ხომალდებს.

მსოფლიო ავიაბაზარზე წარმოებული სამოქალაქო თვითმფრინავები თავისი დანიშნულების მიხედვით იყოფიან შემდეგ ძირითად კლასებად:

- ✓ სამგზავრო-საფოსტო;
- ✓ სატვირთო;
- ✓ სასწავლო;
- ✓ სპორტული;
- ✓ ადმინისტრაციული;
- ✓ სპეცდანიშნულების (სახანძრო, სანიტარული, სასოფლო-სამეურნეო სამუშაოებისათვის და სხვა);
- ✓ ვერტმფრენები.

ფრენის სიშორის მიხედვით:

- ✓ საკონტინენტაშორისო (12000-14000 კმ.);
- ✓ შორეული მაგისტრალური (4000-6000 კმ.);
- ✓ საშუალო მაგისტრალური (2000-4000 კმ.);
- ✓ ახლო მაგისტრალური (1500-2000 კმ.);
- ✓ ადგილობრივი საჰაერო ხაზების (1500 კმ-მდე).

ტვირთამწოდის მიხედვით:

- ✓ პირველი კლასის მძიმე (75 ტონა და ზემოთ);
- ✓ მეორე კლასის საშუალო (50-75 ტონა);
- ✓ მესამე კლასის მსუბუქი (10-30 ტონა);
- ✓ მეოთხე კლასის (10 ტონაზე ნაკლები);
- ✓ ზემსუბუქი საფრენი აპარატები.

ტურიზმის სატრანსპორტო უზრუნველყოფა, რიდერი

ასევე თვითმფრინავი-ამბიფიები და თვითმფრინავები შასით საჰაერო ბალიშზე.

| მსოფლიო | სამოქალაქო | ავიაციის | თანამედროვე |
|-----------------------|-------------------------------------|-----------------|---|
| მდგომარეობის ანალიზი. | 2008 წელს ICAO-ს მონაცემებით, წვერი | სახელმწი-ფოების | ავიაკომპანიებმა (190 ერთეული), რეგულარული გადაყვანა-გადაზიდვებით 1 მლრდ. 260 მლნ. მგზავრისა და 41 მლნ. ტონა ტვირთის გადაყვანა-გადაზიდვა განახორციელეს. 2008 წელს წინა წელთან შედარებით საერთაშორისო გადაზიდვებზე მთლიანად შესრულებული მგზავრობა/კილომეტრების მოცულობა გაიზარდა 5,5 პროცენტით, ხოლო ტვირთ/კილომეტრებისა – 6,1 პროცენტით. საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებზე მოთხოვნის მაღალი ტემპებით ზრდამ გამოიწვია ის, რომ 2007 წელს როგორც შიდა, ასევე საერთაშორისო ავიარეისებზე საშუალო მგზავრობა/კილომეტრების კოეფიციენტი, გაიზარდა 2 პროცენტით და 77 პროცენტი შეადგინა. თუმცა სატვირთო გადაზიდვებში კომერციული დატვირთვის კოეფიციენტი წინა წლებთან მიმართებაში უცვლელი დარჩა და 63 პროცენტი შეადგინა. |

2008 წელს მსოფლიოში არარეგულარული (ჩარტერული) კომერციული ავიაგადაზიდვების მოცულობა (გამონათული მგზავრობა/კილომეტრებში) წინა წელთან შედარებით შემცირდა 3 პროცენტით. შიდა ჩარტერულმა საჰაერო გადაზიდვების წილმა მთლიანად შეადგინა დაახლოებით 8 პროცენტი, ხოლო მთლიან მგზავრობაში 1 პროცენტი.

აეროპორტების საქმიანობის ანალიზი. 2007 წლის ბოლოსთვის სატვირთო და სამგზავრო გადაყვანა-გადაზიდვების ზრდამ თავისი გავლენა იქონია საერთაშორისო აეროპორტების ფინანსური მდგომარეობის გაუმჯობესებაზე. აეროპორტების საერთაშორისო ასოციაციის (Airports Council International - ACI) მონაცემებით მსოფლიოს 100 წამყვანი აეროპორტის სუფთა მოგების წლიურმა ზრდამ დახლოებით 15,6 პროცენტი შეადგინა, რაც წინა წელთან შედარებით 4,2 პროცენტით მეტია. ასევე აღნიშნულმა ორგანიზაციამ დააფიქსირა საინვესტიციო მოცულობის რეკორდული ზრდა (42,8 მლრდ. აშშ დოლარი) ახალი აეროპორტების მშენებლობაში, ან უკვე არსებულის რეკონსტრუქციაში.

2008 წელს მსოფლიო ეკონომიკურმა კრიზისმა მნიშვნელოვნად შეამცირა აეროპორტების პრივატიზაციის პროცესი. ექსპლუატანტების უმრავლესობა ყურადღებას ამახვილებს უკვე არსებულ აქტივებზე და მათი მუშაობის მდგომარეობაზე, ნაცვლად იმისა, რომ შეიძინონ დამატებითი აქტივები.

ავტორი: პროფესორი **რომან მამულაძე**, ბათუმის სახელმწიფო საზღვაო აკადემიის პროფესორი

ტურიზმის სატრანსპორტო უზრუნველყოფა, რიდერი

ფრენების სანავიგაციო უზრუნველყოფა. ICAO–ს მიერ ჩატარებული გამოკვლევებით ირკვევა, რომ 2007 წელს მნიშვნელოვნად გაუმჯობესდა იმ ორგანიზაციების ფინანსური მდგომარეობა, რომლებიც სანავიგაციო მომსახურებას უზრუნველყოფენ (ANSP), ამის მთავარი მიზეზი რატომ უნდა იყო ის, რომ გაიზარდა საჰაერო მიმოსვლა.

ევროპაში მიმდინარეობს მოლაპარაკება „ერთიანი ევროპული ცის“ შექმნის შესახებ. საჰაერო მიმოსვლის ექსპლუატაციური მოთხოვნებიდან გამომდინარე და ფრენების ინტენსივობაზე დაყრდნობით საყურადღებოა არასამთავრობოთაშორისო ფუნქციონალური ბლოკების (FAB) შექმნის აუცილებლობაც. ამ კუთხით 2007 წელს ევროკომისიის სპეციალურმა ჯგუფმა, რომლის საქმიანობაც უკავშირდება ავიაციის რეგულირებას ჩაატარა კვლევა, რომელიც თავის მხრივ მოიცავდა საჰაერო ტრანსპორტის მოძრაობის რუქის დახვეწას და რომლის მთავარი მიზანიც აღნიშნული საქმიანობის ეფექტურობის გაზრდა იყო.

აშშ-ში გრძელდება სანავიგაციო სამსახურების რესტრუქტურის პროცესი, რომელიც მანამდე შედიოდა ავიაციის ფედერალური მმართველობის შემადგენლობაში. ხორციელდება უკვე არსებული სანავიგაციო კონტროლის მიწისზედა რადიოლოკაციური საშუალებების მოდერნიზება მომავალი თაობის თანამგზავრული (NexGen) საშუალებებით. პროგრამის დაგეგმარებასა და დაფინანსებას ახორციელებენ კერძო ფირმები აშშ ადმინისტრაციის აქტიური ფინანსური მხარდაჭერით.

მსოფლიო საავიაციო პარკის თანამედროვე მდგომარეობის ანალიზი. მსოფლიოში გამოიყენება დაახლოებით 29,5 ათასი ერთეული საჰაერო ხომალდი, რომელთა უმრავლესობაც მოდის ჩრდილოეთ ამერიკის რეგიონზე – 32 პროცენტი, ხოლო თვითმფრინავის კატეგორიის მიხედვით ყველაზე მეტ რაოდენობას (თითქმის ნახევარს წარმოადგენს 125-210 სავარძლიანი საჰაერო ხომალდები, რომელთა წილი მთლიანად ექსპლუატაციაში არსებულ თვითმფრინავებში შეადგენს 49 პროცენტს (დაახლოებით 14 ათასი ერთეული). აღნიშნული კატეგორიის თვითმფრინავებს მიეკუთვნება: A319-100, A 320-200, A 321, Boeing 737-700/800/900, Ty-154, Ty-204.

მსოფლიოს ავიაპარკის მხოლოდ 11 პროცენტი გამოიყენება სატვირთო ავიაგადაზიდვებისათვის, ანუ დაახლოებით 3 ათასი ერთეული, აქედან 35 პროცენტი მიეკუთვნება იმ სატვირთო თვითმფრინავების კატეგორიას, რომელთა ტვირთამწეობა არ აღემატება 45 ტონას, 30 პროცენტი – 40-80 ტონას და 35 პროცენტი – 80 და მეტი ტონას.

ავტორი: პროფესორი **რომან მამულაძე**, ბათუმის სახელმწიფო საზღვაო აკადემიის პროფესორი

თემა 8. ავიაგადაზიდვების ნორმატიულ-სამართლებრივი რეგულირება. სამგზავრო ავიაგადაზიდვების რეგულირების სამართლებრივი საფუძვლები. საჰაერო ტრანსპორტით მგზავრების გადაყვანის წესები. სერვის თანამედროვე ავიაგადაზიდვებში.

საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის მართვის ორგანიზაცია ეროვნულ მეურნეობაში, ამ დარგის სპეციფიკის გათვალისწინებით, აგებულია მართვის დემოკრატიული პრინციპების საფუძველზე. საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის ორგანიზაციული სტრუქტურა ასახულია მე-4.1 ნახაზში.

ყოფილ სსრ კავშირში, სამოქალაქო ავიაციის მთელ საქმიანობაზე ხელმძღვანელობა ხორციელდებოდა ცენტრალი-ზებული წესით. რაც გამოიხატებოდა იმაში, რომ სსრ კავშირის მთელ ტერიტორიაზე საავიაციო საქმიანობას ხელმძღვანელობდა სამოქალაქო ავიაციის სამინისტრო. მას ექვემდებარებოდნენ მოკავშირე რესპუბლიკების სამოქალაქო ავიაციის სამმართველოები.

მართვაში მკაცრი ცენტრალიზაციის შედეგად, მოკავშირე რესპუბლიკების სამოქალაქო ავიაციის სამმართველოებს დამოუკიდებლად არ შეეძლოთ ისეთი უმნიშვნელოვანესი საკითხების გადაწყვეტა, როგორცაა: თანამდებობებზე კადრების დანიშვნა, საავიაციო ტექნიკური ბაზის განვითარება და მისი სრულყოფა, საქმიანობის ძირითადი მიმართულებების განსაზღვრა და სხვა.

სსრ კავშირის დაშლის შემდეგ, როგორც ყველა სხვა რესპუბლიკამ, საქართველომაც მოიპოვა დამოუკიდებლობა და უფლება თვითონ განსაზღვროს, თუ რა გზით უნდა განვითარდეს ეროვნული ავიაცია და მის საქმიანობაში რა ზომით უნდა ერეოდეს სახელმწიფო. სატრანსპორტო სისტემაში სახელმწიფომ უნდა უზრუნველყოს:

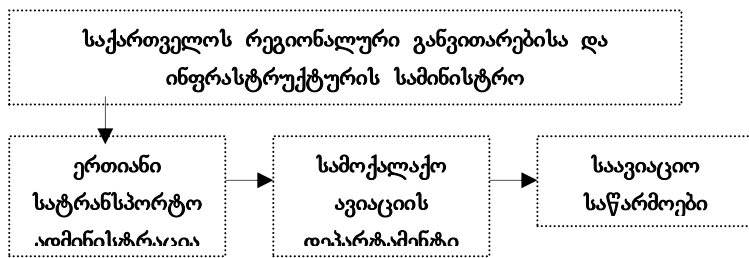
- ✓ ახალი სატრანსპორტო სისტემის ფორმირებისა და მისი ფუნქციონირების პროცესში სახელმწიფოს ინტერესთა დაცვა და განვითარების სტრატეგიის რეალიზაცია;
- ✓ სატრანსპორტო სისტემაში მდგრადი განვითარების პირობათა დაცვა;
- ✓ სახელმწიფოს ხელში არსებულ საწარმოთა აქციების მართვა;
- ✓ დარგის სამეცნიერო-ტექნიკური განვითარებისა და პროფესიული კადრებით უზრუნველყოფის პირობები;
- ✓ ქვეყნის სამეცნიერო პოტენციალის გამოყენების პირობები;
- ✓ საერთაშორისო სატრანსპორტო სისტემაში ინტეგრირება;
- ✓ საქართველოს სატრანსპორტო ბაზრის რეგულირება და დაცვა;

ავტორი: პროფესორი **რომან მამულაძე**, ბათუმის სახელმწიფო საზღვაო აკადემიის პროფესორი

ტურიზმის სატრანსპორტო უზრუნველყოფა, რიდერი

- ✓ საკუთრების სამართლიანი და ეფექტური გადანაწილების პირობების შექმნა;
- ✓ სისტემის მიმდინარე ფუნქციონირება და მისი განვითარება;
- ✓ სისტემის ფუნქციონირების სამართლებრივი საფუძვლების ჩამოყალიბება;
- ✓ მგზავრების უსაფრთხო გადაყვანისა და ტვირთების გადაზიდვის პირობები;
- ✓ გარდამავალი პერიოდის მართვის განსაკუთრებული რეჟიმი.

საქართველოს სამოქალაქო ავიაციაში მართვის ოთხრგო-ლიანი სისტემა არსებობს, რაც სქემატურად შეიძლება გამოისახოს შემდეგნაირად:



ამოქალაქო ავიაციის ძირითადი რგოლია საავიაციო საწარმო. საავიაციო საწარმო არის დამოუკიდებელი სამეურნეო ერთეული, რომელიც შექმნილია მოგების მიღების მიზნით პროდუქციისა და მომსახურების საწარმოებლად საზოგადოებრივი მოთხოვნის დაკმაყოფილების საშუალებით. საავიაციო საწარმოს აქვს, როგორც საჯარო, ისე კერძო იურიდიული პირის უფლება.

საავიაციო საწარმოებს მიეკუთვნებიან აერობორტები, ავიაკომპანიები, საავიაციო სარემონტო საწარმოები (ქარხნები), საავიაციო ტექნიკური ბაზები, სპეციალიზირებული სასწავლო დაწესებულებები, გადაყვანა-გადაზიდვების რეალიზაციის სააგენტოები და ა.შ.

მსხვილი საავიაციო საწარმოს აპარატი შედგება შემდეგი სტრუქტურული ქვედანაყოფებისგან: დირექცია, კომერციული სამსახური, მარკეტინგი და რეკლამის სამსახური, საფინანსო-ეკონომიკური სამსახური, კადრების განყოფილება, ადმინისტრაციული განყოფილება და სხვა.

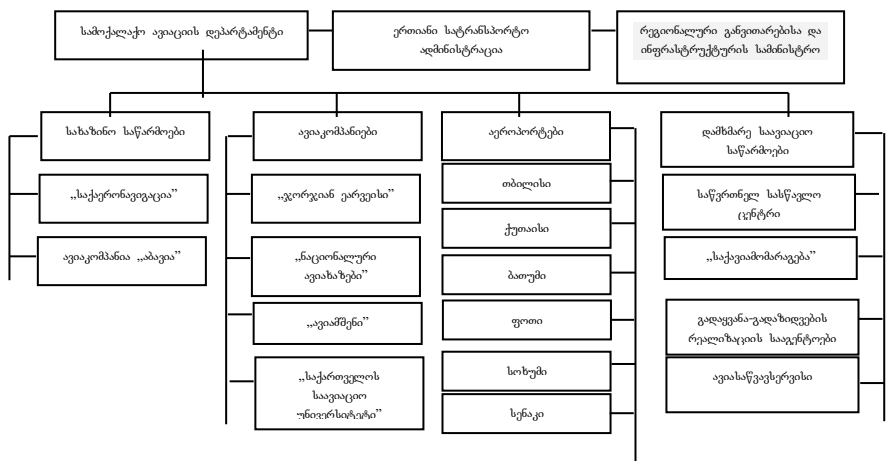
სატრანსპორტო სისტემის მართვის უმაღლესი ორგანოა საქართველოს რეგიონალური განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტრო, რომელიც უზრუნველყოფს მთელ სატრანსპორტო სისტემაში სახელმწიფო პოლიტიკის გატარებას. სამინისტროს არა აქვს სამეურნეო ფუნქციები.

რეგიონალური განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტრო, მართვის სტრატეგიის შესაბამისად წარმართავს და არეგულირებს მთელი სისტემის განვითარებისა და მისი მიმდინარე

ავტორი: პროფესორი **რომან მამულაძე**, ბათუმის სახელმწიფო საზღვაო აკადემიის პროფესორი

ტურიზმის სატრანსპორტო უზრუნველყოფა, რიდერი

ფუნქციონირების პირობებს. სამინისტროს ორგანიზაციული სტრუქტურა უნდა უზრუნველყოფდეს, ერთის მხრივ კერძო სექტორისათვის პასუხისმგებლობის მართივად გადაცემას სხვადასხვა სატრანსპორტო პროცედურებსა და მომსახურებაზე, მეორეს მხრივ, იმ ფუნქციათა ნათლად განსაზღვრასა და ეფექტურად წარმოებას, რომელთა შესრულება დარჩა სახელმწიფოს კონტროლ ქვეშ. რეგიონალური განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტრო შემადგენლობაში შედის დარგობრივი დეპარტამენტები და სამმართველოები, მათ შორის ერთიანი სატრანსპორტო ადმინისტრაცია, რომლის დაქვემდებარებაშია არის საჰაერო ტრანსპორტის დეპარტამენტი. ერთიანი სატრანსპორტო ადმინისტრაციას ადმინისტრაციის უფროსი ხელმძღვანელობს.



ნახაზი 4.1. საკართვლოს სამოქალაქო ავიაციის ორგანიზაციული სტრუქტურა

ერთიანი სატრანსპორტო ადმინისტრაცია წარმოადგენს სახელმწიფო პოლიტიკის გამტარებელ ორგანოს. ადმინისტრაცია უზრუნველყოფს სამინისტროს მიერ მიღებული ყველა გადაწყვეტილების რეალიზაციასა და ავიაკომპანიების მხრიდან მათ შესრულებაზე კონტროლს; უზრუნველყოფს სამინისტროს მიერ ჩამოყალიბებული ზოგადი პოლიტიკური კურსის ინტერპრეტაციას სამოქალაქო ავიაციის დარგის სფეროში თვისებურებათა შესაბამისად.

ერთიანი სატრანსპორტო ადმინისტრაციის მთავარი დანიშნულებაა: საბაზრო ეკონომიკის პირობებში საჰაერო გადაზიდვების სახელმწიფო მართვა, საავიაციო საქმიანობისა და უსაფრთხო ფრენის სახელმწიფო ზედამხედველობა.

სამოქალაქო ავიაციაში პროფესიონალი კადრების მომზადებას, ახალი ტექნიკისა და მომსახურე პერსონალის სერტიფიცირებას უზრუნველყოფს ერთიანი სატრანსპორტო

ავტორი: პროფესორი **რომან მამულაძე**, ბათუმის სახელმწიფო საზღვაო აკადემიის პროფესორი

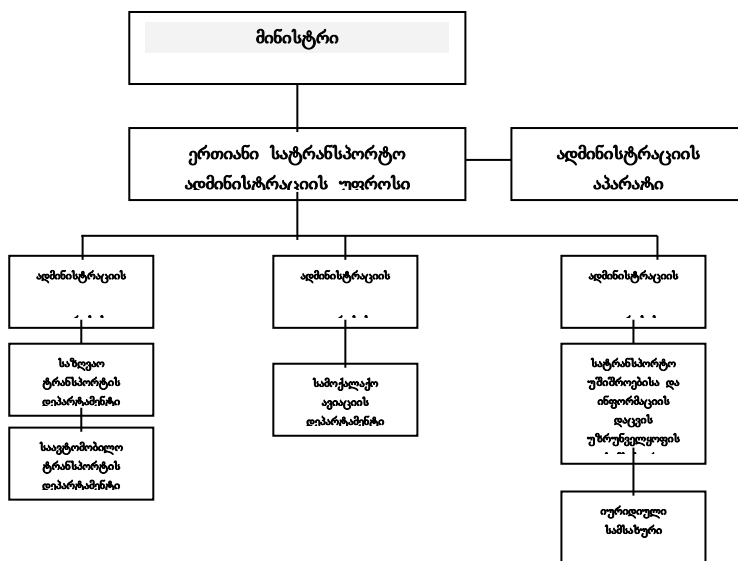
ტურიზმის სატრანსპორტო უზრუნველყოფა, რიდერი

ადმინისტრაციის სამოქალაქო ავიაციის დეპარტამენტი, თავისი შესაბამისი ქვემდებარე სამმართველოებითა და სამსახურებით.

მე-4.2 ნახაზში მოცემულია ერთიანი სატრანსპორტო ადმინისტრაციის დღეისათვის არსებული ორგანიზაციული სტრუქტურა.

ICAO-ს ექსპერტთა ჯგუფის მიერ დამუშავებული საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის განვითარების გეგმის შესაბამისად შემოთავაზებულია სამოქალაქო ავიაციის ახალი ორგანიზაციული სტრუქტურა (ნახ.4.3), რომელიც ითვალისწინებს სამოქალაქო ავიაციის კომიტეტის შექმნას, რომელსაც სათავეში უდგას კომიტეტის თავჯდომარე და სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაცია. ამ უკანასკნელს გენერალური დირექტორი ხელმძღვანელობს.

სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაცია ავიაკომპანიების, რომლებიც იმყოფებიან სახელმწიფოს სრულ ან ნაწილობრივ მფლობელობაში ფუნქციონალურ მმართველობას ჩამოცილებული არის; სახელმწიფო ავიაკომპანია ავტონომიური წარმონაქმნის სახით რჩება სამოქალაქო ავიაციის კომიტეტის თავჯდომარის გამგებლობაში; აეროპორტებსა და სანავიგაციო საწარმოებს შენარჩუნებული აქვს ავტონომიური სტატუსი; საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის აეროპორტები, რომლებიც გამოიყენება საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებისათვის იმყოფება ერთიან სააეროპორტო რწმუნებული ორგანოს დაქვემდებარებაში.



ნახაზი 4.2. ერთიანი სატრანსპორტო ადმინისტრაციის ორგანიზაციული სტრუქტურა

ტურიზმის სატრანსპორტო უზრუნველყოფა, რიდერი

ICAO-ს ექსპერტთა ჯგუფის მიერ შემოთავაზებული ორგანიზაციული სტრუქტურით, სამოქალაქო ავიაციის მმართველ ორგანოს დაეკისრება რეგულირებისა და კონტროლის ფუნქციები სამოქალაქო ავიაციის ისეთ სფეროში, როგორც არის ფრენის უსაფრთხოება (ფრენის ვარგისიანობისა და ფრენის წარმოების მოწმობების გაცემა), საჰაერო გადაზიდვები (ნებართვა საჰაერო გადაზიდვებზე, გამოკვლევა, სტატისტიკა, წესები და ა.შ.), საავიაციო უშიშროება, დაგეგმვა და კვლევითი მუშაობა, შრომითი რესურსები და კადრების მომზადება, ასევე სააერონავიგაციო საწარმოსა და სააეროპორტო რწმუნებულ ორგანოებზე ფუნქციონალური ზედამხედველობა, რათა მათ მიერ დაცული იქნეს საერთაშორისო, რეგიონალური და ეროვნული ნორმები და მოთხოვნები.

დაკისრებული ფუნქციების შესრულებისათვის სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაცია შედგება სტრუქტურული ერთეულებისაგან. თითოეული მათგანი პასუხს აგებს კონკრეტული ამოცანებისა და ფუნქციების შესრულებაზე.

სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაციის ძირითადი სტრუქტურული ერთეულები და მასში შემავალი დანაყოფების სტრუქტურა წარმოდგენილია შემდეგნაირად:

1. ფრენის უსაფრთხოების დირექტორი:

- ფრენის ვარგისიანობაზე კონტროლი;
- ფრენის წარმოების უსაფრთხოების კონტროლი;
- პერსონალზე მოწმობების გაცემა;
- საავიაციო შემთხვევათა გამოკვლევა;
- ფრენის უსაფრთხოების რეგულირება.

2. საჰაერო ტრანსპორტის დირექტორი:

- საჰაერო ტრანსპორტის საქმიანობის რეგულირება და მასზე კონტროლი;
- ავიასატრანსპორტო სტატისტიკა და გამოკვლევა;
- ფორმალუბების გამარტივება.

3. საავიაციო უშიშროების დირექტორი:

- აეროპორტებისა და მიწისზედა მოწყობილობების უშიშროება;
- ავიაკომპანიებისა და საჰაერო ხომალდების უშიშროება (საშიში ტვირთების გადაზიდვის ჩათვლით).

4. საგარეო ურთიერთობათა დირექტორი:

ავტორი: პროფესორი **რომან მამულაძე**, ბათუმის სახელმწიფო საზღვაო აკადემიის პროფესორი

ტურიზმის სატრანსპორტო უზრუნველყოფა, რიდერი

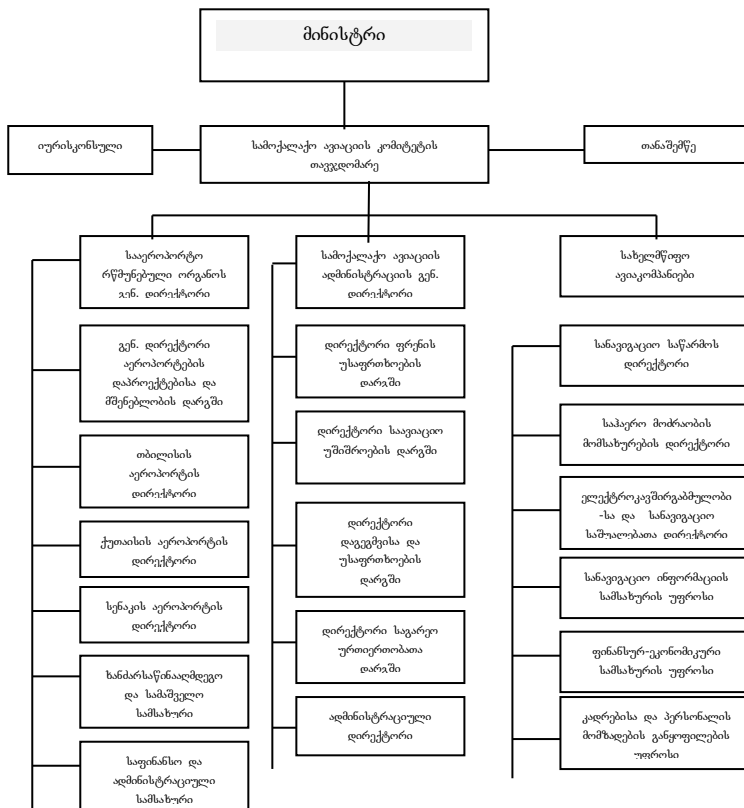
- საერთაშორისო და რეგიონალური ორგანიზაცია;
- ორმხრივი ურთიერთობა და შეთანხმება;
- საზოგადოებასთან და საგამომცემლო საქმიანო-ბასთან (საცნობარო ბიბლიოთეკის ჩათვლით) კავშირი.

5. დაგეგმვისა და კოორდინაციის დირექტორი:

- დაგეგმარება და დაპროექტება;
- სამოქალაქო ავიაციისათვის ადამიანთა რესურსებზე მოთხოვნა და კადრების მომზადება;
- აეროპორტებისა და სანაღვიგაციო სამსახურების მიერ Ix -სა და რეგიონალური გეგმების დაცვა.

6. ადმინისტრაციული დირექტორი:

- კადრები;
- ბიუჯეტი და საბუღალტრო აღრიცხვა;
- საერთო ადმინისტრაციული საკითხები.



ნახაზი 4.3. ICAO-ს ექსპერტთა ჯგუფის მიერ შემოთავაზებული სამოქალაქო ავიაციის სტრუქტურა

საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის ფუნქციონირების სახელმწიფო პოლიტიკის ძირითადი პრინციპები და მისი საკანონმდებლო ბაზა. საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის პოტენციალის გამოყენება მნიშვნელოვანწილად დამოკიდებულია მეურნეობის ამ დარგში სახელმწიფოს მიერ გატარებულ პოლიტიკაზე და იმ მოთხოვნებზე, რასაც მსოფლიო საავიაციო ბაზრის კონიუნქტურა უყენებს მას:

1. საქართველოს საგარეო პოლიტიკურ, ეკონომიკურ და კულტურულ ურთიერთობათა სტრატეგიიდან გამომდინარე თავისი გეოპოლიტიკური მდებარეობის გამო უსაფრთხოების თვალსაზრისით ქართულ სახელმწიფოს უნდა გააჩნდეს სანდო, ეკონომიკურად მომგებიანი და საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვებზე ორიენტირებული კონკურენტუნარიანი სამოქალაქო ავიაცია.

2. სამოქალაქო ავიაცია ქვეყნის, როგორც სატრანსპორტო სისტემაში, ისე მის ეკონომიკაში ერთ-ერთი სტრატეგიული დარგია და მისი განვითარება სახელმწიფო ზრუნვის საგანი უნდა იყოს.

3. საქართველო როგორც სამოქალაქო ავიაციის საერთა-შორისო ორგანიზაციის, ICAO-ს წევრი ქვეყანა აღიარებს და სცნობს ამ ორგანიზაციის სტანდარდებს და რეკომენდირებულ პრაქტიკას, ამიტომ ვალდებულია თავისი საავიაციო კანონმდებლობისა და ავიაციის საქმიანობასთან დაკავშირებული ნორმატიული აქტების საერთაშორისო კანონმდებლობასთან უნიფიცირება მოახდინოს.

4. საქართველო თავისი სამოქალაქო ავიაციის განვითარების ამ ეტაპზე აღიარებს საერთაშორისო საავიაციო ურთიერთობებში საყოველთაოდ მიღებულ და დამკვიდრებულ პარიტეტულობის პრინციპს. ამ ურთიერთობაში შემდგომი ნაბიჯი უნდა გახდეს საავიაციო საქმიანობის რეგულირების ლიბერალურ პრინციპებზე თანდათანობით გადასვლის მექანიზმებსა და გზებზე აქტიური მუშაობა. საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის კონკურენტუნარიანობის უზრუნველყოფის მიზნით სახელმწიფო სათანადო ორგანიზაციულ და ეკონომიკურ პირობებს უნდა უქმნიდეს მას.

საქართველოს ძირითადი საავიაციო კანონმდებლობა შეიცავს დებულებებს, რომელიც საშუალებას აძლევს ქვეყნის მთავრობას და სამოქალაქო ავიაციის ხელისუფლებას აქტიურად განახორციელონ საჰაერო ტრანსპორტის საქმიანობის ზედამხედველობა და რეგულირება. იგი წარმოადგენს სახელმწიფოს მხრიდან უსაფრთხო ფრენების უზრუნველყოფაზე ეფექტური კონტროლის საკვანძო ელემენტს. ასეთი კონტროლის დონე კი მნიშვნელოვნად განისაზღვრება საკანონმდებლო წესით განსაზღვრული სამოქალაქო ავიაციის დეპარტამენტის

ტურიზმის სატრანსპორტო უზრუნველყოფა, რიდერი

უფლებამოსილებითა და ვალდებულებებით, რათა განახორციელოს ზედამხედველობა, რეგულირება და კანონით დადგენილი წესით განსაზღვროს:

1. საავიაციო პერსონალის საფრენოსნო კვალიფიკაცია და პროფესიული მომზადება, მოწმობებისა და საფრენოსნო კვალიფიკაციის სერტიფიკატების გაცემა, აღიარება, აღდგენა, შეჩერება ან გაუქმება.

2. საჰაერო ხომალდების საფრენოსნო ვარგისიანობის – რეგისტრაციის სერტიფიკატების გაცემა, აღიარება, აღდგენა, შეჩერება, გაუქმება, ან საფრენოსნო ვარგისიანობის დირექტივების გაცემა.

3. საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის გაცემა, აღდგენა, შეჩერება ან გაუქმება.

4. აეროპორტის, სანავიგაციო სისტემების, სპეციალური ტექნიკის და სხვათა ვარგისიანობის განსაზღვრა, ნებართვების გაცემა, აღდგენა, შეჩერება ან გაუქმება.

5. სამოქალაქო ავიაციის ავიასატრანსპორტო პროცესის რეგულირება, საექსპლუატაციო საჰაერო ხაზებზე გადაყვანა-გადაზიდვების სარეალიზაციო ლიცენზიების გაცემა, აღდგენა, შეჩერება ან გაუქმება.

6. საჰაერო ხომალდების საწვავ-საცხები მასალებით გამართვის ობიექტების სერტიფიკაცია და რეგულირება.

საქართველოს ძირითად საავიაციო კანონს საჰაერო კოდექსი წარმოადგენს. საჰაერო კოდექსი და სამოქალაქო ავიაციის სფეროში მოქმედი სხვა ნორმატიული აქტები ეფუძნება ეროვნულ კანონმდებლობას და თანაბარია ქვეყანაში მიღებულ ყველა სხვა კოდექსთან. იგი ქვეყნდება არსებული წესით და წარმოადგენს სამოქალაქო ავიაციის ფუნქციონირების სამართლებრივ საფუძველს.

საქართველოს საჰაერო კოდექსი, რომელიც მიღებულია 1996 წელს, სრულად არ ითვალისწინებს აღიარებულ საერთაშორისო კონვენციების მოთხოვნებს, მასში არ არის მითითებული, რომ ქვეყანა დაიცავს ყველა დებულებას, აგრეთვე არ არის ასახული სუვერენული სახელმწიფოს უფლებამოსილება აღკვეთოს საჰაერო ხომალდის ფრენა, თუ ირღვევა საჰაერო კოდექსით გათვალისწინებული მოთხოვნები, არ არის წარმოდგენილი ვინ და რა უფლებამოსილებით ახორციელებს სახელმწიფოს მხრიდან კონტროლს, რეგულირებას და სხვა.

საქართველოს საავიაციო საკანონმდებლო ბაზის უმნიშვნელოვანეს კომპონენტებს წარმოადგენენ საერთაშორისო კონვენციები, რომელთანაც საკანონმდებლო წესით მიერთება და ქვეყნის მიერ შესაბამისი დებულებების გაზიარება ასევე აუცილებელი საჭიროებაა.

ავტორი: პროფესორი **რომან მამულაძე**, ბათუმის სახელმწიფო საზღვაო აკადემიის პროფესორი

ტურიზმის სატრანსპორტო უზრუნველყოფა, რიდერი



ნახაზი 4.4. ICAO-ს ექსპერტთა ჯგუფის მიერ შემოთავაზებული სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაციის ორგანიზაციული სტრუქტურა

თემა 9. სარკინიგზო გადაზიდვები ტურიზმში. სარკინიგზო ტურიზმის განვითარების ეტაპები და განვითარების მსოფლიო ტენდენციები. სარკინიგზო ტურების კლასიფიკაცია. სარკინიგზო ტურების ორგანიზაცია

მხარეთა უფლება-მოვალეობანი გადაყვანა- გადაზიდვისას. რკინიგზა ვალდებულია განახორციელოს მგზავრთა გადაყვანა, ტვირთის, ბარგის, ტვირთ-ბარგისა და ფოსტის გადაზიდვა, თუ:

ა) მგზავრი ან ტვირთგამგზავნი იცავს ამ კოდექსის მოთხოვნებს, აგრეთვე „რკინიგზით ტვირთის გადაზიდვის წესებსა“ და „რკინიგზით მგზავრთა გადაყვანის, ბარგის, ტვირთ-ბარგისა და ფოსტის გადაზიდვის წესებს“;

ბ) გადაყვანა-გადაზიდვა შეიძლება განხორციელდეს არსებული პერსონალითა და სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალებებით, საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი მოთხოვნების დაცვით;

გ) გადაყვანა-გადაზიდვას ხელს არ უშლის გარემოებანი, რომლებსაც რკინიგზა თავიდან ვერ აიცილებს;

დ) გადასაზიდად წარდგენილი ტვირთი (ბარგი, ტვირთ-ბარგი, ფოსტა) არ არის შეტანილი იმ ტვირთის (ბარგის, ტვირთ-ბარგის, ფოსტის) ნუსხაში, რომლის გადაზიდვა აკრძალულია ან დაშვებულია მხოლოდ გარკვეული პირობებით, „რკინიგზით ტვირთის გადაზიდვის წესებისა“ და „რკინიგზით მგზავრთა გადაყვანის, ბარგის, ტვირთ-ბარგისა და ფოსტის გადაზიდვის წესების“ შესაბამისად.

ტვირთის გადასაზიდად შემკვეთს უფლება აქვს, გადაზიდვის დაწყებამდე მოითხოვოს ინფორმაცია სატრანსპორტო საშუალებების, მოწყობილობებისა და მათი ექსპლუატაციის პირობების შესახებ.

რკინიგზა ვალდებულია, გადასაზიდად მიიღოს მხოლოდ ის ტვირთი, რომლის გადაზიდვაც შეიძლება განხორციელდეს შეუფერხებლად.

რკინიგზა ვალდებული არ არის, გადასაზიდად მიიღოს ტვირთი, რომლის დატვირთვის, გადატვირთვისა და გადმოტვირთვისათვის საჭიროა სამარჯვები, თუ ისინი არ გააჩნია შესაბამის რკინიგზის სადგურს.

რკინიგზის მომსახურებით სარგებლობისათვის შემკვეთს უფლება აქვს დადოს რკინიგზასთან ხელშეკრულება გადაზიდვასთან დაკავშირებული დამატებითი მომსახურების გაწევის (სამუშაოს შესრულების) შესახებ შესაბამისი ანაზღაურებით, თუ ეს არ ეწინააღმდეგება ამ კოდექსისა და სხვა ნორმატიული აქტების მოთხოვნებს.

რკინიგზას უფლება აქვს, დაინტერესებულ ტვირთგამგზავნთან და ტვირთმიმღებთან ერთად, ტვირთის გადაზიდვისათვის დააწესოს განსაკუთრებული პირობები და საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესითა და დადგენილ ფარგლებში განსაზღვროს მხარეთა პასუხისმგებლობა მათი დაუცველობისათვის.

რკინიგზა ვალდებულია, მგზავრსა და ტვირთგამგზავნს (ტვირთმიმღებს) მიაწოდოს საჭირო და უტყუარი ინფორმაცია მომსახურების გაწევის (სამუშაოს შესრულების) შესახებ ამ კოდექსისა და საქართველოს სხვა ნორმატიული აქტების შესაბამისად. ინფორმაცია ცხადდება (ქვეყნდება) ქართულ ენაზე, ხოლო საჭიროების შემთხვევაში, ადგილობრივი მოსახლეობისა და საქართველოში მყოფი უცხოელების ინტერესების გათვალისწინებით, შეიძლება დამატებით გამოცხადებული (გამოქვეყნებული) იქნეს სხვა ენაზეც.

რკინიგზის მიერ გადაყვანა-გადაზიდვის სატრანსპორტო საშუალებები და მოწყობილობები. . მგზავრთა გადაყვანა, ტვირთის, ბარგის, ტვირთ-ბარგისა და ფოსტის გადაზიდვა ხორციელდება რკინიგზის ან სხვა პირთა მფლობელობაში არსებული სატრანსპორტო საშუალებებითა და მოწყობილობებით.

საერთო სარგებლობის სარკინიგზო ლიანდაგებით მგზავრთა გადასაყვანად და ტვირთის, ბარგის, ტვირთ-ბარგისა და ფოსტის გადასაზიდად განკუთვნილი სატრანსპორტო საშუალებები და მოწყობილობები, მათი საკუთრების ფორმის მიუხედავად, უნდა აკმაყოფილებდეს რკინიგზის ტექნიკური ექსპლუატაციის წესების მოთხოვნებს, დადგენილ ნორმებსა და სტანდარტებს, ხოლო ახალაშენებულ მოძრავ შემადგენლობას უნდა ჰქონდეს არსებულ მოთხოვნებთან შესაბამისობის დამადასტურებელი მოწმობა (სერტიფიკატი).

რკინიგზის სადგური. რკინიგზის სადგურები ახორციელებენ ტვირთის მიღებას, დატვირთვას, გადმოტვირთვასა და გაცემას, აგრეთვე მგზავრთა გადაყვანასთან, ბარგის, ტვირთ-ბარგისა და ფოსტის გადაზიდვასთან დაკავშირებულ მომსახურებას (სამუშაოს).

რკინიგზა ახორციელებს მგზავრთა გადაყვანას, ტვირთის, ბარგის, ტვირთ-ბარგისა და ფოსტის გადაზიდვას შესაბამისი მომსახურების გასაწევად (სამუშაოს შესასრულებლად) განკუთვნილ რკინიგზის სადგურებს შორის.

გადაყვანა-გადაზიდვის დოკუმენტების გასაფორმებლად, აგრეთვე მგზავრისა და ტვირთგამგზავნისათვის (ტვირთმიმღებისათვის) გადაყვანა-გადაზიდვისა და სხვა მომსახურების გაწევის (სამუშაოს შესრულების) საფასურის გადახდევინების უზრუნველსაყოფად რკინიგზის სადგურებში იქმნება სატვირთო განყოფილებები, სატვირთო და საბილეთო სალაროები და სხვა შესაბამისი სამსახურები.

რკინიგზის სადგურების გახსნა-დახურვის შესახებ გადაწყვეტილებას ადგილობრივი თვითმმართველობის ორგანოებთან შეთანხმებით იღებს და მათ მიერ გასაწევი მომსახურების (შესასრულებელი სამუშაოს) ნუსხას განსაზღვრავს რკინიგზა. (5.06.2007 N4853)

რკინიგზის მიერ გადაზიდვა-გადაყვანის საფასური . რკინიგზის მიერ მგზავრთა გადაყვანის, ტვირთის, ბარგის, ტვირთ-ბარგისა და ფოსტის გადაზიდვის ტარიფებისა და დამატებითი საფასურების დაწესება ხორციელდება გადაზიდვა-გადაყვანის მონაწილე მხარეთა ინტერესების, აღიარებული საერთაშორისო პრაქტიკისა და გამოცდილების, ტრანსპორტის სფეროში სატარიფო პოლიტიკის ძირითადი პრინციპების გათვალისწინებით საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით.

თემა 10. სარკინიგზო ტრანსპორტით მგზავრების გადაყვანის ორგანიზაცია. სარკინიგზო ტრანსპორტით მგზავრების გადაყვანის წესები. ხელბარგის გადატანა სარკინიგზო ტრანსპორტით. სერვისი თანამედროვე სარკინიგზო ჰადაზიდველში.

მგზავრის გადაყვანა, ბარგის, ტვირთ-ბარგისა და ფოსტის გადაზიდვა. რკინიგზა ვალდებულია, უზრუნველყოს მგზავრის გადაყვანა, დანიშნულების ადგილზე ბარგის, ტვირთ-ბარგისა და ფოსტის დროულად მიტანა, რკინიგზის ვაგზალსა და სამგზავრო მატარებელში მგზავრის უსაფრთხოება და ხარისხიანი მომსახურება, მგზავრობისათვის აუცილებელი პირობების შექმნა, ბარგისა და ტვირთ-ბარგის დაცვა.

რკინიგზა ვალდებულია უზრუნველყოს სამგზავრო მატარებლების მოძრაობა განრიგის მიხედვით. მგზავრთა მომსახურებისათვის განკუთვნილი სამგზავრო ვაგონი, რკინიგზის ვაგზალი და სხვა ნაგებობები უნდა იყოს ტექნიკურად გამართული და შეესაბამებოდეს სამშენებლო-სანიტარიულ და შესაბამისი ნორმატიული აქტებით დადგენილ სხვა მოთხოვნებს.

სამგზავრო მატარებლის კატეგორიებია:

- ა) მოძრაობის სიჩქარის მიხედვით – ჩქარი და სამგზავრო;
- ბ) მსვლელობის მანძილის მიხედვით – საერთაშორისო, მაგისტრალური და რეგიონული.

სამგზავრო მატარებლის კატეგორიების განსაზღვრის კრიტერიუმები და მათი მოძრაობის სიჩქარე მსვლელობის მანძილის მიხედვით დგინდება „რკინიგზით მგზავრთა გადაყვანის, ბარგის, ტვირთ-ბარგისა და ფოსტის გადაზიდვის წესებით“.

მგზავრის გადასაყვანად, ბარგისა და ტვირთ-ბარგის გადასაზიდად განკუთვნილი რკინიგზის სადგურის მომსახურება უნდა შეესაბამებოდეს საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილ მოთხოვნებს.

რკინიგზის ვაგზალი უნდა აღიჭურვოს მგზავრთა ჩასასხდომი ბაქნით, ფარდულით და ქვეითად მოსიარულეთათვის გასასვლელი გვირაბითა და გადასასვლელი ხიდით, საბილეთო სალაროთი, ბარგის მიღება-გაცემის სათავსით, ხელბარგის შესანახი საკნით, მოსაცდელი დარბაზით, საცნობარო ბიუროთი, მგზავრთა დასასვენებელი ოთახით, დედათა და ბავშვთა ოთახებით, კვების, აგრეთვე მგზავრთა

კულტურულ-საყოფაცხოვრებო და სანიტარიულ-ჰიგიენური მომსახურების ობიექტებით, ხოლო სასაზღვრო რკინიგზის სადგურს ასევე უნდა ჰქონდეს სასაზღვრო და საბაჟო პროცედურების უზრუნველყოფისათვის საჭირო საინჟინრო-ტექნიკური საშუალებები. ამ ნაგებობებისა და საინჟინრო-ტექნიკური საშუალებების დაპროექტებას, მშენებლობასა და კეთილმოწყობას რკინიგზასთან შეთანხმებით უზრუნველყოფენ შესაბამისი სამინისტროები.

მგზავრი უზრუნველყოფილი უნდა იყოს სამგზავრო მატარებლების რკინიგზის სადგურიდან გასვლისა და რკინიგზის სადგურში შემოსვლის, მგზავრობის, ბარგისა და ტვირთ-ბარგის გადაზიდვის საფასურებისა და მომსახურების შესახებ სხვა საჭირო ინფორმაციით.

ვაგზლისპირა მოედანი, რომელიც არ ეკუთვნის რკინიგზას, ისე უნდა მოეწყოს, რომ აკმაყოფილებდეს ქვეითად მოსიარულეთა და საქალაქო ტრანსპორტის უსაფრთხო და შეუფერხებელი გადაადგილების მოთხოვნებს. ვაგზლისპირა მოედნის კეთილმოწყობას საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით უზრუნველყოფენ შესაბამისი ორგანოები.

მგზავრის გადაყვანის, ბარგისა და ტვირთ-ბარგის გადაზიდვის ხელშეკრულება. მგზავრის გადაყვანის ხელშეკრულებით (ბილეთით) რკინიგზა ვალდებულია, უზრუნველყოს მგზავრი სამგზავრო მატარებელში შესაბამისი ადგილით, მიიყვანოს იგი დანიშნულების ადგილამდე და გადაზიდოს მისი ბარგი.

მგზავრი ვალდებულია გადაიხადოს მგზავრობისა და ბარგის გადაზიდვის საფასური, ტვირთგამგზავნი კი – ტვირთ-ბარგის გადაზიდვის საფასური.

მგზავრის მიერ ბარგის, ხოლო ტვირთგამგზავნის მიერ ტვირთ-ბარგის ჩაბარება დასტურდება შესაბამისად ბარგის ქვითრითა და ტვირთ-ბარგის ქვითრით.

თუ მატარებელში თავისუფალი ადგილია, რკინიგზა ვალდებულია, გარკვეული კატეგორიის მოქალაქეებისათვის საქართველოს კანონმდებლობით განსაზღვრული შეღავათების გათვალისწინებით, დადგენილი საფასურით გააფორმოს ბილეთის გაცემა. შეღავათებით მგზავრობის კომპენსირებას ახდენს სახელმწიფო საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით.

მგზავრი ვალდებულია, თან ჰქონდეს ბილეთი. მგზავრის მიერ ბილეთის დაკარგვის ან გაფუჭების შემთხვევაში ახალი ბილეთი არ გაიცემა და მგზავრს ბილეთის საფასური არ დაუბრუნდება, გარდა „რკინიგზით მგზავრთა გადაყვანის, ბარგის, ტვირთ-ბარგისა და ფოსტის გადაზიდვის წესებით“ განსაზღვრული შემთხვევებისა.

რკინიგზის ვაგზლის შესანახ საკანში ხელბარგისა და ბარგის ჩაბარება შეუზღუდავია, მიუხედავად იმისა, აქვს თუ არა პირს ბილეთი, გარდა იმ საგნებისა და ნივთიერებებისა, რომელთა შენახვა აკრძალულია „რკინიგზით მგზავრთა გადაყვანის, ბარგის, ტვირთ-ბარგისა და ფოსტის გადაზიდვის წესებით“.

მგზავრის უფლება-მოვალეობანი. საერთაშორისო და მაგისტრალური მატარებლებით მგზავრობისას მგზავრს უფლება აქვს:

ა) შეიძინოს ბილეთი ნებისმიერ მატარებელსა და ვაგონში, მის მიერ დასახელებულ რკინიგზის სადგურამდე, რომელიც განკუთვნილია მგზავრთა გადასაყვანად;

ბ) უფასოდ გადაიყვანოს 5 წლამდე ერთი ბავშვი, თუ იგი არ იკავებს ცალკე ადგილს, და 5-დან 10 წლამდე ბავშვები, საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი შეღავათიანი საფასურის გადახდის შემდეგ;

გ) წვრილმან ნივთებთან ერთად უფასოდ გადაიტანოს 36 კილოგრამამდე წონის ხელბარგი;

დ) ბილეთის წარდგენისა და შესაბამისი საფასურის გადახდის შემდეგ ჩააბაროს ბარგი გადასაზიდდად;

ე) შეწყვიტოს მგზავრობა და მიიღოს გაუვლელ მანძილზე გადაყვანის საფასური;

ვ) დროებით შეწყვიტოს მგზავრობა და გააგრძელოს ბილეთის მოქმედების ვადა მგზავრობის შეწყვეტიდან არა უმეტეს 10 დღე-ღამისა;

ზ) მგზავრობისას ავადმყოფობის შემთხვევაში, თუ ეს დასტურდება სამედიცინო დაწესებულების ცნობით, გააგრძელოს ბილეთის მოქმედების ვადა ავადმყოფობის მთელი პერიოდისთვის ან დაიბრუნოს ბილეთის საფასური;

თ) რკინიგზის სადგურის საბილეთო სალაროს მიერ ბილეთში შესაბამისი აღნიშვნის შეტანის შემდეგ გაემგზავროს ბილეთში მითითებულ ვადაზე ადრე გამსვლელი მატარებლით;

ი) მატარებლის გასვლის მომენტიდან მატარებელზე არა უმეტეს 3 საათით დაგვიანებისას ან ავადმყოფობის (უბედური შემთხვევის) გამო არა უმეტეს 3 დღე-ღამით დაგვიანებისას განაახლოს ბილეთის მოქმედება სხვა მატარებელზე, პლაცკარტის საფასურის გადახდით, ხოლო მგზავრობაზე უარის თქმისას დაიბრუნოს მგზავრობის საფასური ამ მუხლის მე-2 ნაწილით გათვალისწინებულ შემთხვევებში;

კ) დაიკავოს თავისუფალი ადგილი უფრო მაღალი კლასის ვაგონში, „რკინიგზით მგზავრთა გადაყვანის, ბარგის, ტვირთ-ბარგისა და ფოსტის გადაზიდვის წესების“ შესაბამისად.

მგზავრს უფლება აქვს, დააბრუნოს გამოუყენებელი ბილეთი და მიიღოს:

ა) ბილეთის მთლიანი საფასური – მატარებლის გასვლამდე არა უგვიანეს 15 საათისა;

ბ) ბილეთის საფასურის 85% – მატარებლის გასვლამდე 15-დან 4 საათამდე დროში;

გ) ბილეთის საფასურის 70% – მატარებლის გასვლამდე 4 საათზე ნაკლებ დროში;

დ) უკან გამოსამგზავრებელი ბილეთის არსებობის შემთხვევაში: მისი მთლიანი საფასური – ბილეთის შეძენის ან მობრუნების სადგურში დაბრუნებისას მატარებლის გასვლამდე არა უგვიანეს 24 საათისა, ხოლო ბილეთის საფასურის 70% – ამ დროის გადაცილებისას;

ე) გაუვლელ მანძილზე მგზავრობის საფასურის 70% – გზაში მგზავრობის შეწყვეტისას.

მგზავრობის საფასური მგზავრს ასევე მთლიანად უბრუნდება მატარებლის მოხსნის, გასვლის დაყოვნების, ავადმყოფობის ან ბილეთში აღნიშნული ადგილით დაკმაყოფილების შეუძლებლობისა და მის ნაცვლად შეთავაზებული სხვა ადგილით სარგებლობაზე უარის თქმის შემთხვევაში, აგრეთვე იმ შემთხვევაში, როდესაც გადასასხდომ პუნქტში შეთანხმებულ მატარებელზე მგზავრის დაგვიანება გამოწვეულია რკინიგზის მიზეზით.

რკინიგზისაგან დამოუკიდებელი მიზეზით მატარებლის მოძრაობის შეფერხების გამო მგზავრობის შეწყვეტისას მგზავრს უბრუნდება გაუვლელ მანძილზე მგზავრობის

საფასური, ხოლო რკინიგზის მიზეზით მგზავრობის შეწყვეტისას – მგზავრობის მთლიანი საფასური.

თუ შეუძლებელია მგზავრისათვის ბილეთში აღნიშნული ადგილის გამოყოფა, რკინიგზა ვალდებულია, მგზავრის თანხმობით მას გამოუყოს სხვა ადგილი, მათ შორის, უფრო მაღალი კლასის ვაგონში, საფასურის სხვაობის გადახდის გარეშე.

თუ მგზავრის თანხმობით გამოიყო ადგილი, რომლის ღირებულება შეძენილი ბილეთის საფასურზე ნაკლებია, მგზავრს უბრუნდება საფასურის სხვაობა „რკინიგზით მგზავრთა გადაყვანის, ბარგის, ტვირთ-ბარგისა და ფოსტის გადაზიდვის წესების“ შესაბამისად.

რეგიონული მატარებლით მგზავრობისას მგზავრს უფლება აქვს:

ა) შეიძინოს რკინიგზის მიერ დადგენილი ფორმის ბილეთი (სააბონემენტო ბილეთი);

ბ) უფასოდ გადაიტანოს ხელბარგი;

გ) უფასოდ გადაიყვანოს 5 წლამდე ერთი ბავშვი

8. მგზავრი ვალდებულია, რკინიგზის სადგურსა (ვაგზალსა) და მატარებელში დაიცვას საზოგადოებრივი წესრიგი, გაუფრთხილდეს რკინიგზის ქონებას, აგრეთვე დაიცვას საკუთარი ხელბარგი.

სარკინიგზო ტრანსპორტის მუშაკისათვის, საქართველოს კანონმდებლობისა და საქართველოს საერთაშორისო ხელშეკრულებების შესაბამისად, საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრომ შეიძლება განსაზღვროს შესაბამისი შეღავათები.

მგზავრთა ჯგუფების გადაყვანა . რკინიგზა საწარმოების (ორგანიზაციების და ა.შ.) წინასწარი განაცხადის საფუძველზე ახორციელებს ბილეთების გაყიდვას მგზავრთა ჯგუფების გადასაყვანად.

წინასწარი განაცხადის მიღება და სამგზავრო დოკუმენტების გაფორმება, აგრეთვე მგზავრობაზე უარის თქმის შემთხვევაში ბილეთების საფასურის დაბრუნება ხორციელდება „რკინიგზით მგზავრთა გადაყვანის, ბარგის, ტვირთ-ბარგისა და ფოსტის გადაზიდვის წესების“ შესაბამისად.

ბარგის, ტვირთ-ბარგის გადაზიდვა. მგზავრის მიერ ბილეთის წარდგენისას რკინიგზა ვალდებულია, გადასაზიდად მიიღოს მისი ბარგი და გაგზავნოს იგი შესაბამისი დანიშნულების პირველივე გამსვლელი მატარებლით, რომელშიც არის საბარგო ვაგონი.

მგზავრს უფლება აქვს, გადასაზიდად წარმოადგინოს გამოცხადებული ფასეულობის ბარგი, რისთვისაც იგი იხდის საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით განსაზღვრულ საფასურს.

რკინიგზის მიერ ტვირთ-ბარგის გადაზიდვა ხორციელდება ამ კოდექსისა და „რკინიგზით მგზავრთა გადაყვანის, ბარგის, ტვირთ-ბარგისა და ფოსტის გადაზიდვის წესების“ შესაბამისად.

ბარგის სახით მიიღება ისეთი საგანი, რომელიც მოცულობითა და თვისებებით დაუბრკოლებლად შეიძლება ჩაიტვირთოს საბარგო ვაგონში და იგი არ დააზიანებს სხვა მგზავრთა ბარგს. ბარგის მასისა და შეფუთვის მოთხოვნები განისაზღვრება „რკინიგზით მგზავრთა გადაყვანის, ბარგის, ტვირთ-ბარგისა და ფოსტის გადაზიდვის წესებით“. აკრძალულია იმ საფრთხეშემცველი ხელბარგის, ბარგისა და ტვირთ-ბარგის გადაზიდვა, რომლებიც განსაზღვრულია „რკინიგზით მგზავრთა გადაყვანის, ბარგის, ტვირთ-ბარგისა და ფოსტის გადაზიდვის წესებით“.

ბარგის, ტვირთ-ბარგის ადგილზე მიტანის ვადა განისაზღვრება დანიშნულების რკინიგზის სადგურამდე იმ მატარებლის მსვლელობის დროით, რომლითაც იგი გაიგზავნა. ბარგის, ტვირთ-ბარგის გაგზავნის თარიღი აღინიშნება გადაზიდვის დოკუმენტებში.

თუ ბარგი, ტვირთ-ბარგი მატარებლის მსვლელობის გზაზე უნდა გადაიტვირთოს, მისი დანიშნულების ადგილზე მიტანის ვადა განისაზღვრება იმ მატარებლის მსვლელობის დროით, რომელშიც ჩართულია საბარგო ვაგონი. ამ შემთხვევაში ბარგის ყოველ გადატვირთვაზე ემატება 1 დღე-ღამე, ხოლო ტვირთ-ბარგის ყოველ გადატვირთვაზე – 2 დღე-ღამე.

ბარგის, ტვირთ-ბარგის ადგილზე მიტანის თარიღს დანიშნულების რკინიგზის სადგური აღნიშნავს გადაზიდვის დოკუმენტებში.

ბარგი, ტვირთ-ბარგი დაკარგულად ჩაითვლება, თუ დანიშნულების რკინიგზის სადგურში იგი არ მიიტანეს მიტანის ვადის გასვლიდან 30 დღე-ღამეში. ამ შემთხვევაში მის საფასურსა და მიყენებულ ზიანს ანაზღაურებს რკინიგზა „რკინიგზით მგზავრთა გადაყვანის, ბარგის, ტვირთ-ბარგისა და ფოსტის გადაზიდვის წესების“ შესაბამისად.

თუ ბარგი, ტვირთ-ბარგი დანიშნულების ადგილზე მიიტანეს ამ მუხლის მე-5 ნაწილში მითითებული ვადის გასვლის შემდეგ, ბარგის, ტვირთ-ბარგის მიმღებს უფლება აქვს, ის დაიბრუნოს, თუ დაუბრუნებს რკინიგზას ბარგის, ტვირთ-ბარგის დაკარგვისათვის მისგან მიღებულ თანხას.

თუ ბარგის, ტვირთ-ბარგის მიმღები წერილობით განაცხადებს უარს მის მიღებაზე ან არ განკარგავს მას შეტყობინების მიღებიდან 4 დღე-ღამეში, რკინიგზას უფლება აქვს, განახორციელოს ბარგის, ტვირთ-ბარგის რეალიზაცია საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით.

დანიშნულების რკინიგზის სადგურში ბარგი, ტვირთ-ბარგი გაიცემა შესაბამისად ბარგის, ტვირთ-ბარგის ქვითრის წარმდგენ პირზე.

დანიშნულების რკინიგზის სადგურში მიტანილი ბარგი, ტვირთ-ბარგი უფასოდ ინახება 24 საათი მიტანის დროის ჩათვლელად. ამ ვადის გასვლის შემდეგ ბარგის შენახვისათვის საფასურის გადახდა ხორციელდება „რკინიგზით მგზავრთა გადაყვანის, ბარგის, ტვირთ-ბარგისა და ფოსტის გადაზიდვის წესების“ შესაბამისად.

მოუკითხავი ტვირთ-ბარგი ექვემდებარება რეალიზაციას საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით.

საფოსტო გზავნილის გადაზიდვა. რკინიგზა საფოსტო გზავნილის გადაზიდვას ახორციელებს საფოსტო საწარმოსთან (ორგანიზაციასთან და ა.შ.) დადებული გადაზიდვის ხელშეკრულების საფუძველზე, რომლითაც ეს საწარმო (ორგანიზაცია და ა.შ.) ვალდებულია რკინიგზას გადასაზიდად დროულად წარუდგინოს საფოსტო გზავნილი, დატვირთოს იგი გამოყოფილ ვაგონში, გადაიხადოს გადაზიდვის საფასური და მიიღოს საფოსტო გზავნილი დანიშნულების პუნქტში, ხოლო რკინიგზა ვალდებულია, გადასაზიდად მიიღოს საფოსტო გზავნილი და დროულად მიიტანოს დანიშნულების ადგილზე.

საფოსტო გზავნილის გადაზიდვა ხორციელდება მატარებელში ჩართული საფოსტო ვაგონით, თუ გადაზიდვის ხელშეკრულებით სხვა რამ არ არის გათვალისწინებული.

მატარებელში საფოსტო ვაგონის ჩართვისა და საფოსტო გზავნილის გადაზიდვის პირობები განისაზღვრება „რკინიგზით მგზავრთა გადაყვანის, ბარგის, ტვირთ-ბარგისა და ფოსტის გადაზიდვის წესებით“.

მგზავრის მომსახურება საფოსტო და სატელეგრაფო-სატელეფონო კავშირებით. რკინიგზა მგზავრის საფოსტო და სატელეგრაფო-სატელეფონო კავშირებით მომსახურებისათვის შესაბამისი ხელშეკრულების საფუძველზე, კავშირგაბმულობის საწარმოებს (ორგანიზაციებს და ა.შ.) განსაზღვრული ვადითა და საფასურით გამოუყოფს სათავსოებს რკინიგზის სადგურებში.

თემა 11. საავტომობილო ტრანსპორტის ტურიზმში. საავტომობილო ტრანსპორტის ადგილი და როლი ტურიზმში. საავტომობილო ტურიზმის განვითარების ეტაპები და განვითარების მსოფლიო ტენდენციები. საავტომობილო ტურების კლასიფიკაცია. საავტომობილო ტურების ორგანიზაცია

საავტომობილო სამგზავრო ტრანსპორტი წარმოადგენს ერთიანი სატრანსპორტო სისტემის შემადგენელ ნაწილს. სატრანსპორტო სისტემაში იგულისხმება მიმოსვლის გზების, მოძრავი შემადგენლობის, ტექნიკური საშუალებების და მექანიზმების, მართვის და კავშირის საშუალებების, ტრანსპორტის აღჭურვილობის ერთობლიობა.

სატრანსპორტო სისტემა ასევე თავის თავში შეიცავს გაერთიანებულ ტექნოლოგიურ, ტექნიკურ და საინფორმაციო უზრუნველყოფას.

თავის მხრივ სატრანსპორტო სისტემა აერთიანებს სარკინიგზო, საზღვაო, სამდინარო, საჰაერო, საავტომობილო, ნავთობგაზსადენებს და სამრეწველო სახის ტრანსპორტს.

მიმოსვლის გზები არის საავტომობილო, სარკინიგზო და სამდინარო გზები.

სხვადასხვა კონსტრუქციის სპეციალური მაგისტრალეები, რომლებიც აღჭურვილნი არიან მოძრავი შემადგენლობის გადაადგილებისათვის საჭირო მოწყობილობებით.

მოძრავი შემადგენლობის განსაზღვრების ქვეშ იგულისხმება ლოკომოტივები, ვაგონები, ხომალდები, თვითმფრინავები, ვერტალიოტები, დირიჟაბლები, ავტომობილები, ნახევრადმისაბმელები, მისაბმელები, სატრანსპორტო ტრაქტორები.

სრული ტექნოლოგიური პროცესების შესასრულებლად სატრანსპორტო მოძრავ შემადგენლობასთან ერთად საჭირო არის ტექნიკური საშუალებები და მექანიზმები,

როგორცაა დამტვირთავ-განმტვირთავი მანქანები, კონვეიერები, დამხმარე დამახარისხებელი მანქანები და სხვა. ხოლო სამგზავრო გადაყვანების განუყოფელი

ნაწილია რკინიგზის სადგურები, ავტოვაგზლები, აეროპორტები, სატრანსპორტო საშუალებების შემკეთებელი საწარმოები და სხვა.

ტრანსპორტის თითოეული სახე წარმოადგენს ცალკე დარგს და შეიძლება განვიხილოთ, როგორც რთული დინამიკური სისტემა, რომელიც ემსახურება

ტურიზმის სატრანსპორტო უზრუნველყოფა, რიდერი

მგზავრთა გადაყვანას. ამიტომ სხვადასხვა სახის ტრანსპორტის ურთიერთქმედება უნდა განვიხილოთ როგორც ქვესისტემებს შორის კავშირი ერთიან სატრანსპორტო

სისტემაში. ამასთან ერთად ტრანსპორტის თითოეული სახე მგზავრთა გადაყვანას აწარმოებს მხოლოდ მისთვის მომგებიან სეგმენტში, ხოლო კომპლექსური ერთიანი სატრანსპორტო სისტემა უზრუნველყოფს საზოგადოების მოთხოვნის სრულად დაკმაყოფილებას. საზოგადოების მოთხოვნის დაკმაყოფილება სატრანსპორტო მომსახურების კუთხით არ არის ერთგვაროვანი და დამოკიდებულია მთელ რიგ

ფაქტორებზე, რომელთა შორის მნიშვნელოვანია შემდეგი ფაქტორები:

- კონკრეტული სახეობის ტრანსპორტის ხასიათი და მატერიალურ-ტექნიკური ბაზის განვითარების დონე.
- სატრანსპორტო საშუალებების განლაგება და მათი განშტოებების სიხშირე დასახლებულ პუნქტებში.
- სატრანსპორტო პროცესების ორგანიზაცია, რეგულარულობა, გადაყვანების დრო და საიმედოობა.

სხვადასხვა სახის ტრანსპორტით გადაყვანების შედარებისას ძირითად მაჩვენებელს წარმოადგენს საექსპლუატაციო ხარჯების სიდიდე (გადაყვანების თვითღირებულება);

კაპიტალური დანახარჯები; მოძრაობის დრო; გადაყვანების საიმედოობა და უწყვეტობა;

ბარგის შენახვის გარანტია; სატრანსპორტო საშუალებების ეფექტური გამოყენება; ხაზზე შესაბამისი საჭირო ინფრასტრუქტურა მგზავრთა მომსახურებისათვის.

სამგზავრო ტრანსპორტის სახეების ეფექტურობის ობიექტურად შეფასებისათვის სასურველია განვიხილოთ გადაყვანების კონკრეტული პირობები ამა თუ იმ რეგიონში,

კერძოდ რომელიმე სახის სამგზავრო ტრანსპორტის გამოყენება განპირობებულია როგორც გეოგრაფიული, ასევე დასახლებული პუნქტების დემოგრაფიული მდგომარეობით.

ტურიზმის სატრანსპორტო უზრუნველყოფა, რიდერი

სარკინიგზო სამგზავრო ტრანსპორტი წარმოადგენს ტრანსპორტის ძირითად სახეს მგზავრთა გადაყვანისათვის საშუალო სიშორეზე და საგარეუბნო მიმოსვლისას.

განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია ასეთი სახის ტრანსპორტი მსხვილ დასახლებულ რეგიონებსა და მეგაპოლისებში. გამოყენების მნიშვნელობას ხაზს უსვამს ის გარემოებაც, რომ სარკინიგზო ტრანსპორტის გამოყენება შესაძლებელია კლიმატური პირობების, ამინდისა და დღე-ღამის მიუხედავად, რაც საშუალებას იძლევა განვახორციელოთ მგზავრთა გადაყვანა შეუფერხებლად და რეგულარულად. დიდი არის მგზავრთა გამტარუნარიანობა და გადაადგილების სიჩქარე. ამასთან ერთად მნიშვნელოვანია მგზავრთა გადაყვანის თვითღირებულება. საზღვაო სამგზავრო ტრანსპორტი ძირითადად გამოიყენება გადაყვანებისათვის საზღვაო პორტებს შორის და ტურისტების მომსახურებისათვის.

საჰაერო ტრანსპორტი წარმოადგენს ტრანსპორტის ძირითად სახეს მგზავრთა გადაყვანისათვის შორ მანძილზე. მგზავრთა გადაადგილების საშუალო სიშორე შეადგენს დაახლოებით 1500 კმ-ს. დიდ სამუშაოს ასრულებს ვერტალიოტები, რომელთაც მგზავრები გადაჰყავთ სხვა ტრანსპორტისათვის მიუდგომელ მცირედასახლებულ რაიონებში.

საავტომობილო ტრანსპორტი წარმოადგენს ტრანსპორტის ყველაზე მასიურ სახეობას, რომელიც გამოიყენება მგზავრთა გადაყვანისათვის მოკლე და საშუალო მანძილზე. საავტომობილო ტრანსპორტის დარგი არის მრავალფეროვანი ტექნიკისა და ტექნოლოგიების ერთ-ერთი რთული სისტემა სპეციფიკური შინაარსით და ორგანიზაციით.

სამგზავრო გადაყვანების მნიშვნელოვანი ნაწილი არის საქალაქო სამგზავრო ტრანსპორტი, რომლის განვითარებას მნიშვნელოვნად შეუწყო ხელი ქალაქების მოსახლეობის ზრდამ. ქალაქების განვითარებასთან ერთად განვითარდა საქალაქო ტრანსპორტი და ჩამოყალიბდა ცალკე დარგი- საქალაქო სამგზავრო ტრანსპორტი. ის თავის თავში აერთიანებს ტრანსპორტის რამდენიმე სახეს: საავტობუსო, ტრამვაი, ტროლეიბუსი, მეტროპოლიტენი და მსუბუქი ტაქსები.

ტურიზმის სატრანსპორტო უზრუნველყოფა, რიდერი

მეტროპოლიტენი არის ყველაზე მძლავრი სატრანსპორტო სახე, რომელსაც საათში შეუძლია გადაიყვანოს 40–50 ათასი მგზავრი. ასეთი სახის ტრანსპორტის გამოყენება

მიზანშეწონილია ისეთ ქალაქებში, სადაც მოსახლეობის რაოდენობა 1 მილიონზე მეტია.

ტრამვაი წარმოადგენს მიწისზედა რელსზე მოძრავ სატრანსპორტო საშუალებას. ტრამვაის მგზავრთგამტარიანობა შეადგენს დაახლოებით 12–15 ათას მგზავრს საათში. მგზავრთა გამტარობის თვალსაზრისით ის მეორე ადგილზეა მეტროპოლიტენის შემდეგ. ტრამვაი წარმოადგენს ერთ-ერთ ეკონომიურ და ეკოლოგიურ სატრანსპორტო საშუალებას. მათი გამოყენება მიზანშეწონილია ისეთ ქალაქებში სადაც მოსახლეობა 1 მილიონამდეა.

ტროლეიბუსი არის ურელსო ელექტრომომარაგებით მოძრავი ტრანსპორტის სახე.

მისი მგზავრთგამტარობა საათში. ტროლეიბუსი ექსპლუატაციის პროცესში ეკონომიური და საიმედოა.

თუმცა ელექტრული ქსელის აუცილებლობის გამო შეზღუდულია მისი მანევრულობა. მათი გამოყენება მიზანშეწონილია ქალაქებში რომლის მოსახლეობა შეადგენს 250 ათას მცხოვრებზე მეტს.

ავტობუსი არის ურელსო სატრანსპორტო საშუალება დამოუკიდებელი ენერგომომარაგებით (აღჭურვილი არიან სხვადასხვა ტიპის ძრავებით). საავტობუსო

ტრანსპორტის მგზავრთგამტარობა შეადგენს 9–10 ათასი მგზავრი საათში. ასეთი სახის ტრანსპორტის უპირატესობაა დიდი მანევრულობა, სამარშრუტო ქსელის მარტივად გადაწყობა მგზავრთნაკადების სიდიდის შესაბამისად და ახალი მარშრუტების სწრაფად ორგანიზება მოთხოვნების შესაბამისად. ავტობუსი არის ერთადერთი სატრანსპორტო საშუალება მცირე ქალაქებისათვის. საავტობუსო ტრანსპორტის მთავარი უარყოფითი მხარეა გაზრდილი საექსპლუატაციო ხარჯები საწვავზე და ტექნიკურ მომსახურებაზე, გარემოს დაბინძურების მაღალი დონე და შეზღუდული მგზავრთტევადობა. მიუხედავად ზემოთაღნიშნულისა, საავტობუსო ტრანსპორტის უპირატესობებმა სხვა სახის ტრანსპორტთან შედარებით, მიიღო ფართო

გავრცელება და საქართველოს პირობებში ის ასრულებს მთავარ ფუნქციას მგზავრთა გადაყვანის კუთხით, როგორც საქალაქო, ასევე საქალაქთაშორისო მიმოსვლისათვის.

მსუბუქი ტაქსების დანიშნულებაა მგზავრთა ინდივიდუალური და მცირე ჯგუფებად გადაყვანა. მათ ახასიათებთ კომფორტულობა და გადაყვანის მაღალი სიჩქარე. ტაქსების გამოყენებას საავტობუსო ტრანსპორტთან შედარებით ახასიათებთ არარეგულარულობა. მიუხედავად ამისა ტაქსების გამოყენების ინტენსივობა საკმაოდ მაღალია. საერთო მგზავრთნაკადებიდან ტაქსებით გადაყვანაზე დაახლოებით 6-9% მოდის. განსაკუთრებით მათი გამოყენების კოეფიციენტი იზრდება სადღესასწაულო დღეებში და ღამის გვიან საათებში.

თემა 12. საავტომობილო ტრანსპორტით მგზავრების გადაყვანის ორგანიზაცია. საავტომობილო ტრანსპორტით მგზავრების გადაყვანის წესები. ხელბარგის გადატანა საავტომობილო ტრანსპორტით. სერვისი თანამედროვე საავტომობილო გადაზიდვებში.

საავტომობილო სამგზავრო გადაყვანების კლასიფიკაცია შეიძლება მოხდეს სხვადასხვა ნიშნის მიხედვით.

ა) სამგზავრო მოძრავი შემადგენლობის ტიპის მიხედვით გადაყვანები იყოფა შემდეგ სახეებად:

- მგზავრთა გადაყვანა დიდი მგზავრთტევადობის სატრანსპორტო საშუალებით.

(საავტობუსო)

- მგზავრთა გადაყვანა მსუბუქი ავტომობილებით.

ბ) გაწეული მომსახურების ხასიათის მიხედვით სამგზავრო გადაყვანები იყოფა:

- მგზავრთა გადაყვანები საერთო დანიშნულების ტრანსპორტით (კომერციული გადაყვანა)

• მგზავრთა გადაყვანა რომელიმე უწყების ქვემდებარე ტრანსპორტით , რომელიც ეკუთვნის იურიდიულ ან ინდივიდუალურ მეწარმეს. გადაყვანა ხორციელდება საფასურის გარეშე.

- მგზავრთა გადაყვანა ტრანსპორტით , რომელიც ეკუთვნის ინდივიდუალურ პირებს

და გადაყვანა ხორციელდება პირადი მიზნით.

- მგზავრთა გადაყვანა სატრანსპორტო საშუალებით, რომელიც აღებულია გაქირავების პირობებით.

გ) მოძრაობის რეგულირების მიხედვით სამგზავრო გადაყვანები იყოფა:

- ერთჯერადი (არარეგულარული).

- რეგულარული. გადაყვანები ხორციელდება განსაზღვრული პერიოდულობით დადგენილი მარშრუტის მიხედვით. გადაყვანები ხორციელდება მკაცრად განსაზღვრული განრიგის მიხედვით.

დ) ტრანსპორტის მიმოსვლის ტერიტორიის მიხედვით სამგზავრო გადაყვანები იყოფა:

- საქალაქო, როგორც წესი გადაყვანები ხორციელდება დიდი მგზავრობის სატრანსპორტო საშუალებით კონკრეტულ მარშრუტებზე.

- საგარეუბნო გადაყვანების დროს უზრუნველყოფილი არის რეგულარული კავშირი ქალაქგარეთ დასახლებულ პუნქტებსა და ქალაქს შორის. საქალაქო გადაყვანებისაგან განსხვავებით ამ შემთხვევისათვის მგზავრობა ნაკადი მცირეა. საგარეუბნო გადაყვანებისას გამოიყენება ავტობუსები, ხოლო გამონაკლისის შემთხვევაში რეგულარული სატაქსო გადაყვანები.

- საქალაქთაშორისო მგზავრობა გადაყვანა ხორციელდება საავტომობილო მაგისტრალის საშუალებით ქალაქის საზღვრებიდან 50-კმ-ზე მეტი მანძილით დაშორებულ დასახლებულ პუნქტებში. ასეთი ტიპის გადაყვანებისათვის გამოიყენება ჩქაროსნული კომფორტული ავტობუსები.

- საერთაშორისო მარშრუტებზე მგზავრობა გადაყვანა ხორციელდება სახელმწიფო საზღვრების გადაკვეთით როგორც რეგულარული ისე არარეგულარული მიმოსვლით.

ე) გადაყვანის ტიპის მიხედვით სამგზავრო გადაყვანები შეიძლება იყოს:

- პირდაპირი გადაყვანა. მგზავრობა გადაყვანა ხორციელდება გამგზავრების პუნქტიდან დანიშნულების პუნქტამდე ერთი ავტომობილით.

- პირდაპირი შერეული გადაყვანა. ამ შემთხვევაში გადაყვანა ხორციელდება ტრანსპორტის რამდენიმე სახეობით ერთი სატრანსპორტო დოკუმენტით, რომელიც გაფორმებულია მთელ გზაზე.

ზემოთ მოყვანილი კლასიფიკაცია არ წარმოადგენს სრულყოფილ ჩამონათვალს და არ გამორიცხავს სხვა მაკლასიფიცირებელი ნიშნების არსებობას.

ავტობუსებით მგზავრთა გადაყვანამ დიდი გავრცელება ჰპოვა ქალაქებში და ფართოდ გამოიმოსვლისას, მცირედ დასახლებულ სოფლებში, რაიონებსა და ქალაქებში ავტობუსი წარმოადგენს სამგზავრო ტრანსპორტის ძირითად სახეს. საქალაქო და საგარეუბნო საავტობუსო მარშრუტებს რეგულარული კავშირი აქვთ აეროპორტებთან, სარკინიგზო და სამდინარო ვაგზლებთან, საზღვაო პორტებთან.

საავტომობილო ტრანსპორტი დამოუკიდებლად ემსახურება ისეთ რეგიონებსაც, სადაც არ არის სარკინიგზო და საჰაერო კავშირები. შეიძლება გარკვეული მიახლოებით აღინიშნოს, რომ საქალაქო საავტობუსო ტრანსპორტით გადაიყვანება მგზავრთა 67%, საგარეუბნო -28 %.

უკანასკნელ პერიოდში თავისი კომფორტულობის და მოძრაობის მაღალი სიჩქარეების გამო ფართო გავრცელება ჰპოვა მგზავრთა გადაყვანებმა მსუბუქი ავტომობილებით. ასეთი სახის გადაყვანებისას შესაძლებელია განხორციელდეს გადაყვანა „კარიდან კარამდე.“

მგზავრთნაკადები და მათი შესწავლის მეთოდები. მოსახლეობის სატრანსპორტო ძვრადობა დასახლებული პუნქტების საზღვრებში უზრუნველყოფს მგზავრთა ნაკადების ფორმირებას. ფორმირებულ მგზავრთნაკადებს აქვთ სხვადასხვა სიმძლავრე და მიმართულება.

მგზავრთნაკადი არის მგზავრების მოძრაობა სატრანსპორტო ქსელის განსაზღვრულ ნაწილში.

მგზავრთა გადაყვანების რაციონალური ორგანიზაცია და მოძრავი შემადგენლობის ეფექტური გამოყენება შეუძლებელია სატრანსპორტო ქსელში მგზავრთნაკადების სისტემური შესწავლის გარეშე. მგზავრთნაკადების შესწავლა საშუალებას გვაძლევს შევისწავლოთ მათი განაწილება დროში მთელი მარშრუტის გასწვრივ. გვაქვს რამონაცემები მგზავრთნაკადების სიდიდის შესახებ შესაძლებელია შევარჩიოთ გზა,

ტრანსპორტის სახეობა და მოძრავი შემადგენლობის ტიპი. ამასთან ერთად განვსაზღვროთ საჭირო რაოდენობის სატრანსპორტო საშუალებები.

მგზავრთნაკადები ხასიათდება სიმძლავრით, გადაყვანის მოცულობით და დამაბულობით.

- სიმძლავრე არის მგზავრთა რაოდენობა, რომელიც გაივლის განსაზღვრულ დროში მარშრუტის კონკრეტულ კვეთში ან მთელ დასახლებული პუნქტის სატრანსპორტო ქსელში ერთი მიმართულებით.

- დამაბულობა არის გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობა თითოეულ უბანზე ან მთელ მარშრუტზე ერთეულ დროში ავტობუსების პირდაპირი და უკუ მიმართულებით მოძრაობისას.

- გადაყვანების მოცულობა არის გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობა, სამარშრუტო ქსელში ერთეულ დროში პირდაპირი და უკუ მიმართულებით. მგზავრთნაკადები გამოისახება გრაფიკებით, ეპიურებით ან ფიქსირდება ცხრილებში. როგორც წესი მგზავრთნაკადების სიდიდე არ არის ერთი და იგივე დღე-ღამის სხვადასხვა დროს, კვირის, თვის და სეზონის მიხედვით. მგზავრთნაკადის სიდიდე განსხვავებულია ასევე ერთი მარშრუტის სხვადასხვა უბანზე.

მგზავრთნაკადების ცვლილება სხვადასხვა არის სხვადასხვა მარშრუტებისათვის. მაგალითად ქალაქებში შეინიშნება ნაკადების ცვლილება საათების მიხედვით, ხოლო საგარეუბნო საავტობუსო მარშრუტებზე კვირების, დღეების და წლის დროების მიხედვით.

მგზავრთნაკადების კვლევისათვის ძირითადად გამოიყენება შემდეგი მეთოდები:

- ანკეტური მეთოდი (ივსება წინასწარ დამუშავებული სპეციალური ბარათი) – საშუალებას გვაძლევს დავადგინოთ მოსახლეობის პოტენციური ძვრადობა. ანკეტური მეთოდით მიღებული შედეგების საიმედოება დამოკიდებული არის ანკეტაში შეტანილი კითხვების ხასიათზე, სიმარტივეზე და სიცხადეზე. ამიტომ ანკეტის ფორმირება უნდა მოხდეს დასმული მიზნის შესაბამისად. კარგ შედეგს ავტორი: პროფესორი **რომან მამულაძე**, ბათუმის სახელმწიფო საზღვაო აკადემიის პროფესორი

იძლევა ანკეტური გამოკითხვის მეთოდი სამუშაო ან მგზავრთა თავშეყრის ადგილზე.

• ტალონური მეთოდი (ხორციელდება სპეციალურად გამზადებული სხვადასხვა ფერის ტალონების დარიგებით) – საშუალებას გვაძლევს მივიღოთ ინფორმაცია მგზავრთნაკადის სიმძლავრის შესახებ მარშრუტის მთელ სიგრძეზე დღელამის განმავლობაში, მგზავრობის საშუალო მანძილის შესახებ და ა.შ. კვლევის პროცესში აღმრიცხველები მარშრუტის ყოველ გაჩერებაზე სალონში შემსვლელ ყოველ მგზავრს ურიგებენ ტალონებს, რომელზედაც აღნიშნულია გაჩერების ნომერი, სადაც ავტობუსში ავიდა მგზავრი. ყველა მიმართულებისათვის არის თავისი ტალონები, როგორც წესი, სხვადასხვა ფერის. მგზავრები ავტობუსიდან ჩამოსვლის დროს აბარებენ ტალონებს,

ხოლო აღმრიცხველები აღნიშნავენ გაჩერების ნომერს, რომელზედაც მგზავრი ჩავიდა. თუ მგზავრი ახდენს გადასხდომას სხვა მარშრუტზე, ის აკეთებს აღნიშვნას ტალონზე (მოახვეს ყუას). საბოლოო გაჩერებაზე კვლევის მონაწილეები კონტროლიორს აბარებენ გამოყენებულ ტალონებს, რომელიც შეიკრიბება კონკრეტულ რეისზე და დებულობენ ახალ ტალონებს. შედეგების საიმედოობას დიდად განაპირობებს თუ როგორ არის მომზადებული კვლევაში მონაწილე პერსონალი.

• ვიზუალური ან თვალით დათვლის მეთოდი (მგზავრთნაკადები ფასდება ვიზუალურად საბალო სისტემით 1-დან 6 ბალი) –საშუალებას გვაძლევს შევაფასოთ მგზავრთნაკადის სიმძლავრე მარშრუტის გადასარბენებზე დღელამის დროის ცალკეულ პერიოდში. კვლევაში შეიძლება გამოყენებული იქნან აღრიცხვის მუშაკები, მძღოლი ან კონდუქტორი.

1 ბალი –დაბალი –შეესაბამება დასაჯდომი ადგილების 1/3 შევსებას.

2 ბალი – დაკავებულია დასაჯდომი ადგილების 2/3.

3 ბალი – დაკავებულია ყველა დასაჯდომი ადგილი.

4 ბალი - დაკავებულია ყველა დასაჯდომი ადგილი და ფეხზე დგომისათვის განკუთვნილი ადგილების ნახევარი.

5 ბალი - შეესაბამება ზღვრულ დასაშვებ შევსებას.

6 ბალი - შევსების მაღალი ხარისხი, ავტობუსი გადავსილია.

• გამოკითხვის მეთოდი (მიმდინარეობს სალონში მგზავრების გამოკითხვა) - გამოიყენება ავტობუსის სალონში მყოფი მგზავრები. მათ დაუსვამენ კითხვებს ჩამოსვლის პუნქტის, გადასხდომის პუნქტის, მოძრაობის მიზეზის შესახებ. მიღებული ინფორმაცია ფიქსირდება. აღნიშნული მეთოდი მიეკუთვნება კვლევის ნატურალურ მეთოდს და განსხვავდება ანკეტური გამოკითხვისაგან იმით, რომ გამოკითხვა მიმდინარეობს სამგზავრო ტრანსპორტით მოსარგებლეთა შორის. აღნიშნული მეთოდი საშუალებას იძლევა მოვახდინოთ მარშრუტზე მოძრავი შემადგენლობის მოძრაობის დროის კორექტირება.

• საანგარიშო -სტატისტიკური მეთოდი (დაფუძნებულია გაყიდული ბილეთების რაოდენობაზე) ემყარება იმ მონაცემებს რომელსაც იძლევა გაყიდული ბილეთების რაოდენობა. გარდა იმ პირებისა, ვინც იყიდა ბილეთები, უნდა გავითვალისწინოთ მგზავრთა რაოდენობა, რომლებიც მგზავრობენ შეღავათებით, ან აქვთ სამგზავრო ხანრგძლივი ბილეთები. მიღებული შედეგებით შეიძლება განვსაზღვროთ გადაყვანის მოცულობა ცალკეულ მარშრუტებზე, დავადგინოთ მგზავროთნაკადების განაწილება დღე ღამეში საათების მიხედვით, კვირების მიხედვით და ა. შ. აღნიშნული მეთოდი არ გვაძლევს საშუალებას შევაფასოთ მოძრავი შემადგენლობის მაქსიმალური დატვირთულობა მარშრუტზე.

• ცხრილური მეთოდი (ხორციელდება აღმრიცხველების მიერ, რომლებიც დგანან ავტობუსის შესასვლელ კარებებთან და ავსებენ წინასწარ მომზადებულ ცხრილებს) - კვლევა წარმოებს აღმრიცხველების მიერ, რომლებიც დგანან ავტობუსის შიგნით ყველა კარებთან, მონაწილეებს ურიგდებათ ცხრილები, რომლებშიც შეტანილი არის ინფორმაცია სატრანსპორტო საშუალების შესახებ, რეისის ნომერი, გამგზავრების დრო, მარშრუტის გაჩერების პუნქტები თითოეული მიმართულებისათვის.

ავტორი: პროფესორი **რომან მამულაძე**, ბათუმის სახელმწიფო საზღვაო აკადემიის პროფესორი

თითოეულ გაჩერებაზე აღმრიცხველებს ცხრილში შეაქვთ ავტობუსში ჩამსხდარი და გადმოსული მგზავრების რაოდენობა. თითოეული აღმრიცხველი მგზავრებს ითვლის ცალ-ცალკე, ხოლო შედეგები დაითვლება ერთად. ასეთი კვლევები შეიძლება ჩატარდეს სისტემატურად ან ერთჯერადად.

არსებობს მგზავრთა ნაკადების შესწავლის ავტომატიზირებული მეთოდები. ამ შემთხვევაში კვლევაში ინფორმაციის შემკრები პირების ჩართვა საჭირო არ არის.

მგზავრთნაკადების კვლევის ავტომატიზირებული მეთოდებია: კონტაქტური, არაკონტაქტური, ირიბი, კომბინირებული.

კონტაქტური მეთოდი საშუალებას გვამლევს მივიღოთ ინფორმაცია მგზავრთნაკადების შესახებ მგზავრის მიერ ტექნიკურ საშუალებაზე უშუალო ზემოქმედების შემდეგ. ერთ-ერთ საშუალებად შეიძლება გამოყენებული იქნას მოწყობილობა ეკრანით და კლავიატურით. მგზავრებს შეჰყავთ ინფორმაცია გადაადგილების საჭიროების შესახებ ავტომატურ მოწყობილობის კლავიშებზე ხელის დაჭერით. მოწყობილობა შეიძლება განთავსდეს მგზავრთა თავშეყრის ადგილებზე ან გაჩერებაზე. მიღებული ინფორმაცია შეიძლება გამოყენებული იქნას სამარშრუტო ქსელის ოპტიმიზაციისათვის, მოძრაობის გრაფიკის შეცვლისათვის და სხვა.

არაკონტაქტური მეთოდებით კვლევის დროს გამოიყენება ფოტოელექტრული მოწყობილობები. ფოტოელექტრული აღრიცხვის დროს გამოიყენებენ ფოტოგარდამქმნელებს, რომლებსაც განათავსებენ ავტობუსის კარებების ღიობებში ან სატრანსპორტო საშუალებების გარე მხარეს. ჩასხდომის ან ჩამოსვლის დროს

მგზავრები გადაკვეთენ სინათლის სხივების კონას, რომელიც გამოდის ფოტოგადამწოდებიდან და ფიქსირდება მგზავრის მოძრაობა. მოწყობილობაში ხდება ამსვლელი და ჩამომსვლელი მგზავრების დათვლა. ციფრული ბლოკი ახდენს

მგზავრთნაკადის დაჯამებას თითოეულ გაჩერებაზე. აღნიშნული მეთოდის უარყოფითი მხარეა ავტომატური მოწყობილობის და ფოტოელექტრული გადამწოდების გაწყობა პიკის საათებში.

ირიბი მეთოდი ითვალისწინებს სპეციალური მოწყობილობის გამოყენებას, რომელიც საშუალებას გვაძლევს ერთდროულად ავწონოთ ყველა მგზავრი და საბოლოოდ გავყოთ მგზავრის საშუალო წონაზე (70კგ). მგზავრთა საერთო მასა განისაზღვრება ტენზომეტრული გარდამქმნელების საშუალებით, რომელიც განთავსებულია რესორების ბალიშებზე, შედეგები წარმოდგება მგზავრთნაკადების ეპიურების სახით მარშრუტის თითოეული უბნისათვის.

კომბინირებული მეთოდი ნაკადების შესწავლისათვის თავის თავში აერთიანებს რამდენიმე მეთოდს ერთდროულად. მაგალითად ირიბი და არაკონტაქტური. ამ შემთხვევაში მალდება შეკრებილი ინფორმაციის სისრულე და სიზუსტე.

მგზავრთნაკადების შესწავლის ავტომატიზირებული მეთოდები საშუალებას გვაძლევს მივიღოთ ახალი და უწყვეტი ინფორმაცია მგზავრთა გადაყვანის მოცულობის შესახებ მცირე დანახარჯებით, რადგან საჭირო აღარ არის დიდი რაოდენობის ადამიანური რესურსების ჩართვა კვლევებში და მიღებული ინფორმაციის დამატებით დამუშავება.

მოდრავი შემადგენლობის შერჩევა მარშრუტზე. ქალაქებში მგზავრთა გადაყვანა ხორციელდება სხავადასხვა ტევადობის ავტობუსებით. ცნობილია რა მგზავრთნაკადების შესწავლის შედეგები თითოეულ მარშრუტზე, იწყება ავტობუსების ტიპის შერჩევა და საზღვრავენ ავტობუსების საჭირო რაოდენობას დღე-ღამის ცალკეული პერიოდისათვის.

მარშრუტზე მოძრაობისათვის შერჩეული საავტობუსო ტრანსპორტი უნდა აკმაყოფილებდეს საექსპლუატაციო მოთხოვნებს, პირველ რიგში საერთო ტევადობის მიხედვით. სატრანსპორტო საშუალება აღჭურვილი უნდა იყოს საჭირო რაოდენობის სავარძლებით, კარები უნდა იყოს საჭირო სიფართის. სატრანსპორტო საშუალებას უნდა ჰქონდეს კარგი დინამიკური თვისებები და გამავლობა.

მგზავრთნაკადების სისტემატურად შესწავლის მასალები, გამოვლენილი კანონზომიერებები ნაკადების განაწილების შესახებ მიმართულებების, კვირის დღეების, სეზონის მიხედვით საშუალებას გვაძლევს დავადგინოთ ძირითადი მოთხოვნები ავტობუსის ტევადობის შერჩევისათვის. ასევე განვსაზღვროთ

ავტობუსში ადგილების განაწილება. ჩასხდომა-ჩამოსვლისათვის დახარჯული დროის განსაზღვრა საშუალებას იძლევა განისაზღვროს ავტობუსში კარებების რაოდენობა, ასასვლელი კიბეების სიმაღლე.

ავტობუსების კლასიფიცირება ხდება ორი ძირითადი ნიშნის მიხედვით:

დანიშნულების და ტევადობის მიხედვით. დანიშნულების მიხედვით ავტობუსები იყოფა შემდეგ ჯგუფებად:

- საქალაქო ავტობუსები - განკუთვნილია მგზავრთა მასიური გადაყვანისათვის საქალაქო პირობებში (კარგი საგზაო საფარი). დასაშვებია გარკვეული რაოდენობის ფეხზე მდგომი მგზავრების გადაყვანაც.

- საგარეუბნო ავტობუსები- ძირითადად მოძრაობენ ქალაქის მიმდებარედ განლაგებულ დასახლებულ პუნქტებში. მგზავრობის მაძილი 3-4 ჯერ აღემატება მგზავრობის მანძილს საქალაქო პირობებში. ამიტომ საგარეუბნო ავტობუსებს სალონში უნდა ჰქონდეს დასაჯდომი ადგილების გაზრდილი რაოდენობა.

- ავტობუსები სოფლის დასახლებისათვის- ძირითადად მოძრაობენ რაიონის ცენტრებიდან სასოფლო დასახლებამდე. ამ შემთხვევაში საჭიროა გამოყენებული იქნას გაზრდილი გამავლობის ავტობუსები, რომელთაც გააჩნიათ სპეციალური კონსტრუქციის ძარა.

- საქალაქთაშორისო ავტობუსები გამოიყენებიან ქვეყნის სხვადასხვა მხარეებს და ქალაქებს შორის მგზავრთა გადაყვანისათვის. მარშრუტის სიგრძე აღწევს 100 კმ. -ს და მეტს.

სამგზავრო საავტომობილო ტრანსპორტის მოძრავი შემადგენლობა მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს არა მარტო მგზავრთა მომსახურების პირობებზე, არამედ გადაყვანების რაციონალურ ორგანიზაციაზე, მძღოლთა დასვენების პირობებზე და საწარმოთა ეკონომიკური საქმიანობის შედეგებზე. განსაზღვრული მარშრუტისათვის საჭირო ტევადობის სამარშრუტო ავტობუსების შერჩევისათვის საჭიროა გავითვალისწინოთ:

1. მგზავრთნაკადების სიმძლავრე ერთი მიმართულებით ყველაზე დატვირთულ უბანზე „პიკის“ საათში.

2. მგზავრთნაკადების განაწილების უთანაბრობა დღე ღამის საათების მიხედვით მარშრუტის უბნებზე.

3. ავტობუსებს შორის ინტერვალი დღე ღამის საათების მიხედვით.

4. ავტობუსების საგზაო მოძრაობის პირობები და ქუჩების გამტარობის უნარი.

5. მგზავრების მაქსიმალური რაოდენობა, რომელიც შეიძლება გადაყვანილ იქნას ავტობუსებით ერთი საათის განმავლობაში ერთი მიმართულებით.

6. საავტობუსო გადაყვანების თვითღირებულება.

ავტობუსის ტევადობა რეკომენდირებულია შევირჩიოთ ყველაზე დატვირთული უბნის მიხედვით. ქვემოთ მოყვანილი არის ცხრილი, სადაც მოცემულია მგზავრთნაკადების სიდიდე „პიკის“ საათში და ავტობუსის რეკომენდირებული ტევადობები.

N მგზავრთნაკადი „პიკის“ საათში ერთი მიმართულებით ავტობუსის ტევადობა (ადგილების რაოდენობა ჯდომისა და ფეხზე დგომისათვის)

1 350 მგზავრამდე 30-35 ადგილი

2 350-700 მგზავრამდე 50-60 ადგილი

3 701-1000 მგზავრამდე 80-85 ადგილი

4 1000 მგზავრზე მეტი 100-120 ადგილი

ხშირ შემთხვევაში რაციონალურად ითვლება საქალაქო გადაყვანებში სხვადასხვა მგზავრთტევადობის ავტობუსების გამოყენება. საავტობუსო პარკები, რომელთა შემადგენლობაში არის სხვადასხვა მგზავრთტევადობის მოძრავი შემადგენლობა მუშაობენ შედარებით ეფექტურად, რადგან შესაბამისი მანევრულობის წყალობით დღე-

ღამის სხვადასხვა მონაკვეთში იყენებენ საავტობუსო მოძრავ შემადგენლობას

განსხვავებული მგზავრთტევადობით. —

თემა 13. საზღვაო ტრანსპორტი ტურიზმში. საზღვაო ტრანსპორტის ადგილი და როლი ტურიზმში. საზღვაო ტურიზმის განვითარების ეტაპები და განვითარების მსოფლიო ტენდენციები. საზღვაო ტურების კლასიფიკაცია. საავტომობილო ტურების ორგანიზაცია

გემის კაპიტანი და ეკიპაჟი. გემის ეკიპაჟის შემადგენლობაში შედიან გემის კაპიტანი, მეთაურთა შემადგენლობის სხვა წევრები და გემის რიგითი შემადგენლობა.

გემის მეთაურთა შემადგენლობაში, კაპიტნის გარდა, შედიან კაპიტნის თანაშემწეები, გემის მექანიკოსები, ელექტრომექანიკოსები, რადიო-სპეციალისტები, გემის ექიმები და ბოცმანი. გემთმფლობელს შეუძლია მეთაურთა შემადგენლობაში შეიყვანოს გემის სხვა სპეციალისტებიც.

გემის ეკიპაჟი შედგება საგემბანო და სამანქანო რაზმებისაგან, აგრეთვე სხვა წევრებისაგან, რომლებიც არ შედიან გემის მეთაურთა შემადგენლობაში.

საქართველოს გემების სახელმწიფო რეესტრში რეგისტრირებული გემის კაპიტანი და ეკიპაჟის სხვა წევრები შეიძლება იყვნენ ნებისმიერი სახელმწიფოს მოქალაქენი.

გემის კაპიტნის, კაპიტნის თანაშემწეების, გემის მექანიკოსების, ელექტრომექანიკოსების და რადიოსპეციალისტების თანამდებობებზე სამუშაოდ დაიშვებიან შესაბამისი წოდების მქონე საზღვაო საქმის სპეციალისტები "საქართველოს საზღვაო გემების მეთაურთა შემადგენლობისათვის წოდების მინიჭების შესახებ" დებულების შესაბამისად.

წოდების მინიჭება ხდება სააგენტოში გამოცდების ჩაბარების შემდეგ, რაც დასტურდება სათანადო დიპლომითა და საკვალიფიკაციო მოწმობით. წოდებების ჩამორთმევა ხდება სასამართლოს მიერ.

საქართველოს სახელმწიფო აღმით მცურავი სამგზავრო გემის კაპიტნის თანამდებობის დაკავება შეუძლია კაპიტნის წოდების მქონე პირს სპეციალური გამოცდების ჩაბარებისა და სააგენტოს მუდმივმოქმედი სახელმწიფო საზღვაო საკვალიფიკაციო კომისიის მიერ დამტკიცების შემდეგ.

მთელი რეისის განმავლობაში გემის კაპიტანს ევალება:

ა) გემის ზღვაოსნობაუნარიანობის უზრუნველყოფა;

- ბ) ადამიანის, გემისა და ტვირთის დაზიანების თავიდან აცილება;
- გ) ნაოსნობის უსაფრთხოება;
- დ) გემის მართვა;
- ე) გემის მმართველობა;
- ვ) ტექნიკური მდგომარეობის უზრუნველყოფა;
- ზ) გემზე წესრიგის უზრუნველყოფა;
- თ) ზღვის დაბინძურების თავიდან აცილება;
- ი) ადამიანებისათვის სამედიცინო დახმარების აღმოჩენა;
- კ) საჭიროების შემთხვევაში ნავსადგურში შესვლა.

გემის კაპიტნის განკარგულებები მისი უფლებამოსილების ფარგლებში უსიტყვოდ უნდა შეასრულოს გემზე მყოფმა ყველა პირმა. წინააღმდეგ შემთხვევაში ამ პირთა მიმართ კაპიტანი იღებს სათანადო ზომებს.

თუ გემზე მყოფი პირის მოქმედება საშიშროებას უქმნის გემის უსაფრთხოებას ან გემზე მყოფ პირებსა და ქონებას, კაპიტანს უფლება აქვს მოათავსოს ეს პირი განსაკუთრებულ სადგომში და გააჩეროს იქ რეპატრიაციისათვის მოხერხებულ პირველსავე ნავსადგურში შესვლამდე.

განსაკუთრებულ სადგომში ვისიმე უკანონოდ მოთავსებისათვის გემის კაპიტანი პასუხს აგებს საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით.

საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის შესაბამისად გემის კაპიტანი განიხილავს ეკიპაჟის ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა საქმეებს, ატარებს წამახალისებელ ღონისძიებებს, გამოაქვს დისციპლინური სასჯელი, აჯარიმებს ადმინისტრაციული წესით.

გემის კაპიტანს უფლება აქვს აუცილებლობის შემთხვევაში გემის ეკიპაჟის ნებისმიერი წევრი გადააყენოს სამსახურებრივი მოვალეობის შესრულებიდან.

საქართველოს საკონსულო თანამდებობის პირთან გემის კაპიტნისა და ეკიპაჟის სხვა წევრების ურთიერთობა განისაზღვრება „საკონსულო საქმიანობის შესახებ“ საქართველოს კანონით.

გემის კაპიტანი თავისი სამსახურებრივი მდგომარეობით ითვლება გემთმფლობელისა და ტვირთმფლობელის წარმომადგენლად ყველა გარიგებაში, რომელიც დაკავშირებულია გემთან, ტვირთთან ან ნაოსნობასთან, აგრეთვე მისთვის მინდობილ ქონებასთან დაკავშირებით წამოჭრილი სადავო საკითხის მოგვარებისას, თუ გემთმფლობელის ან ტვირთმფლობელის წარმომადგენელი ადგილზე არ იმყოფება .

გემზე ბავშვის დაბადების ან ქორწინებისას გემის კაპიტანი ვალდებულია შეადგინოს აქტი ორი მოწმის თანდასწრებით და გააკეთოს ჩანაწერი გემის ჟურნალში.

გემის კაპიტანის მიერ შედგენილ აქტს წარადგენენ სამოქალაქო მდგომარეობის აქტების ჩამწერ ორგანოებში დაბადების ან ქორწინების მოწმობის გასაცემად.

გემის კაპიტანი ვალდებულია დაამოწმოს გემზე მყოფი პირის ანდერძი, შეინახოს და გადასცეს იგი საქართველოს ნავსადგურის კაპიტანს, ან საქართველოს საკონსულო თანამდებობის პირს უცხოეთის ნავსადგურში. (12.06.2012. N6439)

გემზე ადამიანის გარდაცვალებისას კაპიტანი ვალდებულია შეადგინოს აქტი ორი მოწმის თანდასწრებით, თუ გემზე იმყოფება ექიმი ან ექთანი, ასევე მათი თანდასწრებით,- გააკეთოს ჩანაწერი გემის ჟურნალში და შეატყობინოს გემთმფლობელს. გარდაცვალების აქტს თან დაერთვის გარდაცვლილის გემზე არსებული ქონების ნუსხა. გემის კაპიტანი იღებს ზომებს გარდაცვლილის ქონების შესანახად.

გემის კაპიტანი გარდაცვალების აქტსა და ქონების ნუსხას გადასცემს საქართველოს საკონსულო თანამდებობის პირს უცხოეთის ნავსადგურში, ან საქართველოს ნავსადგურის კაპიტანს, თუ გემი შედის საქართველოს ნავსადგურში. (12.06.2012. N6439)

გემის კაპიტანი გემთმფლობელის ხარჯზე იღებს ზომებს მიცვალებულის დასაკრძალავად. განსაკუთრებულ შემთხვევებში, გემის ღია ზღვაში ხანგრძლივი ყოფნის დროს, როდესაც მიცვალებულის გვამის შენახვა შეუძლებელია, კაპიტანს უფლება აქვს, საზღვაო ტრადიციების თანახმად დაკრძალოს გვამი ზღვაში, ამასთან შეადგინოს სათანადო აქტი და გააკეთოს შესაბამისი ჩანაწერი გემის ჟურნალში.

თუ სერიოზულ საფრთხეს არ უქმნის გემს, ეკიპაჟსა და მგზავრებს, გემის კაპიტანი ვალდებულია:

ა) დახმარება აღმოუჩინოს ზღვაში დაღუპვის საფრთხეში მყოფ ნებისმიერ ადამიანს;

ბ) შესაძლო მაქსიმალური სიჩქარით გაეშუროს კატასტროფაში მოხვედრილთა დასახმარებლად, თუ კაპიტანს აქვს ინფორმაცია, რომ კატასტროფაში მოხვედრილნი საჭიროებენ დახმარებას და ასეთი მოქმედება გონივრულია.

იმ შემთხვევაში, თუ გემს, მასზე მყოფ ხალხსა და ტვირთს საფრთხე ემუქრება ან შეიქმნა სხვა გამოუვალი მდგომარეობა, გემის კაპიტანმა უნდა მოიწვიოს გემის საბჭო საკონსულტაციოდ.

გემის საბჭო არ ზღუდავს კაპიტანის უფლებებს, გემზე შექმნილი ნებისმიერ ვითარებაში საბოლოო გადაწყვეტილებას იღებს გემის კაპიტანის.

გემზე არსებული სასიცოცხლო რესურსების – მათ შორის სურსათის ხელშეუხებელი მარაგის - გამოლევის შემთხვევაში, კაპიტანი უფლებამოსილია მოახდინოს გემზე მყოფ პირთა განკარგულებაში არსებული საჭირო რაოდენობის სურსათის, აგრეთვე ტვირთის სახით გემზე მოთავსებული სურსათის რეკვიზიცია, რის შესახებაც უნდა შედგეს აქტი.

რეკვიზირებული სურსათისა და ტვირთის ღირებულებას ანაზღაურებს გემთმფლობელი.

თუ, კაპიტანის აზრით, გემს ემუქრება გარდაუვალი დაღუპვა, მგზავრთა სიცოცხლის გადასარჩენად ყველა ღონისძიების განხორციელების შემდეგ იგი ნებას რთავს ეკიპაჟის წევრებს დატოვონ გემი.

კაპიტანი უკანასკნელი ტოვებს გემს მას შემდეგ, რაც მიღებულია მასზე დამოკიდებული ყველა ზომა გემის, რადიო - და სამანქანო ჟურნალების, ამ რეისის რუკის, საბუთების, ფასეულობისა და სალაროს გადასარჩენად.

გემის დაღუპვის შემთხვევაში კაპიტანი ინარჩუნებს თავის უფლება-მოვალეობას მგზავრების, ეკიპაჟის, ტვირთის მიმართ იმის მიუხედავად, თუ სად შეაფარა თავი ეკიპაჟმა.

გემის კაპიტანის სიკვდილის ან ავადმყოფობის შემთხვევაში გემსა და ეკიპაჟს ხელმძღვანელობს კაპიტანის უფროსი თანაშემწე.

სამხედრო საფრთხის, სამხედრო მოქმედების, აგრეთვე მეკობრეთა თავდასხმის შემთხვევაში გემის კაპიტანი ვალდებულია ყველა ღონე იხმაროს გემზე მყოფი ადამიანების გადასარჩენად, არ დაუშვას გემის, მასზე არსებული საბუთების, ტვირთისა და სხვა ქონების თავდამსხმელთა ხელში ჩაგდება.

სამხედრო საფრთხის, სამხედრო მოქმედების, აგრეთვე მეკობრეთა თავდასხმის შემთხვევაში გემის კაპიტანი ვალდებულია, გარემოებათა გათვალისწინებით, ისე, რომ ზიანი არ მიადგეთ გემის ბორტზე მყოფ ადამიანებს, განახორციელოს საერთაშორისო სამართლით ნებადართული ყველა ღონისძიება, რათა არ დაუშვას გემის ბორტზე მყოფი ადამიანების, არსებული საბუთების, ტვირთისა და სხვა ქონების თავდამსხმელთა მიერ ხელში ჩაგდება.)

თუ გემის კაპიტანს რეისის დროს ნაოსნობის გასაგრძელებლად, განსაკუთრებით გემის შესაკეთებლად და ეკიპაჟის შესანახად გადაუდებლად ესაჭიროება გარკვეული რაოდენობის თანხა და არა აქვს დრო ან შესაძლებლობა გემთმფლობელის განკარგულების მიღებისა, ის უფლებამოსილია გაყიდოს მისთვის მინდობილი ქონების ნაწილი, თუ ეს უკანასკნელი არ არის აუცილებელი ნაოსნობის შემდგომ გასაგრძელებლად.

გემის კაპიტანი უფლებამოსილია ნაოსნობის გასაგრძელებლად აირჩიოს სახსრების გამონახვის ისეთი საშუალება, რომელიც ნაკლებად დააზარალებს გემისა და ტვირთის მფლობელს.

ნაოსნობის პერიოდში გემის უცხო ქვეყნის ნავსადგურში დგომისას ამ ქვეყნის სისხლის სამართლის კანონმდებლობით გათვალისწინებული დანაშაულის ჩადენის შემთხვევაში, გემის კაპიტანი ატარებს საქართველოს სისხლის სამართლის საპროცესო კანონმდებლობით გათვალისწინებულ აუცილებელ ზომებს, ხელმძღვანელობს საქართველოსა და აღნიშნულ ქვეყანას შორის დადებული ნაოსნობის ხელშეკრულებებით და საერთაშორისო სამართლის კოლიზიური ნორმებით.

გემის კაპიტანი უფლებამოსილია დააკავოს გემზე მყოფი, სისხლის სამართლის დანაშაულის ჩადენაში ბრალდებული პირი და საქართველოს პირველივე ნავსადგურში გადასცეს შესაბამის ორგანოს. აუცილებლობის შემთხვევაში გემის კაპიტანს უფლება

აქვს, აღნიშნული პირი და გამოძიების მასალები გაგზავნოს საქართველოში სხვა გემით, რომელიც რეგისტრირებულია საქართველოში. საქართველოს საერთაშორისო ხელშეკრულებით გათვალისწინებულ შემთხვევებში გემის კაპიტანს უფლება აქვს, გადასცეს აღნიშნული პირი სხვა სახელმწიფოს უფლებამოსილ ორგანოს.

გემის საქართველოს ნავსადგურში ყოფნისას გემის კაპიტანი ვალდებულია სისხლის სამართლის კანონმდებლობით გათვალისწინებული დანაშაულის ჩადენაში ბრალდებული პირი გადასცეს ადგილობრივ ხელისუფლებას.

როდესაც გემის კაპიტანი მოქმედებს ზღვაზე უსაფრთხოების და ზღვის გარემოს დაცვის ინტერესების გათვალისწინებით და ამ სფეროში ნებისმიერ გადაწყვეტილებას იღებს საკუთარი პროფესიული გამოცდილებიდან გამომდინარე, გემთმფლობელს, გემის დამქირავებელს ან ნებისმიერ სხვა პირს არ აქვს უფლება შეზღუდოს მისი მოქმედება.

გემთმფლობელს, გემის დამქირავებელს ან სხვა რომელიმე პირს არა აქვს უფლება უსაფუძვლოდ გაათავისუფლოს ან მიიღოს სხვა უსამართლო გადაწყვეტილება გემის კაპიტანის მიმართ, რომელიც თავისი პროფესიული გამოცდილების მიხედვით სათანადოდ ასრულებს სამსახურებრივ მოვალეობას.

საზღვაო ნავსადგური. საზღვაო ნავსადგური შედგება საზღვაო აკვატორიისაგან, მისთვის განსაზღვრული ტერიტორიისაგან და ჰიდროტექნიკური ნაგებობებისაგან. საზღვაო ნავსადგურს აქვს საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი ორგანიზაციულ-სამართლებრივი ფორმა.

საზღვაო ნავსადგურის ტერიტორია მოიცავს მისთვის გამოყოფილ სახმელეთო ტერიტორიას, ხოლო ნავსადგურის აკვატორია – ნავსადგურისათვის გამოყოფილ ზღვის სივრცეს.

საზღვაო ნავსადგური უზრუნველყოფს ნავსადგურის ტერიტორიისა და აკვატორიის მზადყოფნას უსაფრთხო ნაოსნობისათვის.

საქართველოს ყველა საზღვაო ნავსადგური უნდა აღიჭურვოს საერთაშორისო სტანდარტების შესაბამისი გემების მოძრაობის მართვის რადიოლოკაციური

სისტემებით, რომელთა ოპერატორები უნდა აკმაყოფილებდნენ სააგენტოს მიერ დადგენილ საკვალიფიკაციო მოთხოვნებს.

საზღვაო ნავსადგურის ტერიტორიისა და აკვატორიის ფარგლებში ხორციელდება შემოსული გემების დატვირთვა-გადმოტვირთვა, მომსახურება, ტვირთის სატრანსპორტო-საექსპედიტორო, ტვირთის შენახვის, დაგროვების, შეფუთვის, საწყობში განთავსების ოპერაციები, ერთი სახეობის ტრანსპორტიდან მეორე სახეობის ტრანსპორტზე ტვირთის გადატვირთვა, აგრეთვე მგზავრთა მომსახურების, ტვირთის, ბარგისა და ფოსტის გადაზიდვის ოპერაციები, გემების საწვავით მომარაგება, ტექნიკური მომსახურება, შეკეთება და სხვა.

საქართველოს იმ საზღვაო ნავსადგურების ნუსხას, რომლებიც ღიაა უცხო ქვეყნების გემებისათვის, განსაზღვრავს საქართველოს პრეზიდენტი და იგი ქვეყნდება „ზღვაოსანთა უწყებებში“. ამ ნუსხის გამოქვეყნებას უზრუნველყოფს სააგენტო.

სამხედრო ნავსადგურების შექმნისა და ფუნქციონირების საკითხი რეგულირდება შესაბამისი კანონმდებლობით.

საზღვაო ნავსადგური ფიზიკურ და იურიდიულ პირებს საქმიანობისათვის გამოუყოფს ნავსადგურის ტერიტორიის, ნავმისადგომის ან აკვატორიის ცალკეულ უბანს, ასევე დანადგარებსა და მოწყობილობას საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით.

საზღვაო ნავსადგური უსასყიდლოდ უზრუნველყოფს საგადასახადო, სასაზღვრო-მიგრაციულ, სანიტარიულ, აგრეთვე სააგენტოს შესაბამის სამსახურებს სათანადო ფართობით და უქმნის მათ ნორმალური მუშაობის პირობებს. (22.02.2011. N4222 ამოქმედდეს 2011 წლის 15 აპრილიდან.)

საზღვაო ნავსადგურს არა აქვს უფლება, ხელი შეუშალოს ნავსადგურის ტერიტორიაზე საწარმოსა და ორგანიზაციის საქმიანობას, ჩაერიოს მათ სამეურნეო მუშაობაში, გარდა საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებული შემთხვევებისა.

საზღვაო ნავსადგურის ტერიტორიაზე განთავსებული საწარმო და ორგანიზაცია ვალდებული არიან დაიცვან ნავსადგურის წესები.

განსაკუთრებული მნიშვნელობის ნავსადგურების ნავმისადგომები, ჰიდროტექნიკური ნაგებობები, შუქურები, შუქნიშნები და აკვატორია სახელმწიფოს საკუთრებაა.

მიწისა და აკვატორიის გამოყოფა და ჩამორთმევა ხდება მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად.

გემების დატვირთვა-გადმოტვირთვა წარმოებს მათი შემოსვლის თანმიმდევრობის მიხედვით. გამონაკლისი შეიძლება დაიშვას რეგულარულ ხაზებზე მოძრავი, უბედურებაში ჩავარდნილი ან ავარიული გემებისათვის.

ორგანიზაციას, რომელსაც აქვს საკუთარი ტერიტორია, უფლება ეძლევა შექმნას შესაბამისი ტექნიკური საშუალებები და განახორციელოს საზღვაო-სატვირთო ოპერაციები დადგენილი წესის შესაბამისად.

საზღვაო ნავსადგური ნაოსნობის უსაფრთხოებისა და ნავსადგურში მომსახურების დადგენილ ნორმებთან და წესებთან შესაბამისობის უზრუნველყოფის მიზნით პასუხისმგებელია:

- ა) ნავმისადგომებთან და რეიდზე გემების უსაფრთხო დგომაზე;
- ბ) ჰიდროტექნიკურ ნაგებობათა გამართულობაზე;
- გ) ნავსადგურის მფლობელობაში არსებულ კავშირგაბმულობისა და ელექტრორადიოსაანავიგაციო საშუალებათა გამართულობაზე;
- დ) ნავსადგურის საკუთრებაში არსებული საანავიგაციო ნიშნების გამართულობაზე;
- ე) საპროექტო სიღრმეების შენარჩუნებაზე;
- ვ) ნავსადგურის წესების დაცვაზე;
- ზ) ნავსადგურის აკვატორიისა და ტერიტორიის ფარგლებში სისუფთავისა და გარემოს დაცვის მოთხოვნათა შესრულებაზე;
- თ) გემიდან ნავთობშემცველი მასების მიღებაზე;
- ი) გემიდან ფეკალური მასების, ნაგვის, ადამიანის ჯანმრთელობისა და გარემოსათვის მავნე სხვა ნივთიერებების მიღებასა და უტილიზაციაზე;
- კ) კატასტროფის შედეგად უბედურებაში ჩავარდნილი ადამიანებისათვის შესაბამისი პირველადი დახმარების აღმოჩენაზე;

ლ) საკუთარი კომპეტენციის ფარგლებში სააგენტოს და საზღვაო სამაშველო-საკოორდინაციო ცენტრის მითითებების შესრულებაზე ზღვაზე საძიებო-სამაშველო ოპერაციების და ნავთობისა და მავნე ნივთიერებების ავარიული დაღვრის ლიკვიდაციის დროს.

საზღვაო ნავსადგური ამ მუხლის პირველი ნაწილით გათვალისწინებულ საქმიანობებს ახორციელებს ამ კოდექსის, საქართველოს სხვა საკანონმდებლო და კანონქვემდებარე ნორმატიული აქტებისა და სააგენტოს მიერ დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტების შესაბამისად.

საზღვაო ნავსადგური ფუნქციონირებს ნავსადგურის წესების შესაბამისად, რომლებსაც ამტკიცებს სააგენტო. საზღვაო ნავსადგური თავისი კომპეტენციის ფარგლებში მონაწილეობს ნავსადგურის წესების შემუშავებაში. (22.02.2011. N4222 ამოქმედდეს 2011 წლის 15 აპრილიდან.)

ნავსადგურის ფარგლებში ნავსადგურის ოპერატორი პასუხისმგებელია ტვირთზე მისი მიღების მომენტიდან მიმღებისათვის, სხვა უფლებამოსილი პირის ან გადამზიდველისათვის გადაცემამდე.

თემა 14. საზღვაო ტრანსპორტით მგზავრების გადაყვანის ორგანიზაცია. საზღვაო ტრანსპორტით მგზავრების გადაყვანის წესები. ხელბარგის გადატანა საზღვაო ტრანსპორტით. სერვისის თანამედროვე საზღვაო გადაზიდვებში.

ხელშეკრულება მგზავრისა და ბარგის საზღვაო გადაყვანა-გადაზიდვის შესახებ. (მგზავრი და ბარგი). მგზავრის საზღვაო გადაყვანის ხელშეკრულების მიხედვით გადამყვანი ვალდებულია უსაფრთხოდ გადაიყვანოს მგზავრი დანიშნულების ნავსადგურში. მგზავრის მიერ ბარგის ჩაბარების შემთხვევაში გადამყვანი ვალდებულია გადაზიდოს ბარგი დანიშნულების ნავსადგურში და ჩააბაროს ბარგის მიღების უფლების მქონე პირს.

მგზავრი ვალდებულია გადაიხადოს მგზავრობის, ხოლო ბარგის ჩაბარების შემთხვევაში - მისი გადაზიდვის საფასურიც.

მგზავრის საზღვაო გადაყვანა მოიცავს მგზავრის გემზე ყოფნისა და ჩასხდომა-გადასხდომის დროს, აგრეთვე ნაპირიდან სანაოსნო გზით გემამდე მიყვანისა და უკან დაბრუნების დროს, თუ ამ სახეობის მომსახურების საფასური შედის სამგზავრო ბილეთის ღირებულებაში ან თუ მგზავრის მისაყვანად გამოყენებულია გემი, რომელიც გადამყვანმა წარმოადგინა.

მგზავრის საზღვაო გადაყვანის ხელშეკრულების დადების და მგზავრობის ღირებულების გადახდის დამადასტურებელია გადამყვანის მიერ გაცემული ბილეთი. გადამყვანისათვის ბარგის ჩაბარება დამოწმებულია საბარგო ქვითრით.

ნაოსნობისა და მგზავრის უსაფრთხო გადასაყვანად გადამყვანი ვალდებულია, საზღვაო გადაყვანის დაწყებამდე გემი მოიყვანოს შესაბამის მდგომარეობაში და დროულად და სათანადოდ აღჭურვოს და მოამარაგოს იგი ყველა საჭირო საშუალებით, დააკომპლექტოს ეკიპაჟი და ასეთ მდგომარეობაში იქონიოს გემი მგზავრთა საზღვაო გადაყვანის მთელი დროის განმავლობაში.

მგზავრს უფლება აქვს:

- ა) გადაიყვანოს ბავშვები უფასოდ ან შეღავათიანი პირობებით;
- ბ) უფასოდ გადაიტანოს ხელბარგი დადგენილი ნორმის ფარგლებში ;
- გ) გადასატანად ჩააბაროს ბარგი საფასურის გადახდით.

იმ შეღავათებისა და მომსახურების წესებს, რომელთა მიღების უფლება აქვს მგზავრს, ამტკიცებს სააგენტო.

მგზავრს უფლება აქვს გემის გასვლამდე ნებისმიერ დროს, ხოლო მგზავრობის დაწყების შემდეგ დაწყების შემდეგ ნებისმიერ ნავსადგურში, რომელშიც გემი შევა მგზავრთა ჩასხდომა-გადმოსხდომისათვის, შეწყვიტოს საზღვაო გადაყვანის ხელშეკრულება.

მგზავრს, რომელმაც აცნობა გადამყვანს საზღვაო გადაყვანის ხელშეკრულების შეწყვეტის შესახებ, უფლება აქვს უკან დაიბრუნოს მგზავრობისა და ბარგის გადაზიდვის საფასური ხელშეკრულებით გათვალისწინებული წესის, ვადისა და ოდენობის ფარგლებში.

მგზავრს მთლიანად დაუბრუნდება მგზავრობისა და ბარგის გადატანისათვის გადახდილი თანხა, თუ იგი:

- ა) საზღვაო გადაყვანის ხელშეკრულებას შეწყვეტს დადგენილი ვადის გასვლამდე;
- ბ) ვერ გამოცხადდება გემზე ავადმყოფობის გამო ან ამავე მიზეზით უარს განაცხადებს მგზავრობაზე და წარმოადგენს ავადმყოფობის ცნობას;
- გ) უარს განაცხადებს მგზავრობაზე გადამყვანის ქმედებიდან გამომდინარე მიზეზის გამო

გემის გასვლამდე მგზავრის საზღვაო გადაყვანის ხელშეკრულების გაუქმებისას მგზავრს სრულად უნაზღაურდება მგზავრობისა და ბანგის გადატანის საფასური, მგზავრობის დაწყების შემდეგ ხელშეკრულების შეწყვეტის შემთხვევაში კი - საფასურის ნაწილი გასავლელი მანძილის პროპორციულად.

თუ სტიქიური უბედურების, გასვლისა და დანიშნულების ნავსადგურებში ან მგზავრობის მარშრუტზე არადაამაკმაყოფილებელი სანიტარიულ-ეპიდემიური პირობების, ასევე სხვა მოვლენების გამო, რომლებიც დამოკიდებული არ არის გადამყვანზე, შეუძლებელი ხდება მგზავრის საზღვაო გადაყვანის ხელშეკრულების შესრულება, გადამყვანს უფლება აქვს შეაჩეროს გემის გასვლა, შეცვალოს გადაყვანის მარშრუტი, მგზავრთა ჩასხდომისა და/ან გადმოსხდომის ადგილი.

მგზავრის საზღვაო გადაყვანის ხელშეკრულების მიხედვით გადამყვანი ვალდებულია აუცილებლად დააზღვიოს მგზავრი და მისი ბარგი უბედური შემთხვევისაგან საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად.

მგზავრის მიერ გადახდილი სადაზღვევო თანხა შედის ბილეთის ღირებულებაში.

თუ მგზავრი გარდაიცვალა ან დაშავდა გემის დაღუპვის, გემების შეჯახების, მეჩქრზე დაჯდომის, აფეთქების, ხანძრის ან გემის წუნის შედეგად, იგულისხმება გადამყვანის, მისი თანამშრომლების ან აგენტების, რომლებიც მოქმედებდნენ თავიანთი სამსახურებრივი პასუხისმგებლობის ფარგლებში, განზრახი ქმედობა ან დაუდევრობა, თუ ამის საწინააღმდეგო სხვა რამ არ არის დამტკიცებული.

თუ საქართველოს მონაწილეობით დადებულია საერთაშორისო ხელშეკრულება მგზავრთა გადაყვანის შესახებ, მგზავრის სიკვდილის ან ჯანმრთელობის შერყევის შემთხვევაში გადამყვანის პასუხისმგებლობა განისაზღვრება შესაბამისი ხელშეკრულებით. 6. მტკიცება დაზიანების სიდიდისა და ის, რომ ინციდენტი მოხდა გადაზიდვისას, ეკისრება მოსარჩელეს.

თუ შესაძლებელია ჩაბარებული ბარგი არ იქნა მოთხოვნილი გემის ნავსადგურში შესვლიდან ექვსი თვის განმავლობაში, იგი შეიძლება გაიყიდოს საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად დადგენილი წესით.

გადამყვანი პასუხს აგებს მიღებული ბარგის დანაკლისის, დაზიანების ან დაგვიანებით მიტანისათვის, თუ ყოველივე ეს გამოწვეულია გადამყვანის, მისი თანამშრომლებისა და აგენტების მიზეზით.

ხელბარგის დანაკლისის ან დაზიანებისას გადამყვანი პასუხისმგებელია მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ მგზავრი დაამტკიცებს, რომ ეს გადამყვანის გჩუშ გაუფრთხილებლობით ან განზრახ ქმედებით არის გამოწვეული.

ბარგის დაკარგვის, დანაკლისის ან დაზიანების შემთხვევაში მგზავრმა ეს დაუყოვნებლივ, ხოლო "ფარული ნაკლის" შემთხვევაში - 3 დღის ვადაში, წერილობით უნდა განუცხადოს გადამზიდავს ან მის აგენტს. წინააღმდეგ შემთხვევაში ჩაითვლება, რომ მგზავრმა ბარგი მიიღო დაუზიანებლად, ვიდრე საწინააღმდეგო არ იქნება დამტკიცებული.

გადაწყვანის პასუხისმგებლობა შემოიფარგლება:

ა) მგზავრის სიკვდილის ან სხეულის დაზიანებისათვის-46666 საანგარიშო ერთეულის (SDR) ფარგლებში;

ბ) ავტომობილის დაკარგვის ან დაზიანებისათვის (ბარგიანად)-3333 საანგარიშო ერთეულის ფარგლებში თითოეულ ავტომობილზე;

გ) კაიუტაში არსებული ბარგის დაკარგვის ან დაზიანებისათვის-833 საანგარიშო ერთეულის ფარგლებში თითოეულ მგზავრზე;

დ) ამ მუხლის პირველი ნაწილის "ბ" და "გ" ქვეპუნქტებში აღნიშნავი ბარგის დაკარგვისა და დაზიანებისათვის - 1200 საანგარიშო ერთეულის ფარგლებში;

მგზავრთა საზღვაო გადაყვანისა და ბარგის გადაზიდვის ხელშეკრულების თანახმად სარჩელის ხანდაზმულობის ვადაა 3 წელი.

3. "SDR" საერთაშორისო სპეციალური სავალუტო ფონდის მიერ განსაზღვრულია, როგორც საანგარიშო ერთეული. ამ მუხლის პირველი ნაწილის "ა"-დ" ქვეპუნქტებში მითითებული თანხა პფვფმმფტუბა იმ ქვენტმთ ეროვნული ვალუტის კურსზე, რომლის სასამართლოშიც განიხილება საქმე.

საზღვაო კრუიზის ხელშეკრულება. საზღვაო კრუიზის ხელშეკრულებით კრუიზის ორგანიზატორი კისრულობს ვალდებულებას განახორციელოს ზღვაზე კოლექტიური მოგზაურობა გარკვეული პროგრამით (კრუიზი) და კრუიზის მონაწილენი უზრუნველყოს შესაბამისი მომსახურებით (ზღვით გადაყვანა, კვება, საყოფაცხოვრებო და საექსკურსიო მომსახურება და ა.შ.).

კრუიზის მონაწილე კისრულობს ვალდებულებას გადაიხადოს შესაბამისი საფასური. საზღვაო კრუიზის ხელშეკრულების დადების დამადასტურებელი დოკუმენტია კრუიზის ორგანიზატორის მიერ გაცემული საგზური ან მისი ტოლფასი სხვა საბუთი. საზღვაო კრუიზის ხელშეკრულებაში აღნიშნული უნდა იყოს:

ა) გემის სახელწოდება და ტიპი;

ბ) კრუიზის ორგანიზატორის სახელი, გვარი და მისამართი;

გ) მგზავრის სახელი, გვარი და მისამართი;

დ) კაიუტის ნომერი და კლასი, კრუიზის ღირებულება, რომელშიც შედის სხვა გაწეული ხარჯებიც;

ე) ჩასხდომისა და გადმოსხდომის ნავსადგურები;

ვ) გასვლისა და ჩასვლის დრო;

ზ) შესვლის ნავსადგურები;

თ) კრუიზის პერიოდში მომსახურების სახეობები.

კრუიზის ორგანიზატორი ვალდებულია კრუიზის დაწყებამდე მოამზადოს გემი ამ კოდექსის 168-ე მუხლის შესაბამისად და იქონიოს იგი ასეთ მდგომარეობაში მთელი კრუიზის განმავლობაში.

კრუიზის მონაწილეს უფლება აქვს კრუიზის დაწყებამდე ერთი კვირით ადრე მაინც უარი თქვას საზღვაო კრუიზის ხელშეკრულებაზე და ამ ხელშეკრულებით დადგენილი წესით და ვადაში დაიბრუნოს კრუიზის საფასური.

თუ კრუიზის ორგანიზატორმა კრუიზის მონაწილე ვერ უზრუნველყო ხელშეკრულებით განსაზღვრული ადგილით გემზე ან მისი თანხმობის საფუძველზე ასეთივე ადგილით სხვა გემზე, რომელიც კომფორტით არ ჩამოუვარდება მანამდე გათვალისწინებულ გემს, კრუიზის მონაწილეს უფლება აქვს უარი თქვას ხელშეკრულებაზე და მთლიანად დაიბრუნოს კრუიზის საფასური.

გათვალისწინებულ გარემოებათა გამო კრუიზის ვადის გაგრძელების შემთხვევაში კრუიზის ორგანიზატორი ვალდებულია კრუიზის მონაწილეს თავის ხარჯზე გაუწიოს ყველა მომსახურება. კრუიზის ორგანიზატორი პასუხს აგებს კრუიზის მონაწილის სიკვდილის, ჯანმრთელობის შერყევის, ნივთების დანაკლისის ან დაზიანებისათვის, აგრეთვე კრუიზის ხელშეკრულებაში აღნიშნული სხვა პირობების შეუსრულებლობისათვის.

გემის დაქირავება გარკვეული ვადით. (ტაიმ-ჩარტერი). გემის გარკვეული ვადით დაქირავების ხელშეკრულებით (ტაიმ-ჩარტერი) გემთმფლობელი კისრულობს ვალდებულებას გარკვეული ვადით და საფასურით მიაქირაოს გემი დამქირავებელს (დამფრახტავს) ტვირთის გადასატანად, მგზავრთა გადასაყვანად ან სავაჭრო ზღვაოსნობის სხვა მიზნით.

ტაიმ-ჩარტერი ფორმდება წერილობით. ტაიმ-ჩარტერში აღნიშნული უნდა იყოს ხელშეკრულების მხარეთა დასახელება, გემის სახელწოდება, მისი ტექნიკური და საექსპლუატაციო მონაცემები (ტვირთამწეობა, ტვირთტევადობა, სიჩქარე და ა.შ.), ნაოსნობის რაიონი, დაქირავების (დაფრახტვის) მიზანი, ფრახტის ოდენობა, ხელშეკრულების მოქმედების ვადა, გემის მიღებისა და ჩაბარების ადგილი.

ტაიმ-ჩარტერით მინიჭებული უფლებების ფარგლებში, გემის დამფრახტველს შეუძლია თავისი სახელით დამოუკიდებლად გააფორმოს ხელშეკრულება მესამე პირთან გემის გარკვეული ვადით დაფრახტვის შესახებ. ასეთი ხელშეკრულების დადება დამფრახტველს არ ათავისუფლებს გემთმფლობელთან დადებული ხელშეკრულებიდან გამომდინარე პასუხისმგებლობისაგან.

გემთმფლობელი ვალდებულია დამფრახტველს გადასცეს ტექნიკურად გამართული გემი, მისი ტაიმ-ჩარტერში აღნიშნული მიზნით შეუფერხებელი გამოყენების გათვალისწინებით.

ტაიმ-ჩარტერის საფუძველზე დაფრახტვის დროს გემთმფლობელი ვალდებულია გემი აღჭურვოს და დააკომპლექტოს ეკიპაჟით, ასევე ტაიმ-ჩარტერის პერიოდში შეინარჩუნოს გემის სანაოსნო მდგომარეობა, გაილოს გემის დაზღვევისა და ეკიპაჟის შენახვის ხარჯები. დამფრახტველი ვალდებულია გემი გამოიყენოს მხოლოდ ტაიმ-ჩარტერით გათვალისწინებული პირობებითა და მიზნით. დამფრახტველი ვალდებულია ტაიმ-ჩარტერის ვადის გასვლის შემდეგ გემი დააბრუნოს იმავე მდგომარეობაში, როგორშიც მიიღო (ბუნებრივი ცვეთის გამოკლებით). გემის დაგვიანებით მიღების შემთხვევაში დამფრახტველი ვალდებულია აანაზღაუროს გემის დაყოვნების ხარჯები.

თუ გემი დაფრახტულია ტვირთის გადასაზიდად, დამფრახტველს უფლება აქვს თავისი სახელით გააფორმოს ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულება, ხელი მოაწეროს ჩარტერს, გასცეს კონოსამენტები და გადაზიდვასთან დაკავშირებული სხვა დოკუმენტები.

დამფრახტველი პასუხს აგებს ამ დოკუმენტებით, კერძოდ, კონოსამენტით და გადაზიდვასთან დაკავშირებული სხვა დოკუმენტებით გათვალისწინებული

ვალდებულებების შეუსრულებლობისათვის. დამფრახტველი ასევე აგებს პასუხს იმ ვალდებულებებზე, რომლებიც გამომდინარეობს კონოსამენტიდან ან გადაზიდვასთან დაკავშირებული სხვა დოკუმენტებიდან, რომლებსაც ხელს აწერს გემის კაპიტანი.

გემის ტაიმ-ჩარტერის საფუძველზე დაფრახტვის დროს გემის კაპიტანი და ეკიპაჟის სხვა წევრები ასრულებენ დამფრახტველის განკარგულებას გემის კომერციულ ექსპლუატაციასთან დაკავშირებით, გარდა იმ ბრძანებებისა, რომლებიც ეხება გემის მართვას, შინაგანაწესსა და ეკიპაჟის შემადგენლობას.

დამფრახტველი პასუხისმგებელია დაფრახტული გემის გადარჩენით, დაზიანებით ან დაღუპვით გამოწვეული ზიანისათვის, თუ ეს ზიანი მისი მიზეზით მოხდა.

დამფრახტველი ვალდებულია გემთმფლობელს გადაუხადოს საფასური ტაიმ-ჩარტერით დადგენილი წესითა და ვადით. დამფრახტველი თავისუფლდება ფრახტისა და გემთან დაკავშირებული ხარჯებისაგან იმ დროის განმავლობაში, როცა გაუმართაობის გამო გემი უვარგისია ზღვასნობისათვის. თუ გემის გაუმართაობა გამოწვეულია დამფრახტველის ბრალით, იგი ვალდებულია გადაიხადოს სრული ფრახტი და ანაზღაუროს მიყენებული ზიანი. ფრახტის გადახდის დაგვიანების შემთხვევაში გემთმფლობელი უფლებამოსილია ჩამოართვას გემი დამფრახტველს და მოსთხოვოს დაგვიანებით გამოწვეული ზიანის ანაზღაურება.

გემის დაღუპვის შემთხვევაში ფრახტი გადაიხდება დაღუპვის დღის ჩათვლით, ხოლო თუ ამ დღის დადგენა შეუძლებელია, - მაშინ გემის შესახებ უკანასკნელი ცნობის მიღების დღის ჩათვლით.

ტაიმ-ჩარტერით დაფრახტული გემის ეკიპაჟის მიერ ტაიმ-ჩარტერის ვადის გასვლამდე ზღვაზე განხორციელებული სამაშველო ოპერაციებისათვის გამოყოფილი გასამრჯელო თანაბრად უნაწილდებათ გემთმფლობელსა და დამფრახტველს, გემისათვის მიყენებული ზიანის ანაზღაურებისათვის საჭირო თანხისა და გემის ეკიპაჟის წევრების წილის გამოკლებით.

უეკიპაჟოდ გემის დაქირავების ხელშეკრულება (ბერბოუტ-ჩარტერი). უეკიპაჟოდ გემის დაქირავების ხელშეკრულებით (ბერბოუტ-ჩარტერი) გემის მეკუთრე იღებს

ვალდებულებას უეკიპაჟოდ გადასცეს გემი დამქირავებელს (დამფრახტველს) ნაოსნობისათვის გარკვეული ვადით.

ბერბოუტ-ჩარტერის ვადის გასვლის შემდეგ გემი შეიძლება გადაეცეს დამფრახტველს საკუთრებაში, თუ ხელშეკრულებაში გათვალისწინებულია გემის გამოსყიდვის უფლება, დამფრახტველი ასრულებდა თავის სახელშეკრულებო ვალდებულებებს და დაფარული აქვს ფრახტის ბოლო გადასახადი.

ბერბოუტ-ჩარტერი ფორმდება წერილობით. ბერბოუტ-ჩარტერში აღნიშნული უნდა იყოს:

- ა) მხარეთა დასახელება;
- ბ) ხელშეკრულების მიზანი;
- გ) გემის სახელწოდება;
- დ) გემის აგების წელი;
- ე) გემის კლასი;
- ვ) ტვირთამწეობა და ტვირთტევადობა;
- ზ) ძრავების სიმძლავრე;
- თ) სვლის სიჩქარე და საწვავის ხარჯი;
- ი) გემით სარგებლობის ვადა, რომლის გასვლის შემდეგ დამფრახტველს შეიძლება გადაეცეს გემის მფლობელის უფლება;
- კ) ბერბოუტ-ჩარტერის საფასურის შეტანის ოდენობა და ვადები;
- ლ) დამფრახტველისათვის გემის გადაცემის დრო და ადგილი;
- მ) დამფრახტველის მიერ გემის ეკიპაჟის არჩევის უფლება;
- ნ) ვის ეკისრება რეგისტრაციის ხარჯები;
- ო) სხვა აუცილებელი მონაცემები.

თუ ხელშეკრულებით სხვა რამ არ არის გათვალისწინებული, დამფრახტველს, ბერბოუტ-ჩარტერით გათვალისწინებული უფლებამოსილების ფარგლებში, შეუძლია თავისი სახელით დადოს ხელშეკრულება მესამე პირთან ბერბოუტ-ჩარტერის მთელი დროით ან გარკვეული პერიოდის განმავლობაში (სუბბერბოუტ-ჩარტერი). ასეთი

ხელშეკრულების დადება დამფრახტველს არ ათავისუფლებს გემთმფლობელთან დადებული ხელშეკრულებიდან გამომდინარე პასუხისმგებლობისაგან.

გემთმფლობელი ვალდებულია დამფრახტველს გადასცეს სანაოსნოდ გამართული გემი ბერბოუტ-ჩარტერით გათვალისწინებული მიზნების შესასრულებლად. 2. გემთმფლობელი პასუხის აგებს ყველა იმ ნაკლოვანებისთვის, რაც გააჩნდა გემს (ფარული ნაკლის ჩათვლით) მისი გადაცემის მომენტში. პრეტენზია გემის გაუმართაობის ან სხვა ნაკლოვანებათა გამო დამფრახტველს შეუძლია განაცხადოს გემის გადაცემის დღიდან ერთი წლის განმავლობაში.

დამფრახტველი ვალდებულია შეინარჩუნოს გემი გამართულ მდგომარეობაში და გაიღოს მისი შენახვისა და შეკეთების ხარჯები. დამფრახტველზე გემის გადაცემასთან ერთად გადადის შემთხვევით დაღუპვის ან შემთხვევით დაზიანების რისკი.

3. გემის უეკიპაჟოდ დაქირავების (ბერბოუტ-ჩარტერი) შემთხვევაში, ბერბოუტ-ჩარტერის მოქმედების პერიოდში, დაფრახტული გემის მიერ ზღვაზე სამაშველო სამუშაოების შესრულების გასამრჯელო ეკუთვნის დამფრახტველს.

დამფრახტველს უფლება აქვს უარი განაცხადოს ბერბოუტ-ჩარტერზე და მოითხოვოს ზიანის ანაზღაურება, თუ:

ა) გემთმფლობელი დამფრახტველს გემს არ გადასცემს ბერბოუტ-ჩარტერით განსაზღვრულ ვადაში;

ბ) ამ კოდექსის 199-ე მუხლის მეორე ნაწილში მითითებულ ნაკლოვანებათა გამო დამფრახტველი ვერ გამოიყენებს გემს ბერბოუტ-ჩარტერის შესაბამისად.

გემთმფლობელს უფლება აქვს უარი თქვას ბერბოუტ-ჩარტერზე და მოითხოვოს გემის უკან დაბრუნება, თუ გადახდის ყოველი ვადის დაწყებიდან სამი თვის განმავლობაში დამფრახტველმა არ შეიტანა ბერბოუტ-ჩარტერის საფასური.

გემის დაბრუნების შემთხვევაში გემთმფლობელმა უნდა მიიღოს ბერბოუტ-ჩარტერის კუთვნილი ნაწილი გემით სარგებლობისათვის. ამ შემთხვევაში დამფრახტველს უბრუნდება ხელშეკრულების ფასის კუთვნილი ნაწილი გემით სარგებლობისათვის. დამფრახტველი ვალდებულია გემთმფლობელს გემი დაუბრუნოს მისი მიღებისას არსებული სახით, ბუნებრივი ცვეთის გათვალისწინებით.

თემა 15. გადასახადები, მოგება, რენტაბელობა და გადასახადები ტრანსპორტზე.

სხვადასხვა ტრანსპორტის მუშაობის ეკონომიკური მაჩვენებლები და მათი თავისებურებანი.

სხვადასხვა სახეობის ტრანსპორტის მგზავრების გადაყვანისა და ხელბარგის გადატანის

თვითღირებულებების გამოთვლა. სატრანსპორტო მომსახურების ტარიფები.

გემების შეჯახებით გამოწვეული ზიანის ანაზღაურება . წესები გამოიყენება ზღვაში ან სხვა წყლებში გემების შეჯახების დროს. გემების შეჯახებას უტოლდება შემთხვევა, რომლის დროსაც ერთმა გემმა მეორეს ან მასზე მყოფ ხალხს, ტვირთს ან სხვა ქონებას გემის მანევრის შესრულებით ან შეუსრულებლობით, ან ნაოსნობის წესების დაუცველობით მიაყენა ზიანი, მაშინაც კი, თუ ეს გემები ფიზიკურად არ შეხებიან ერთმანეთს.

შეჯახების მონაწილე არც ერთი გემი არ ჩაითვლება დამნაშავედ მისი დანაშაულის დამტკიცებამდე. თუ შეჯახება გამოწვეულია ერთ-ერთი გემის არასწორი ქმედებით ან დაუდევრობით, ზიანს ანაზღაურებს ის მხარე, რომლის მიზეზითაც მოხდა შეჯახება.

თუ შეჯახება გამოწვეულია შეჯახების მონაწილე ყველა გემის მიზეზით, მაშინ მხარეთა პასუხისმგებლობა განისაზღვრება შეჯახებაში მათი ბრალის შესაბამისად. ბრალის ხარისხის დადგენის შეუძლებლობის შემთხვევაში პასუხისმგებლობა მხარეებზე თანაბრად ნაწილდება.

თუ შეჯახება მოხდა დაუძლეველი ძალის (ფორს-მაჟორი) გამო, აგრეთვე თუ შეუძლებელია შეჯახების მიზეზის დადგენა, ზიანს ანაზღაურებს ის, ვინც ზიანი განიცადა. ეს წესი გამოიყენება იმ შემთხვევაშიც, თუ გემები, ან ერთ-ერთი მაინც, შეჯახების მომენტში ლუზაზე იდგა ან სხვაგვარად იყო დამაგრებული.

ამ კოდექსის 293-ე მუხლში აღნიშნულ შემთხვევაში ადამიანის სიკვდილის ან ჯანმრთელობის შერყევით მიყენებული ზიანის გამო გემთმფლობელები ერთად (სოლიდარულად) აგებენ პასუხს მესამე პირის წინაშე, ამასთან გემთმფლობელს, რომელმაც გადაიხადა იმაზე მეტი თანხა, ვიდრე ევალება, აქვს სხვა გემთმფლობელისათვის უკუმოთხოვნის წაყენების უფლება.

მესამე პირისთვის მიყენებული ყველა სხვა ზიანი ანაზღაურდება 293-ე მუხლის შესაბამისად, ოღონდ სოლიდარული პასუხისმგებლობის გარეშე.

შეჯახების მონაწილე თითოეული გემის კაპიტანი ვალდებულია, შეჯახების შემდეგ, თავისი მგზავრების, ეკიპაჟის და გემის სეროიზულ საფრთხეში ჩაგდების გარეშე, შესაძლებლობის ფარგლებში მიემშველოს სხვა გემს, ეკიპაჟს და მგზავრებს.

გემის კაპიტნები ვალდებული არიან შეძლებისდაგვარად აცნობონ ერთმანეთს თავიანთი გემის სახელწოდება, მიწერის ნავსადგური, აგრეთვე გამოსვლის და დანიშნულების ნავსადგურები ან უახლოესი ნავსადგური, რომელშიც გემი შევა.

გემთმფლობელი პასუხს არ აგებს გემის კაპიტნის მიერ ამ მუხლით გათვალისწინებულ ვალდებულებათა შეუსრულებლობისათვის.

გემებით გარემოს დაბინძურების შედეგად მიყენებული ზიანის ანაზღაურება. 1. გემის მესაკუთრე ან ამ კოდექსის მე-14 მუხლით განსაზღვრული პირი პასუხს აგებს ზიანისათვის, რომელიც გამოწვეულია გემიდან ნავთობის გაჟონვით ან გადასხმით ან ზღვაში გემიდან იმ ნივთიერებათა ჩაყრით შემდგომში - დამაბინძურებელი ნივთიერება), რომელიც მავნეა ადამიანის ჯანმრთელობისა და ზღვის ცოცხალი რესურსებისათვის. გამონაკლისს წარმოადგენს 299-ე მუხლში გათვალისწინებული შემთხვევა.

ზღვის დაბინძურებით გამოწვეული დანაკლისი არის ზიანი, რომელიც მიაყენა გემის გარე დამაბინძურებელმა საზღვაო გარემოს, სანაპიროს ან სხვა რომელიმე ობიექტს (გემებს, თევზსარეწ ადჭურვილობას და ა.შ.)ის მოიცავს ნებისმიერი პირის მიერ იმ გონივრულ ღონისძიებათა გატარებისათვის დახარჯულ თანხას, რომელსაც შეეძლო გამოეწვია ან უკვე გამოიწვია გაჟონვა ან დამაბინძურებელ ნივთიერებათა ჩაყრა, დაბინძურების გამო ზიანის აღსაკვეთად ან შესამცირებლად, ასევე ზიანს, რომელიც მიყენებულია იმავე ღონისძიებებით.

გემის მესაკუთრე პასუხს არ აგებს ზღვის დაბინძურებით გამოწვეული ზიანისათვის, თუ დაამტკიცებს, რომ ზღვის დაბინძურება გამოიწვია:

ა) თავისი ხასიათით განსაკუთრებულმა, გადაულახავმა და გარდაუვალმა სტიქიურმა მოვლენამ;

ბ) სამხედრო მოქმედებამ, მტრულმა ქმედებამ ან სახალხო მღელვარებამ;

გ) მესამე პირმა, რომელიც მოქმედებდა ან უმოქმედოდ იყო ზიანის განზრახ მიყენების მიზნით;

დ) მაშუქ ან სხვა სანავიგაციო საშუალებათა გაუმართაობამ, რაც გამოიწვია ამ საშუალებების გამართულ მუშაობაზე პასუხისმგებელ ხელისუფალთა დაუდევრობამ ან სხვა გაუმართლებელმა მოქმედებამ;

ე) ნავსადგურის მიერ ფეკალური წყლების, ნაგვისა და გარემოსათვის მავნე სხვა ნივთიერებათა მიუღებლობის შემთხვევაში ამ ნივთიერებათა ავარიულმა გადაყრამ წყალში.

თუ გემთმფლობელი დაამტკიცებს, რომ ზღვის დაბინძურებით გამოწვეული ზიანი ნაწილობრივ ან მთლიანად წარმოიქმნა სხვა პასუხისმგებელი მხარის და/ან დაზარალებულის გამიზნული ან დაუდევარი მოქმედებით, მაშინ პასუხისმგებელი მხარისა და/ ან დაზარალებულის ბრალის ხარისხის შესაბამისად გემთმფლობელს უმცირდება ზიანის ანაზღაურების ოდენობა ან მთლიანად თავისუფლდება მიყენებული ზიანის ანაზღაურებისაგან.

თუ ზღვის დაბინძურებით გამოწვეული ზიანი წარმოიქმნა ორი ან რამდენიმე გემიდან მავნე ნივთიერებათა გაჟონვით ან ზღვაში ჩაშვებით და ვერ მოხერხდა დანაშაულში თითოეული გემის მფლობელის პასუხისმგებლობის წილის დადგენა, გემის მესაკუთრეები ზიანისათვის სოლიდარულად აგებენ პასუხს.

გემიდან ზღვაში მავნე ნივთიერებების გაჟონვის ან ჩაშვების შედეგად ზღვის დაბინძურებით გამოწვეული ზიანისათვის გემის მესაკუთრის პასუხისმგებლობა ერთი და იმავე მიზეზით გამოწვეულ ერთ და რამდენიმე შემთხვევასთან მიმართებით შემოიფარგლება საერთო თანხით გემის ტევადობის ყოველი ერთეულისათვის საერთაშორისო სავალუტო ფონდის 133 საანგარიშსწორებო ერთეულთან. ეს საერთო თანხა არ შეიძლება აღემატებოდეს 14 მლნ საანგარიშსწორებო ერთეულს.

გემის ტევადობა არის გემის წმინდა ტევადობას დამატებული სამანქანო განყოფილების მოცულობა. თუ გაზომვის ჩვეულებრივი წესებით შეუძლებელია გემის ტევადობის განსაზღვრა, მაშინ მიიჩნევენ, რომ გემის ტევადობა ტოლია ნავთობის ან სხვა ნივთიერების იმ რაოდენობის (ტონებში) 40 პროცენტისა, რომლის გადაზიდვაც

გემს შეუძლია. აღნიშნული დაბინძურებისათვის თავისი პასუხისმგებლობის შეზღუდვის მიზნით გემის მესაკუთრეს სასამართლოში ან არბიტრაჟში, სადაც მას წაუყენეს ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნა, შეუძლია შექმნას ფონდი, რომელიც ტოლი იქნება მისი პასუხისმგებლობის საზღვრის თანხისა. ფონდი იქმნება თანხის გადარიცხვით (დეპოზიტით) ან სხვა სახის უზრუნველყოფით, რომელსაც სასამართლო ან არბიტრაჟი მისაღებად და საკმარისად აღიარებს.

გემის მესაკუთრემ, რომელსაც ტანკერით გადააქვს 2000 ტონაზე მეტი ნავთობი, დაბინძურებით მიყენებული ზიანისათვის თავისი პასუხისმგებლობა უნდა უზრუნველყოს დაზღვევით, საბანკო ან სხვა გარანტიით.

ნავთობით დაბინძურების გამო ზიანის ანაზღაურებაზე სარჩელი შეიძლება წაუყენონ უშუალოდ გემთმფლობელის პასუხისმგებლობის მქონე მზღვეველს ან სხვა პირს, რომელიც უზრუნველყოფს გემთმფლობელის პასუხისმგებლობას. პირს, რომელსაც ასეთი სარჩელი წაუყენეს, ამ კოდექსის 302-ე და 303-ე მუხლებიდან გამომდინარე, უფლება აქვს შეზღუდოს თავისი პასუხისმგებლობა და შექმნას ფონდი, რომელიც თანხით თვით პასუხისმგებლობის ზღვრის ტოლია იმ შემთხვევაშიც კი, როცა გემის მესაკუთრის პასუხისმგებლობა, კოდექსის 337-ე მუხლიდან გამომდინარე, არ შეიძლება იყოს შეზღუდული. ასეთი სარჩელის შემთხვევაში მოპასუხეს უფლება აქვს შეედავოს დაზარალებულს იმ მოთხოვნებზე, რომლებსაც შეიძლება დაყრდნობოდა თვით გემის მესაკუთრე, გარდა გემთმფლობელის გადამხდელუუნარობისა და მისი საწარმოს ლიკვიდაციაზე დაყრდნობისა. მოპასუხე პასუხისმგებლობისაგან თავისუფლდება, აგრეთვე, თუ დაამტკიცებს, რომ ნავთობით ზღვის დაბინძურებისაგან მიყენებული ზიანი თვით გემის ეკიპაჟის შეგნებული ქმედების შედეგია. მოპასუხის მოთხოვნით გემის მესაკუთრე საქმის განხილვისას უნდა წარსდგეს, როგორც თანამოპასუხე.

სარჩელი ზიანის ანაზღაურებაზე, თუ ის არ იყო მიყენებული განზრახ ქმედებით ან უმოქმედობით ან უხეში გაუფრთხილებლობით, არ შეიძლება წაეყენოს:

ა) მომსახურეებს და/ან მესაკუთრის აგენტებს ან ეკიპაჟის წევრებს;

ბ) გემზე სამუშაოს შემსრულებელ ნებისმიერ პირს, რომელიც არ არის ეკიპაჟის წევრი;

გ) დამფრახტველს, მათ შორის ბერბოუტ-ჩარტერით დამფრახტველს და გემის მმართველს, მათ მომსახურეებს და აგენტებს;

დ) მაშველებს, მათ მომსახურეებს და აგენტებს, რომელთაც განახორციელეს სამაშველო სამუშაოები მესაკუთრის თანხმობით ან საზღვაო ხელისუფლების მითითებით. მესაკუთრის უფლება რეგრესზე არ იზღუდება.

გემს, რომელსაც გადააქვს 2000 ტონაზე მეტი ნავთობი, უნდა ჰქონდეს ნავთობით ზღვის დაბინძურებისათვის გემის მესაკუთრის პასუხისმგებლობის უზრუნველყოფის დამადასტურებელი შესაბამისი მოქმედი მოწმობა კოდექსის 304-ე მუხლის მოთხოვნათა დაცვით. სიტყვა "ნავთობი" გულისხმობს ნებისმიერ მდგრად ნავთობს, კერძოდ, ნავთობის ნედლეულს, მაზუტს, დიზელის მძიმე საწვავსა და საპოხ ზეთებს, აგრეთვე ვეშაპისა და თევზის ქონს.

საჯარო სამართლის იურიდიული პირი
სასწავლო უნივერსიტეტი
ბათუმის სახელმწიფო საზღვაო აკადემია



ფაკულტეტი: ბიზნესის და მართვის

დეპარტამენტი: 09.01 - ლოჯისტიკის

საგანმანათლებლო პროგრამა: ND 2-MP.09. 03 - „ტურიზმის მენეჯმენტი“

სწავლების საფეხური: მაგისტრატურა

ტურიზმის სატრანსპორტო უზრუნველყოფა

ND2-MS-09.01-21

ს ი ლ ა ბ უ ს ი

სილაბუსის შემდგენელი: ნანული ჭარბაძე, ასოცირებული პროფესორი

განხილულია და მოწონებულია

ბიზნესისა და მართვის ფაკულტეტის საბჭოს

მიერ

ოქმი № 1, 11.01.2016

ფაკულტეტის დეკანი



/რ.მამულაძე/

პატივცემულო სტუდენტებო, ყურადღებით წაიკითხეთ

სილაბუსი!

ის საშუალებას მოგცემთ დაწვრილებით გაეცნოთ შესასწავლი დისციპლინის შინაარსს და გაგარკვევთ, თუ რა მიზანი აქვს კურსს და როგორ უნდა მოხდეს დისციპლინის შესწავლა, რათა წარმატებით იქნას მიღწეული სილაბუსით განსაზღვრული შედეგი.

სწავლების ეფექტურობის მაღალი ხარისხის უზრუნველსაყოფად საგნის ხელმძღვანელი აკადემიის ადმინისტრაციასთან შეთანხმებით მოითხოვს დამატებითი პირობების დაკმაყოფილებას, კერძოდ ეთიკის კოდექსით დადგენილი მოთხოვნების შესრულებას.

ამ პირობების დამრღვევ სტუდენტზე გატარდება შინაგანაწესით გათვალისწინებული დისციპლინარული სასჯელი.

გახსოვდეთ!, თითოეული თქვენთაგანი პასუხისმგებელია სილაბუსით განსაზღვრული პუნქტების შესრულებაზე, რაც თქვენი

წარმატების საწინდარია!

ტურიზმის სატრანსპორტო უზრუნველყოფა, რიდერი

| | | |
|---------------------------------|--|---------------------------------------|
| საგნის დასახელება და კოდი | ტურიზმის სატრანსპორტო უზრუნველყოფა ND2-MS-09.01-21 | |
| საგნის მოცულობა ECTS-კრედიტებში | 5 ECTS | |
| საგნი სტატუსი | სავალდებულოა საგანმანათლებლო პროგრამისათვის: <i>ND 2-MP.09. 03 - „ტურიზმის მენეჯმენტი“</i> | |
| სემესტრთა რაოდენობა | III სემესტრი | |
| პასუხისმგებელი დეპარტამენტი | 09.01 - ლოჯისტიკის | |
| საგნის შესწავლის წინაპირობები | წინაპირობა არა აქვს | |
| საგნის სწავლების მიზანი | <p>საგნის მიზანია მომავალ სპეციალისტს შეასწავლოს:</p> <ul style="list-style-type: none"> • სატრანსპორტო მომსახურების არსი, თავისებურებანი, მისი ადგილი და როლი ტურიზმსა და სამეწარმეო საქმიანობაში; • სხვადასხვა სახეობის ტრანსპორტის ტურისტების გადაყვანისა და ხელბარგის გადაზიდვის ტექნოლოგიები და ნორმატიულ სამართლებრივი რეგულირების თავისებურებანი; • ტურიზმის სატრანსპორტო უზრუნველყოფის პროცესში მარშუტის, გადამზიდავისა და სატრანსპორტო საშუალების შერჩევის, ასევე სატრანსპორტო ოპერაციების ორგანიზაციის ტექნოლოგია. | |
| სწავლებისა და სწავლის მეთოდები | საათების სრული რაოდენობა | 130 სთ |
| | საკონტაქტო საათების რაოდენობა | 45 სთ (30 ლექცია + 15 ჯგუფში მუშაობა) |
| | დამოუკიდებელი სწავლის დრო | 80 სთ |
| | ცოდნის შეფასების დრო: | 5 სთ |

ავტორი: პროფესორი რომან მამულაძე, ბათუმის სახელმწიფო საზღვაო აკადემიის პროფესორი

ტურიზმის სატრანსპორტო უზრუნველყოფა, რიდერი

| | <i>სწავლების სახეები</i> | ლექცია, ჯგუფში მუშაობა |
|--|---|---|
| | სხვა სასწავლო მეთოდები | ინტერნეტი, სამეცნიერო სტატიებისა და საკონფერენციო თემის მომზადება, განხილვა და გამოქვეყნება, თემატურ კონკურსებში მონაწილეობა, რეფერატის მომზადება, დამოუკიდებლად ორიგინალური ლიტერატურის მოძიება და დამუშავება და სხვა. |
| საგნის შინაარსი | ლექცია - 30 საათი | |
| | <p>თემა 1. სატრანსპორტო მომსახურება თანამედროვე მსოფლიოში და საქართველოში. ტრანსპორტის როლი ტურიზმსა და სამეწარმეო ურთიერთობებში. სატრანსპორტო მომსახურება - ტურისტული მომსახურების ერთ-ერთი ძირითადი სახეობა.</p> <p align="right">(2 საათი)</p> | |
| | <p>თემა 2. სატრანსპორტო მომსახურების, როგორც სერვისის სფეროს არსი და თავისებურებანი. სატრანსპორტო სისტემების დახასიათება. სატრანსპორტო მომსახურების თავისებურებანი. სატრანსპორტო საშუალებების კლასიფიკაცია</p> <p align="right">(2 საათი)</p> | |
| | <p>თემა 3. ტურისტული პროდუქტი, სტრუქტურა, თავისებურებანი და ტიპები. ტურიზმის, ტურის, ტურპროდუქტის და ტურპაკეტის ცნებები. ტურების ტიპები. ტურისტული პაკეტის სტრუქტურა.</p> <p align="right">(2 საათი)</p> | |
| | <p>თემა 4. გადაზიდვის საშუალებები ტურიზმში. გადამზიდვისა და სატრანსპორტო საშუალებების შერჩევა.</p> <p align="right">(2 საათი)</p> | |
| | <p>თემა 5. ტურისტული მარშრუტები და მათი კლასიფიკაცია. ხაზობრივი, წრიული, რადიალური, რადიალურ-წრიული და კომბინირებული მარშრუტების დახასიათება.</p> <p align="right">(2 საათი)</p> | |
| | <p>თემა 6. საჰაერო ტრანსპორტი ტურიზმში. საჰაერო ტრანსპორტის ადგილი და როლი ტურისტულ გადაზიდვებში. ტურისტული ავიაგადაზიდვების განვითარების მსოფლიო ტენდენციები. ტურისტული ავიაგადაზიდვების პოპულარობის ძირითადი პრინციპები.</p> <p align="right">(2 საათი)</p> | |
| <p>თემა 7. საჰაერო გადაზიდვების მონაწილე მხარეები. ავიაკომპანიები და აეროპორტები. ავიაკომპანიების ტიპები. ავიაკომპანიების რეგიონული რეიტინგები.</p> | | |

| | |
|--|--|
| | <p style="text-align: right;">(2 საათი)</p> <p>თემა 8. ავიაგადაზიდვების ნორმატიულ-სამართლებრივი რეგულირება. სამგზავრო ავიაგადაზიდვების რეგულირების სამართლებრივი საფუძვლები. საჰაერო ტრანსპორტით მგზავრების გადაყვანის წესები. სერვისის თანამედროვე ავიაგადაზიდვებში.</p> <p style="text-align: right;">(2 საათი)</p> <p>თემა 9. სარკინიგზო გადაზიდვები ტურიზმში. სარკინიგზო ტურიზმის განვითარების ეტაპები და განვითარების მსოფლიო ტენდენციები. სარკინიგზო ტურების კლასიფიკაცია. სარკინიგზო ტურების ორგანიზაცია</p> <p style="text-align: right;">(2 საათი)</p> <p>თემა 10. სარკინიგზო ტრანსპორტით მგზავრების გადაყვანის ორგანიზაცია. სარკინიგზო ტრანსპორტით მგზავრების გადაყვანის წესები. ხელბარგის გადატანა სარკინიგზო ტრანსპორტით. სერვისის თანამედროვე სარკინიგზო ჰადაზიდვებში.</p> <p style="text-align: right;">(2 საათი)</p> <p>თემა 11. საავტომობილო ტრანსპორტის ტურიზმში. საავტომობილო ტრანსპორტის ადგილი და როლი ტურიზმში. საავტომობილო ტურიზმის განვითარების ეტაპები და განვითარების მსოფლიო ტენდენციები. საავტომობილო ტურების კლასიფიკაცია. საავტომობილო ტურების ორგანიზაცია</p> <p style="text-align: right;">(2 საათი)</p> <p>თემა 12. საავტომობილო ტრანსპორტით მგზავრების გადაყვანის ორგანიზაცია. საავტომობილო ტრანსპორტით მგზავრების გადაყვანის წესები. ხელბარგის გადატანა საავტომობილო ტრანსპორტით. სერვისის თანამედროვე საავტომობილო გადაზიდვებში.</p> <p style="text-align: right;">(2 საათი)</p> <p>თემა 13. საზღვაო ტრანსპორტის ტურიზმში. საზღვაო ტრანსპორტის ადგილი და როლი ტურიზმში. საზღვაო ტურიზმის განვითარების ეტაპები და განვითარების მსოფლიო ტენდენციები. საზღვაო ტურების კლასიფიკაცია. საავტომობილო ტურების ორგანიზაცია</p> <p style="text-align: right;">(2 საათი)</p> <p>თემა 14. საზღვაო ტრანსპორტით მგზავრების გადაყვანის ორგანიზაცია. საზღვაო ტრანსპორტით მგზავრების გადაყვანის წესები. ხელბარგის გადატანა საზღვაო ტრანსპორტით. სერვისის თანამედროვე საზღვაო გადაზიდვებში.</p> <p style="text-align: right;">(2 საათი)</p> <p>თემა 15. გადასახადები, მოგება, რენტაბელობა და გადასახადები ტრანსპორტზე. სხვადასხვა ტრანსპორტის მუშაობის ეკონომიკური მაჩვენებლები და მათი თავისებურებანი. სხვადასხვა სახეობის ტრანსპორტის მგზავრების</p> |
|--|--|

| | |
|--|--|
| | <p>გადაყვანისა და ხელბარგის გადატანის თვითღირებულების გამოთვლა. სატრანსპორტო მომსახურების ტარიფები.</p> <p style="text-align: right;">(2 საათი)</p> <p style="text-align: center;">ჯგუფში მუშაობა (15 საათი)</p> <p>თემა 1. სატრანსპორტო მომსახურება თანამედროვე მსოფლიოში და საქართველოში. ტრანსპორტის როლი ტურიზმში და სამეწარმეო ურთიერთობებში. სატრანსპორტო მომსახურება - ტურისტული მომსახურების ერთ-ერთი ძირითადი სახეობა.</p> <p style="text-align: right;">(1 საათი)</p> <p>თემა 2. სატრანსპორტო მომსახურების, როგორც სერვისის სფეროს არსი და თავისებურებანი. სატრანსპორტო სისტემების დახასიათება. სატრანსპორტო მომსახურების თავისებურებანი. სატრანსპორტო საშუალებების კლასიფიკაცია</p> <p style="text-align: right;">(1 საათი)</p> <p>თემა 3. ტურისტული პროდუქტი, სტრუქტურა, თავისებურებანი და ტიპები. ტურიზმის, ტურის, ტურპროდუქტის და ტურპაკეტის ცნებები. ტურების ტიპები. ტურისტული პაკეტის სტრუქტურა.</p> <p style="text-align: right;">(1 საათი)</p> <p>თემა 4. გადაზიდვის საშუალებები ტურიზმში. გადამზიდვისა და სატრანსპორტო საშუალებების შერჩევა.</p> <p style="text-align: right;">(1 საათი)</p> <p>თემა 5. ტურისტული მარშრუტები და მათი კლასიფიკაცია. ხაზობრივი, წრიული, რადიალური, რადიალურ-წრიული და კომბინირებული მარშრუტების დახასიათება.</p> <p style="text-align: right;">(1 საათი)</p> <p>თემა 6. საჰაერო ტრანსპორტი ტურიზმში. საჰაერო ტრანსპორტის ადგილი და როლი ტურისტულ გადაზიდვებში. ტურისტული ავიაგადაზიდვების განვითარების მსოფლიო ტენდენციები. ტურისტული ავიაგადაზიდვების პოპულარობის ძირითადი პრინციპები.</p> <p style="text-align: right;">(1 საათი)</p> <p>თემა 7. საჰაერო გადაზიდვების მონაწილე მხარეები. ავიაკომპანიები და აეროპორტები. ავიაკომპანიების ტიპები. ავიაკომპანიების რეგიონული რეიტინგები.</p> <p style="text-align: right;">(1 საათი)</p> |
|--|--|

| | |
|--|--|
| | <p>თემა 8. ავიაგადაზიდვების ნორმატიულ-სამართლებრივი რეგულირება. სამგზავრო ავიაგადაზიდვების რეგულირების სამართლებრივი საფუძვლები. საჰაერო ტრანსპორტით მგზავრების გადაყვანის წესები. სერვისის თანამედროვე ავიაგადაზიდვებში.</p> <p>(1 საათი)</p> <p>თემა 9. სარკინიგზო გადაზიდვები ტურიზმში. სარკინიგზო ტურიზმის განვითარების ეტაპები და განვითარების მსოფლიო ტენდენციები. სარკინიგზო ტურების კლასიფიკაცია. სარკინიგზო ტურების ორგანიზაცია</p> <p>(1 საათი)</p> <p>თემა 10. სარკინიგზო ტრანსპორტით მგზავრების გადაყვანის ორგანიზაცია. სარკინიგზო ტრანსპორტით მგზავრების გადაყვანის წესები. ხელბარგის გადატანა სარკინიგზო ტრანსპორტით. სერვისის თანამედროვე სარკინიგზო ჰადაზიდვებში.</p> <p>(1 საათი)</p> <p>თემა 11. საავტომობილო ტრანსპორტის ტურიზმში. საავტომობილო ტრანსპორტის ადგილი და როლი ტურიზმში. საავტომობილო ტურიზმის განვითარების ეტაპები და განვითარების მსოფლიო ტენდენციები. საავტომობილო ტურების კლასიფიკაცია. საავტომობილო ტურების ორგანიზაცია</p> <p>(1 საათი)</p> <p>თემა 12. საავტომობილო ტრანსპორტით მგზავრების გადაყვანის ორგანიზაცია. საავტომობილო ტრანსპორტით მგზავრების გადაყვანის წესები. ხელბარგის გადატანა საავტომობილო ტრანსპორტით. სერვისის თანამედროვე საავტომობილო გადაზიდვებში.</p> <p>(1 საათი)</p> <p>თემა 13. საზღვაო ტრანსპორტის ტურიზმში. საზღვაო ტრანსპორტის ადგილი და როლი ტურიზმში. საზღვაო ტურიზმის განვითარების ეტაპები და განვითარების მსოფლიო ტენდენციები. საზღვაო ტურების კლასიფიკაცია. საავტომობილო ტურების ორგანიზაცია</p> <p>(1 საათი)</p> <p>თემა 14. საზღვაო ტრანსპორტით მგზავრების გადაყვანის ორგანიზაცია. საზღვაო ტრანსპორტით მგზავრების გადაყვანის წესები. ხელბარგის გადატანა საზღვაო ტრანსპორტით. სერვისის თანამედროვე საზღვაო გადაზიდვებში.</p> <p>(1 საათი)</p> <p>თემა 15. გადასახადები, მოგება, რენტაბელობა და გადასახადები ტრანსპორტზე. სხვადასხვა ტრანსპორტის მუშაობის ეკონომიკური მაჩვენებლები და მათი თავისებურებანი. სხვადასხვა სახეობის ტრანსპორტის მგზავრების გადაყვანისა და ხელბარგის გადატანის თვითღირებულების გამოთვლა.</p> |
|--|--|

ტურიზმის სატრანსპორტო უზრუნველყოფა, რიდერი

| | |
|--------------------------------------|--|
| | <p>სატრანსპორტო მომსახურების ტარიფები.</p> <p align="right">(1 საათი)</p> |
| <p>ძირითადი ლიტერატურა</p> | <p>1. რიდერი</p> |
| <p>დამატებითი ლიტერატურა</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1. რ.მამულაძე, მ. გაბაიძე, „ლოჯისტიკა“, სახელმძღვანელო, ბათუმი, 2013 2. ვ. ქართველიშვილი, დ. ძოწენიძე, ნ.ნავაძე - საავტომობილო გადაზიდვები, თბილისი, 2006, 383 გვ. 3. ნავაძე ნ., გელაშვილი ო. საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტის ფუნქციონირების სამართლებრივი საფუძვლები. - თბილისი, ტექნიკური უნივერსიტეტი, 2015 4. ნ. ნავაძე, ვ. ქართველიშვილი, თ. გორშკოვი“ სამგზავრო საავტომობილო გადაყვანები“ თბილისი, 2009; 5. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი, https://matsne.gov.ge/ka/document/view/31702 6. საქართველოს სარკინიგზო კოდექსი, http://www.railway.ge/files/sat/codex.pdf 7. საქართველოს საჰაერო კოდექსი, http://www.economy.ge/uploads/kanonmdebloba/transporti/Sahaero_kodeqsi.pdf 8. საქართველოს საზღვაო კოდექსი, http://www.economy.ge/uploads/kanonmdebloba/transporti/Sazgvao_kodeqsi.pdf 9. საქართველოს კანონი "ტრანსპორტის სფეროს მართვისა და რეგულირების შესახებ", http://www.economy.ge/uploads/kanonmdebloba/transporti/transportis_sferos_mar_tva.pdf 10. საქართველოს კანონი "საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ", http://www.tbilisi.gov.ge/img/original/2015/7/20/7847432601saavtomobilo_transportis_shesakheb.pdf 11. საავტომობილო ტრანსპორტის დარგში ტარიფების შემუშავების მეთოდოლოგიისა და პროცედურების დებულება, https://www.matsne.gov.ge/ka/document/view/1452238 12. საზღვაო დარგში მომსახურების ტარიფების შემუშავების მეთოდოლოგიისა და პროცედურების დებულება ; https://matsne.gov.ge/ka/document/view/1352094 13. საავიაციო სფეროში მომსახურების ტარიფების შემუშავების მეთოდოლოგიისა და პროცედურების შესახებ დებულება; https://matsne.gov.ge/ka/document/view/1369733 |
| <p>კომპეტენციათა შეფასება</p> | <p>დარგობრივი კომპეტენციები</p> <p>1 .ცოდნა და გაცნობიერება:</p> <ul style="list-style-type: none"> • აქვს ფართო ცოდნა: ტურიზმის სატრანსპორტო უზრუნველყოფის სფეროში სატრანსპორტო პროცესების სწორად ორგანიზების და გადაზიდვების ეფექტური რეალიზების თვალსაზრისით |

ტურიზმის სატრანსპორტო უზრუნველყოფა, რიდერი

- აქვს ფართო ცოდნა სატრანსპორტო ოპერაციებთან დაკავშირებული ნორმატიულ-სამართლებრივი რეგულირების სფეროში

2. ცოდნის ფრაქტიკაში გამოყენება:

- ადგილობრივ, რეგიონულ და საერთაშორისო დონეზე ტურისტების გადაყვანისა და ხელბარგის გადაზიდვის სატრანსპორტო ოპერაციების დაგეგმვა, ორგანიზაცია და ეფექტური მართვა;
- მგზავრების გადაყვანისა და ხელბარგის გადაზიდვის უსაფრთხოების უზრუნველყოფა მოქმედი ნორმატიულ-სამართლებრივი რეგულირების პირობებში

3. დასკვნის უნარი:
შეუძლია: შეუძლია სტატისტიკური ინფორმაციის შეგროვება-დამუშავების საფუძველზე მიიღოს გადაწყვეტილებები ტურიზმის სატრანსპორტო მომსახურების დაგეგმვისა და რეალიზაციის პროცესში.

4. კომუნიკაციის უნარი:
შეუძლია: მომხმარებელთან და სატრანსპორტო კომპანიებთან მჭიდრო ურთიერთობის ჩამოყალიბების მიზნით მოლაპარაკებების წარმოება დაშესაბამისი ხელშეკრულებების გაფორმება.

| .ცოდნა გაცნობიერებ | | ცოდნის პრაქტიკაში გამო-ყენება | | დასკვნის უნარი | | კომუნიკაციის უნარი | | სწავლის უნარი | | ღირებულებები | |
|--------------------|---|-------------------------------|---|----------------|---|--------------------|---|---------------|---|--------------|---|
| ზ | დ | ზ | დ | ზ | დ | ზ | დ | ზ | დ | ზ | დ |
| | + | | + | | + | | + | | | | |

შეფასების მეთოდები

სტუდენტის ცოდნის შეფასება ხორციელდება 100 ქულიანი სისტემით. სტუდენტის ცოდნის საბოლოო შეფასება ყალიბდება შემდეგი ფორმულით:

| | შეფასების კომპონენტები | % მაქსიმალური ქულა |
|--|-------------------------------|-----------------------------------|
| 1 | შუასემესტრული შეფასება | 30% მაქსიმუმ 30 ქულა |
| 2 | პედაგოგის რეიტინგული შეფასება | 30% მაქსიმუმ 30 ქულა |
| 3 | დასკვნითი გამოცდა | 40% მაქსიმუმ 40 ქულა |
| საბოლოო (შემაჯამებელი) შეფასება | | 100% მაქსიმუმ 100 ქულა |

1. შუასემესტრული შეფასება
 შუასემესტრული შეფასება ითავლისწინებს მაგისტრანტის მიერ რეფერატის მომზადებას და პრეზენტაციას, რომელიუც ატარებს კვლევის ხასიათს. შეფასება წარმოებს შემდეგი კომპონენტებით:

ტურიზმის სატრანსპორტო უზრუნველყოფა, რიდერი

| შეფასების კომპონენტები | | მაქს. ქულა |
|------------------------|--|------------|
| 1 | თემის აქტუალობა და მისი კავშირი თანამედროვეობასთან | 6 |
| 2 | მეცნიერული კვლევის უნარი და დასკვნების არგუმენტირებულობა | 6 |
| 3 | მომხსენებლის ერუდიცია, კითხვებზე დამაჯერებელი პასუხის უნარი | 6 |
| 4 | რამდენად იცნობს მომხსენებელი თემის გარშემო არსებულ ლიტერატურას | 6 |
| 5 | მომხსენებლის ერუდიცია, კითხვებზე დამაჯერებელი პასუხის უნარი | 6 |
| სულ | | 30 |

2. პედაგოგის რეიტინგული შეფასება

სემესტრის განმავლობაში პედაგოგის მიერ ყალიბდება სტუდენტის აკადემიური აქტიურობის შეფასება. ამ შეფასებაში გათვალისწინებული იქნება სტუდენტის ისეთი აქტივობები, როგორებიცაა საშინაო დავალების შესრულება, პრეზენტაცია სამუშაო ჯგუფში, დასმულ შეკითხვებზე პასუხი და სხვა.

| აკადემიური აქტიურობის შეფასება | მაქს. ქულა |
|--------------------------------|------------|
| შეკითხვებზე პასუხი | 10 |
| საშინაო დავალების შესრულება | 10 |
| პრეზენტაცია | 10 |
| ჯამი | 30 |

3. დასკვნითი გამოცდა

დასკვნითი გამოცდა ტარდება სემესტრის ბოლოს გამოცდებისა და მონიტორინგის ცენტრის მიერ დეკანატთან შეთანხმებული საგამოცდო ცხრილის შესაბამისად. დასკვნით გამოცდაზე დაიშვებიან მხოლოდ ის სტუდენტები, რომლებსაც შუასემესტრული და პედაგოგის რეიტინგული შეფასებების ჯამში მოგროვებული აქვთ არანაკლებ 11 ქულისა. დასკვნითი გამოცდა ჩაითვლება ჩაბარებულად თუ სტუდენტი გადალახავს მინიმალური კომპეტანციის ზღვარს, რომელიც 10 ქულის ტოლია (>10 ქულაზე).

დასკვნითი გამოცდა ჩატარდება წერიითი ფორმით. საგამოცდო ბილეთში იქნება 6 ერთქულიანი, 11 ორქულიანი და 4 სამქულიანი საკითხი. საკითხები იქნება შერჩეული დანართი 3-დან.

ტურიზმის სატრანსპორტო უზრუნველყოფა, რიდერი

| | | |
|--|-----------------------|------------|
| | საგამოცდო საკითხები | მაქს. ქულა |
| | 6 ერთქულიანი საკითხი | 6 |
| | 11 ორქულიანი საკითხი | 22 |
| | 4 სამქულიანი საკითხი | 12 |
| | სულ 21 საკითხი | 40 |

სტუდენტზე შეფასების კატეგორიის მინიჭება ხდება საბოლოო შეფასების საფუძველზე, რომელიც მიიღება **შუასემესტრული შეფასებებისა და დასკვნითი გამოცდის** შეჯამებით. დადებითი შეფასების მისაღებად სტუდენტმა უნდა მოაგროვოს 51 ქულაზე მეტი. თუ სტუდენტის ცოდნის შეფასება აღმოჩნდება 41 და 50 ქულას შორის მას ექნება დასკვნითი გამოცდის ერთხელ გადაბარების უფლება დეკანატის მიერ განსაზღვრულ ვადებში. სტუდენტის ცოდნის შეფასების სისტემას აქვს შემდეგი სახე:

| № | საბოლოო შეფასება (ქულებში) | საბოლოო შეფასება (ვერბალურად) | მინიჭებული კატეგორია |
|----|----------------------------|--|----------------------|
| 1. | 91-100 | ფრიადი | A |
| 2. | 81-90 | ძალიან კარგი | B |
| 3. | 71-80 | კარგი | C |
| 4. | 61-70 | დამაკმაყოფილებელი | D |
| 5. | 51-60 | საკმარისი | E |
| 6. | 41-50 | არადამაკმაყოფილებელი, სტუდენტს ეძლევა გამოცდის ერთხელ გადაბარების უფლება | FX |
| 7. | 0-40 | ჩაიჭრა, სტუდენტმა კრედიტის მისაღებად თავიდან უნდა გაიაროს მოდული | F |

| | |
|-------------------------------------|---|
| სილაბუსის შემდგენელი (ხელმძღვანელი) | ასოცირებული პროფესორი ნანული ჭარბაძე ტელ: (893)95 36 75 ელ. ფოსტა EMAIL: n. Charbadze@bsma.edu.ge |
| სილაბუსის შედგენის თარიღი | ოქმი № 1, 11. 01. 2016 |

