

საინჟინრო საქმე (სხვადასხვა)

საზღვარგარეთის ქვეყნების გამოცდილების დანერგვა  
საქართველოს ტურისტული სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის  
მართვაში

გვანცა არჯევანიძე

Gvantsa.arjevanidze@atsu.edu.ge

იზოლდა დანგაძე

Izolda.dangadze@atsu.edu.ge

ჯუმბერი ჩოგოვაძე

Jumber.chogovadze@atsu.edu.ge

აპაკი წერილის სახელმწიფო უნივერსიტეტი  
ქუთაისი, საქართველო

ტურიზმი საქართველოს ეკონომიკის განვითარების ერთ-ერთ პრიორიტეტულ სფეროდ არის აღიარებული და ხელს უწყობს ქვეყნის სოციალურ- ეკონომიკურ განვითარებას, განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია არსებული ტურისტული სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის კვლევა და მის მართვაში ახალი ინოვაციური ტექნოლოგიების დანერგვა. სტატიაში განხილულია ტურიზმის სფეროში მოწინავე საზღვარგარეთის ქვეყნების გამოცდილება ტურისტული სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის მართვაში. საზღვარგარეთის ბევრ ქვეყანაში და მათ შორის საქართველოში ტურიზმი გადაიქცა ქვეყნის ეკონომიკის ერთ- ერთ წამყვან დარგად და ბიუჯეტის შევსების წყაროდ. ნაშრომში მოცემულია, რომ ტურისტული სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის მართვის არსებული საზღვარგარეთული ქვეყნების გამოცდილების დანერგვა ხელს შეუწყობს საქართველოში ტურიზმის განვითარებას და მნიშვნელოვნად გაზრდის ვიზიტორთა მოზიდვას.

**საკვანძო სიტყვები:** ტრანსპორტი, ტურიზმი, ტურისტული მარშრუტები, ტურისტული ობიექტები, მენეჯმენტი.

საქართველოს, თავისი გეოპოლიტიკური მდებარეობითა და არსებული ბუნებრივი, ისტორიული თუ კულტურული რესურსებით, ტურიზმის განვითარების უზარმაზარი შესაძლებლობები აქვს.

ტურიზმის სფეროში მსოფლიოსა და საქართველოს ზრდის ტემპების შედარება აჩვენებს, რომ უკანასკნელ ხუთ წელიწადში მოგზაურების რაოდენობა საქართველოში გაცილებით უფრო სწრაფი ტემპით იზრდებოდა ვიდრე მსოფლიოში, გამონაკლისს წარმოადგენს პანდემიის პერიოდი. საერთაშორისო ტურისტული ბაზარი საქართველოს ეკონომიკური ზრდის ერთ-ერთ საკვანძო კომპონენტს წარმოადგენს.

სატრანსპორტო მომსახურების წილი ტურისტული სერვისების საერთო სტრუქტურაში შეადგენს 40% - ზე მეტს.

დღეს, როდესაც ტურიზმის საქართველოს ეკონომიკის განვითარების ერთ-ერთ პრიორიტეტულ სფეროდ არის აღიარებული და ხელს უწყობს ქვეყნის სოციალურ-ეკონომიკურ განვითარებას, განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია არსებული ტურისტული სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის კვლევა და მის მართვაში ახალი ინოვაციური ტექნოლოგიების დანერგვა. ტურისტული სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის კვლევის მნიშვნელობა განისაზღვრება იმით, რომ იცვლება ტრანსპორტის როლი ტურიზმში, ტრანსპორტი ხდება არა მარტო ტურისტების გადაადგილების საშუალება, არამედ მისი საშუალებით ხორციელდება ტურისტული რესურსების ხელმისაწვდომობა.

ტურისტული სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის მართვის სფეროში მოწინავე საზღვარგარეთული ქვეყნების გამოცდილების დანერგვა ხელს შეუწყობს საქართველოში ტურიზმის განვითარებას და ვიზიტორთა მოზიდვას.

საზღვარგარეთის ქვეყნებში სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარებასა და მენეჯმენტში განსაკუთრებულ როლს თამაშობს სახელმწიფო, რომელიც თავდაპირველად იყო ძირითადი სატრანსპორტო რესურსების მფლობელი, რჩება სატრანსპორტო ტურისტული ინფრასტრუქტურის მთავარ ინვესტორად და პასუხისმგებელია ტრანსპორტის სტრატეგიულ განვითარებაზე. ქვეყნის სატრანსპორტო პოტენციალის რეალიზაციისა და მისი ეფექტურად მართვის მიზნით, სახელმწიფოები იყენებენ შემდეგ მექანიზმებს:

- 1) სატრანსპორტო კომპლექსური საწარმოების პრივატიზება ან ნაწილობრივი პრივატიზაცია დათმობის, საიჯარო ხელშეკრულების ან საჯარო და კერძო თანამშრომლობის სხვა ფორმების საფუძველზე, სახელმწიფო ინვესტიციების მოზიდვის მიზნით;
- 2) სატრანსპორტო კომპლექსის სრულყოფილი სახელმწიფო რეგულირება და დაფინანსება;
- 3) კერძო კომპანიების მოზიდვა სახელმწიფო ქონების მართვაში მათზე საკუთრების უფლების გადაცემის გარეშე.
- 4) რამდენიმე ვარიანტის კომბინაცია.

როგორც წესი, თითოეული განვითარებული სახელმწიფო იყენებს სატრანსპორტო პოტენციალის რეალიზაციის კონკრეტული ვარიანტის შესაბამის მექანიზმს. სამოქალაქო ავიაციის სექტორში მმართველობის ამერიკული მოდელი სახელმწიფოს აეროდრომის საკუთრებას ანიჭებს და განსაზღვრავს სავალდებულო ინვესტიციას წელიწადში 1 მილიარდი

**გ. არჯევანიძე, ი. დანგაძე, ვ. ჩოგოვაძე**

დოლარის ოდენობით (Pender 2005: 323). შეერთებული შტატები მსოფლიო ლიდერია აეროპორტებისა და მგზავრთა გადაყვანების რაოდენობის მიხედვით. ევროპული მოდელი გულისხმობს აეროპორტების სახელმწიფო (რეგიონული, მუნიციპალური) და კერძო საკუთრების განსხვავებულ პროცენტულ კომბინაციას (ცხრილი 1) (Sorupia 2005: 1767) კერძო აეროპორტები საუკეთესო შედეგებს აჩვენებენ. ევროპაში აეროპორტის დამხმარე ობიექტების საქმიანობა მხოლოდ და მხოლოდ აეროპორტის ბიუჯეტის 50-60% -ს შეადგენს და ძირითადი საქმიანობიდან იღებს 40% (ცხრილი 1).

**ცხრილი 1. აეროპორტების მართვის საერთაშორისო მოდელი**

ქვეყანა	სახელმწიფო ბიუჯეტი	მუნიციპალური ერთეულის ბიუჯეტი	მოსახლეობის გადასახადები
ავსტრია	-	52	48
დიდი ბრიტანეთი	-	32	68
გერმანია	5	33	62
იტალია	61	9	30
ნიდერლანდები	78	-	22
საფრანგეთი	24	33	43
შვეიცარია	-	28	72

საქალაქო სამგზავრო ტრანსპორტის პოპულარობა სხვადასხვა ქვეყანის მოსახლეობაში განსხვავებულია: აშშ – ში იგი მოგზაურობის მთლიანი რაოდენობის 15-20% -ს შეადგენს, იაპონიასა და საფრანგეთში - 20-30%, დიდ ბრიტანეთში და გერმანიაში - 30-40%, რუსეთში - 75% -ზე (Stephen 2009: 447) მეტი, მაგრამ ტურისტები ძალიან ხშირად იყენებენ საქალაქო სამგზავრო ტრანსპორტს სხვა ქვეყანაში ყოფნის დროს. ამასთან, ყველა ქვეყანას და არა ყველა ქალაქს შეუძლია ტურისტებს შეთავაზოს მოსახერხებელი სამოგზაურო სქემები, კომფორტული და უსაფრთხო სატრანსპორტო საშუალებები, საინტერესო მარშრუტები. ამაში მნიშვნელოვან როლს ასრულებს ტურისტების ინფორმირებულობა ადგილობრივი სატრანსპორტო სისტემის შესახებ და ეფექტური მენეჯმენტი. განვითარებულ ქვეყნებში ეს სექტორი აქტიურად ავითარებს დერეგულირების, პრივატიზაციისა და სახელმწიფო სუბსიდიების დონის შემცირების პროცესებს, რათა ეტაპობრივად გადავიდეს საქალაქო სამგზავრო ტრანსპორტის საოპერაციო ხარჯების დაფარვაზე არა სახელმწიფო ბიუჯეტიდან, არამედ ადგილობრივი ბიუჯეტიდან (ცხრილი 2 და 3).

ცბრილი 2. ევროპიწ ქვეყნებში და ა.შ.შ. საქალაქო სამგზავრო ტრანსპორტიში ბიუჯეტიდან გამოყოფილი დოტაციური ინვესტიციების წილი

ქვეყანა	სახელმწიფო ბიუჯეტი	ადგილობრივი ტერიტორიული ერთეულის ბიუჯეტი
ავსტრია	50	50
დიდი ბრიტანეთი	5	95
გერმანია	43	57
იტალია	70	30
ნიდერლანდები	100	–
საფრანგეთი	50	50
შვეიცარია	1	99
აშშ	75	25

ცბრილი 3. ევროპიწ ქვეყნებში და ა.შ.შ. საქალაქო სამგზავრო ტრანსპორტიწიწ საწარმოების ხარჯების გადაფარვა სხვადასხვა ბიუჯეტიდან

ქვეყანა	აეროპორტი/ქალაქი	სახელმწიფო (ეროვნული) კუთვნილება	რეგიონული (მუნიციპალური) კუთვნილება	კერძო საკუთრება
ავსტრია	შვეხატი/ვენა		40%	60%
დიდი ბრიტანეთი	ჰიტროლუ/ლონდონი			100%
	ბირმინგემი/ბირმინგემი		49%	51%
	მანჩესტერი/მანჩესტერი		100%	
გერმანია	შენეფელდი/ბერლინი			
	ტეგელი/ბერლინი	26%	74%	
	ბრანდებურგი/ბერლინი			
	ფრანკფურტი/ფრანკფურტიწიწ მაინი	18%	53%	29%
	მიუნხენი/მიუნხენი	26%	74%	

**გ. არჯევანიძე, ი. დანგაძე, ჯ. ჩოგოვაძე**

იტალია	ფიუმინო/ რომი			100%
	მარკო პოლო/ ვენეცია	29%	38%	33%
საფრანგეთი	შარლ დე გოლი/ პარიზი	52%		48%
შვეიცარია	კლოტენი/ ციურიხი		100%	
რუსეთი	ვნუკოვო/ მოსკოვი		75%	25%
	დომოდედოვო/ მოსკოვი			100%
	შერემეტიევო/ მოსკოვი	83%		17%
	მინერალნიე ვოდი/ მინერალნიე ვოდი		100%	

იმ ქვეყნებში, რომლებიც ლიდერობენ ტურიზმის კონკურენტუნარიანობისა და ტურისტული სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარების თვალსაზრისით, მთავრობის სუბსიდიები ქალაქის სამეზავრო ტრანსპორტის ოპერაციული ხარჯების დასაფარად ნულამდე შემცირდა. ამავე დროს, ხელისუფლება ინარჩუნებს ადმინისტრაციულ, საკონტროლო და სამეთვალყურეო ხასიათის შესაბამის საკანონმდებლო რეგულირებას სატრანსპორტო საქმიანობაზე. განვითარებულ ქვეყნებში ტურისტული სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის მართვის მთავარ ტენდენციებს შორისაა:

- სატრანსპორტო საწარმოების დემონოპოლიზაცია და პრივატიზაცია;
- არსებული სატრანსპორტო ქსელების მოდერნიზაცია, მათი გამტარუნარიანობის გაზრდა;
- პროდუქციის და მომსახურების ღირებულებაში სატრანსპორტო ხარჯების მოცულობის შემცირება;
- ტრანსპორტის ახალი სახეობების განვითარება;
- დიდ ქალაქებში სატრანსპორტო საშუალებების რაოდენობის შემცირება;
- საქალაქო ტრანსპორტის პრიორიტეტული განვითარება.

განვითარებად ქვეყნებში ძირითადი ყურადღება გამახვილებულია სატრანსპორტო შესაძლებლობების გაზრდაზე, გზებისა და რკინიგზის ქსელის სწრაფ განვითარებაზე, აეროპორტების მშენებლობაზე და

ადგილობრივი ავიაკომპანიების განვითარებაზე. სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის მთავარი როლი ყოველთვის იყო ტურისტულ ადგილებში შესვლის უზრუნველყოფა. ამასთან, ამ ეტაპზე ტურისტული ტერიტორიების დაგეგმვისა და განვითარების პროგრამებში უცხოელი ექსპერტები ახლებურად განიხილავენ სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურას. ტრანსპორტის როლის გადაფასება ტურიზმში 1980-იანი წლების ბოლოს დაიწყო. მოხდა გაცნობიერება იმისა, რომ ტურისტების მზარდმა ნაკადებმა, რომლებსაც მსოფლიოს თითქმის ყველა კუთხეში მოგზაურობის შესაძლებლობა აქვთ, შეიძლება გამოუსწორებელი ზიანი მიაყენოს ზოგიერთ ტერიტორიას და გამოიწვიოს ტურისტული რესურსების დეგრადაცია (World Economic Forum 2013). განსაკუთრებით მკვეთრია ტრანსპორტსა და ტურიზმს შორის ურთიერთქმედება ეკოლოგიურად მგრძობიარე ტერიტორიებში, როგორებიცაა პატარა კუნძულები, რიფები, ოაზისები უდაბნოში, ბუნებრივი პარკები, ნაკრძალები, ხელშეუხებელი ბუნების კუთხეები და უნიკალური ბუნებრივი ობიექტები. მაგალითად, ზოგიერთი მკვლევარი აფასებს ტურიზმის გავლენას ტერიტორიების განვითარებაზე უკიდურესად უარყოფითად, პირველ რიგში რეგიონების არასათანადო მენეჯმენტისა და სატრანსპორტო ხელმისაწვდომობის გამო. მათივე აზრით, ტურიზმი და ტრანსპორტი ანადგურებს ბარიერებს და საზღვრებს, იწვევს პეიზაჟების ნელ დეფორმაციას, გარემოს დაბინძურებას, კულტურების გამარტივებას, პლანეტაზე ცხოვრების დეგრადაციას (World Economic Forum 2013). ამის მიუხედავად, ექსპერტთა უმეტესობა აცნობიერებს ტურიზმის მნიშვნელობას სოციალურ-კულტურული, ეკონომიკური კონტაქტებისთვის, ქვეყნებისა და რეგიონების განვითარებისთვის და ითხოვს ყველა შესაძლო მეთოდის გამოყენებას ტურისტულ ადგილებში სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის გამოყენების უარყოფითი შედეგების შესამცირებლად და მათი შენარჩუნებისთვის.

განვითარებული საზღვარგარეთის ქვეყნების ტურისტული ტრანსპორტის მენეჯმენტის სფეროში არსებობს სამი ძირითადი სტრატეგია:

1. ტურისტული რესურსების გამოყენების გამკაცრების ზომები, მათი შემოღობვა, მოძრაობის შეზღუდვა და გადანაწილება, ალტერნატიული სატრანსპორტო საშუალებების გამოყენების ხელშეწყობა.

2. ტერიტორიების გამოყენების რეგულირება ტერიტორიის ზონიდან გამომდინარე შესვლის შეზღუდვით / აკრძალვით, შემოსვლის საფასურის შემოღება (ყველაზე სადავო ვარიანტი), ვიზიტორებისთვის სპეციალური მოძრაობის სქემების გამოყენება, საზოგადოებრივი და კერძო სატრანსპორტო ქსელების მართვა, სიჩქარის შეზღუდვა, ვიზიტორთა

## გ. არჯევანიძე, ი. დანგაძე, ჯ. ჩოგოვაძე

---

ჯგუფების ზომა, გამოყენებული სატრანსპორტო საშუალებების მახასიათებლები, მარკეტინგი.

3. ზედამხედველობის დადგენა ტურისტული საქმიანობის ადგილმდებარეობის, მასშტაბის, საქმიანობისა და ტიპის შესახებ, რომლებიც გავლენას ახდენენ მოძრაობის ნაკადებზე.

სტრატეგიები მსგავსია და მრავალმხრივ ემთხვევა ერთმანეთს, მაგრამ არცერთი მათგანი უნივერსალური არ არის. არსებობს რამდენიმე სახელმწიფოთაშორისო პარტნიორული კავშირები, რომლებიც დაკავებული არიან ტურისტების სატრანსპორტო გადაყვანების საკითხებით მათ შორის არიან: NETS, რომელიც დაფუძნებულია Association for Sustainable Mobility ბაზაზე, G.A.S.T. – Association of Car Free Tourist Destinations და IAKF - Association of Car Free Tourist & Spa Destinations in Bavaria, MOST და სხვა.

უცხოური ტურისტული ცენტრების ხვადასხვა გზით წყვეტენ ტურიზმის სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარების პრობლემებს. პირველ რიგში, ყურადღება ექცევა საჰაერო ტრანსპორტს, ავიაკომპანიებს, აეროპორტებს, რადგან ბევრ ქვეყნებში ტურისტების უმეტესობა ჩამოდის საჰაერო გზით. დიდ ქვეყნებსა და კუნძულ სახელმწიფოებში რეგიონული და ადგილობრივი ავიაცია მნიშვნელოვან როლს ასრულებს ტურისტების გადაყვანაში. ტურისტული ავტობუსები, ტაქსები, საზოგადოებრივი ტრანსპორტი ტურისტების გადაყვანის ძირითადი საშუალებაა მასპინძელ ქვეყანაში. ავტობუსებს, მატარებლებს, ბორნებს, საზღვაო და სამდინარო გემებს იყენებენ ტურისტები როგორც ქვეყნებს შორის მოგზაურობისთვის, ასევე მათში ექსკურსიული ვიზიტების დროს. თითოეულ ქვეყანის ან რეგიონის ტურიტულ ბიზნესს აქვს პრიორიტეტი განავითაროს კონკრეტული ტიპის ტრანსპორტი. ამერიკის შეერთებულ შტატებსა და კანადაში ყველაზე მეტად განვითარებულია საავიაციო და საავტომობილო (კერძო და ნაქირავები) ტრანსპორტი. ცენტრალური ევროპის ქვეყნებში (ავსტრია, დიდი ბრიტანეთი, გერმანია, შვეიცარია) ასევე პოპულარულია რკინიგზისა და ავტობუსის მარშრუტების ყველაზე განვითარებული ქსელი, ასევე პოპულარულია მოგზაურობები მანქანებით. სკანდინავიის ქვეყნებსა და სახელმწიფოებში, რომლებსაც აქვთ კუნძულები, საზღვაო ტრანსპორტი მოთხოვნადია. იდეალური ტურისტის ტული სატრანსპორტო სისტემის მაგალითია შვეიცარიის სატრანსპორტო სისტემა, რომელმაც შექმნა და წარმატებით ფუნქციონირებს ”შვეიცარიის მოგზაურობის სისტემა”. „შვეიცარიის მოგზაურობის სისტემის“ განსაკუთრებული უპირატესობა არის სამგზაგრო დოკუმენტების მრავალფეროვნება. Zurich Card არის ბილეთი ყველა ტიპის ურბანული და საგარეუბნო ტრანსპორტისთვის. ამავე დროს ფასდაკლების ბარათი. Swiss Pass, Swiss

Youth Pass, Family Card და სხვები შექმნილია სხვადასხვა კატეგორიის ტურისტებისთვის, რომელთაც აერთიანებთ სურვილი ნახონ რაც შეიძლება მეტი და დაზოგონ ფული ექსკურსიების შეკვეთისას. საშვები მოქმედებს მთელი სატრანსპორტო ქსელისთვის. დიდია ტურისტული მოთხოვნა სარკინიგზო პანორამულ მარშრუტებზე, რომელთაგან შვეიცარიას აქვს ყველაზე მეტი: მცინვარის ექსპრესი, Mont Blanc Express, შვეიცარიული შოკოლადის მატარებელი და სხვები. ქვეყნის ტურისტული სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის საფუძველზე შეიქმნა უნიკალური ტურისტული პროდუქტი.

ტურისტებს მეტი ინფორმაციის მიღება შეუძლიათ მოგზაურობის სისტემის შესაძლებლობების შესახებ ინტერნეტში და ტურისტული ბილეთების ოფისებში დიდ სადგურებსა და აეროპორტებში, მსოფლიოს მრავალი ქვეყნის ტურისტულ კომპანიებში (Pender 2005:322). უცხოეთის ტურისტულ ცენტრებს საშუალება აქვთ მოგზაურები უზრუნველყონ ხარისხიანი ტურისტული სატრანსპორტო სერვისებით შემდეგი მიზეზების გამო:

- ყველა სახის ტრანსპორტი კარგად არის განვითარებული და კოორდინირებული, მიუხედავად საკუთრების ფორმისა;
- სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის ობიექტები აკმაყოფილებს კომფორტისა და უსაფრთხოების თანამედროვე მოთხოვნებს;
- ტურისტების უმეტესობისთვის ხელმისაწვდომია ორენოვანი საინფორმაციო გარემო;
- შემუშავებულია ტურიზმისა და ტრანსპორტის სტრატეგიული დაგეგმვა;
- უზრუნველყოფილია ტურიზმისა და სატრანსპორტო საწარმოების მართვის თანამედროვე დონე;
- ტურიზმისა და ტრანსპორტის მარკეტინგული მხარდაჭერა;
- მოქნილი ფასების შეთავაზებები სხვადასხვა კატეგორიის ტურისტებისთვის;
- უზრუნველყოფილია საზოგადოებრივი ტრანსპორტის პრიორიტეტი;
- წესებისა და ჯარიმების ხისტი სისტემა ტრანსპორტში და პარკინგის ადგილებში;

გამოიყენება მეთოდები ისტორიული ცენტრების, სპეციალურად დაცული ტერიტორიების, მაგისტრალების და ქალაქის ქუჩების დატვირთვის შესამცირებლად (შესვლის აკრძალვა / შეზღუდვა).

გარდა ზემოხსენებული პირობებისა, მუდმივად მუშავდება ახალი პროგრამები ტურიზმის სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესების მიზნით:

## გ. არჯევანიძე, ი. დანგაძე, ჯ. ჩოგოვაძე

---

ველოსიპედით გადაადგილების პირობების გასაუმჯობესებლად მოწყობილია სპეციალური ბილიკები;

დიდი ყურადღება ეთმობა ტრანსპორტის ეკოლოგიური ფორმების პოპულარიზაციას;

ზემოხსენებული მიდგომები ტურიზმის სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის მენეჯმენტთან დაკავშირებით ძირითადად დაკავშირებულია განვითარებულ ქვეყნებთან, სადაც სატრანსპორტო და ტურიზმის ინფრასტრუქტურა კარგად არის განვითარებული და მენეჯმენტის მაღალი დონით არის უზრუნველყოფილი.

განვითარებად ქვეყნებში ტურიზმის სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის მართვის პროცესს განვითარების ოდნავ განსხვავებული ვექტორი აქვს, რომლის მიზანია, პირველ რიგში, სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის შექმნა, მისი არარსებობის პირობებში, ახალი ტურისტული მიმართულებების ათვისება, განვითარება და ტურისტების ნაკადის მოზიდვა. არაბულ ქვეყნებში (არაბთა გაერთიანებულ საემიროებში, კატარში) დაიწყო ეკონომიკის გადამუშავება საწარმოო სექტორიდან მომსახურების სექტორამდე ავიაკომპანიებისა და აეროპორტების შექმნით, ქვეყნის სატრანზიტო შესაძლებლობების განვითარებით და ქვეყნის, როგორც ტურისტული დანიშნულების პოპულარიზაციით. ჩინეთის ეკონომიკა, განსაზღვრავს ტურიზმს, როგორც ზრდის წერტილს შემდგომი ეკონომიკური ზრდისათვის, ხოლო სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურას, როგორც მისი განვითარების საშუალებას (Chuk Y. Gee, Eduardo Fayos-Sola 1999: 19).

გლობალიზაციის, სატრანსპორტო საშუალებების განვითარების, ტურისტული ადგილების ფართო გეოგრაფიის პირობებში, საქართველოს ტურისტული ბიზნესი ხდება მსოფლიო ტურიზმის ინდუსტრიის შემადგენელი ნაწილი და უნდა გამოიყენოს მსოფლიოს მოწინავე ქვეყნების გამოცდილება კონკურენტული სტატუსის შესანარჩუნებლად. ტურიზმის განვითარების ძირითადი მიმართულებები და ტურიზმის სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა, რეგიონების ზოგადი პრობლემები ტურიზმის განვითარებაში, შესაძლებელია განისაზღვროს საქართველოში, როგორც ტურისტული მიზნებისათვის სატრანსპორტო მომსახურების გაუმჯობესების ძირითადი მიმართულებები.

ჩვენ მიერ შესწავლილ იქნა დასავლეთ რეგიონის რამოდენიმე ტურისტული ობიექტი, სხვა საკითხებთან ერთად (შვეიცრიაში ტურისტული ინფრასტრუქტურა), ძირითადი ყურადღება გამახვილებული იქნა ტურისტულ ობიექტამდე მისასვლელი გზების აღწერაზე, იმ მიზნით თუ რა სატრანსპორტო საშუალებისათვის მიგვეცა რეკომენდაცია კონკრეტული ტურისტული სვლაგეზისათვის.

გამოკვლევებით დადგინდა, რომ იმ ექვსი ტურისტული ობიექტიდან: ქუთაისი – ბაგრატის ტაძარი; ქუთაისი – მოწამეთა – გელათი; ქუთაისი – წყალტუბო – ყუმისთავი (პრომეთეს მღვიმე); ქუთაისი – თერჯოლა – ტყიბული – შაორის ტბა – ნიკორწმინდა ; ქუთაისი – ჭიათურა – საჩხერე – სხვიტორი (აკაკი წერეთლის სახლ მუზეუმი) – კაცხის სვეტი; ყველა ტურისტული სვლაგეზი არის თვითმყოფადი და სავალი გზის თავისებურებებიდან გამომდინარე ერთი და იგივე სახის სატრანსპორტო საშუალებების გამოყენება ტურისტების მომსახურებისათვის არ არის რეკომენდირებული. რაც შეეხება დასავლეთ რეგიონის და კერძოდ ქუთაისის სატრანსპორტო მომსახურების ბაზრს, თანამედროვე სახის, რომლითაც მოხდებოდა ტურისტების სატრანსპორტო მომსახურება კომფორტულად ამა თუ იმ ტურისტულ ობიექტზე, სატრანსპორტო საშუალებებით მეტად მწირია. ჩვენ ვთავაზობთ აღნიშნულ ფორმებს თანამშრომლობას, კვლევების ჩატარების შემდეგ ჩვენ შეგვიძლია გავცეთ რეკომენდაციები, ანუ მივაწოდოთ მათ ტურისტული პასპორტები დასავლეთ რეგიონში არსებულ ძირითად ტურისტულ ობიექტებზე სადაც სხვა ძალიან ბევრ საინტერესო ინფორმაციებთან ერთად იქნება რეკომენდაცია გაცემული სატრანსპორტო საშუალებების სახეზე, რომელიც კონკრეტულად შეიძლება იქნეს გამოყენებული მოცემული ტურისტული ობიექტის კომფორტული ათვისებისათვის. აგრეთვე ტურისტების სატრანსპორტო მომსახურების სფეროში დასაქმებული მძღოლების კვალიფიკაციის ამაღლებისათვის. იმერეთის რეგიონი ფლობს დიდ ტურისტულ პოტენციალს, გააჩნია საუკეთესო გეოგრაფიული მდებარეობა, და კარგად ერწყმის ერთმანეთს ბუნებრივი სიმდიდრეები და კულტურულ-ისტორიული მემკვიდრეობა.

ტურისტული პოტენციალის იმიჯის (სატრანსპორტო მომსახურების მიხედვით) ასამაღლებლად საზღვარგარეთის ქვეყნების გამოცდილებიდან გამომდინარე შევიშუშავთ შემდეგი რეკომენდაციები. საჭიროა შეიქმნას:

1. რეგიონული ტურისტული სატრანსპორტო მომსახურების ცენტრი, რომლის ფუნქცია იქნება:

- საქართველოს რეგიონებში ერთიანი ტურისტული სატრანსპორტო ქსელის შექმნა;
- ტურისტული სატრანსპორტო მომსახურების მაღალი ხარისხის უზრუნველყოფა ახალი საინფორმაციო-ლოჯისტიკური სისტემის დამუშავებით;
- ეკოლოგიურად სუფთა სპეციალიზირებული სატრანსპორტო საშუალებების გამოყენება;
- შეზღუდული შესაძლებლობების მქონე პირებისათვის სატრანსპორტო სექტორის, მარშრუტზე მოძრაობის შემადგენლობის ტიპის

## გ. არჯევანიძე, ი. დანგაძე, ჯ. ჩოგოვაძე

---

და მუშაობის რეჟიმების, რომელიც ყველაზე მეტად პასუხობს ეტლით მოსარგებლე პირების მოთხოვნებს: გადაადგილების მიმართულების, მგზავრობაზე დახარჯული დროის და გადაყვანის საიმედოობის მაჩვენებლების განსაზღვრა;

დღეს, როდესაც ტურიზმი საქართველოს ეკონომიკის განვითარების ერთ-ერთ პრიორიტეტულ სფეროდ არის აღიარებული და ხელს უწყობს ქვეყნის სოციალურ- ეკონომიკურ განვითარებას, განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია საფუძველი ჩაეყაროს ინკლუზიური ტურიზმის განვითარებას. ტურისტული მომსახურებით ისარგებლებენ არა მხოლოდ საქართველოში მცხოვრები შეზღუდული შესაძლებლობის პირები და უცხოელი ტურისტები, ასევე საზოგადოების მრავალი სხვა წევრი.

### ლიტერატურა

Pender L., Sharpley R. 2005. *The Management of Tourism*. London: SAGE Publications.

Sorupia E. 2005, *Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, Vol. 5, pp. 1767 – 1777, 2005 (<http://www.easts.info/online/proceedings/05/1767.pdf>).

Stephen J. Page. 2009. *Transport and tourism. Global perspectives*. 3rd edition, London: Pearson education Ltd.

*The Travel & Tourism Competitiveness Report, World Economic Forum*. 2008 (<http://www3.werforum.org/docs/WEF-TravelTourizmCompetitiveness-Report-2008.pdf>).

*The Travel & Tourism Competitiveness Report, World Economic Forum*. 2009 (<http://www3.werforum.org/docs/WEF-TravelTourizmCompetitiveness-Report-2009.pdf>).

*The Travel & Tourism Competitiveness Report, World Economic Forum*. 2011 (<http://www3.werforum.org/docs/WEF-TravelTourizmCompetitiveness-Report-2011.pdf>).

*The Travel & Tourism Competitiveness Report, World Economic Forum*. 2013 (<http://www3.werforum.org/docs/WEF-TravelTourizmCompetitiveness-Report-2013.pdf>).

*International Tourism: A Global Perspective, WTO*. 1999. WTO Tourism Education and Training Series, Editor: Chuk Y. Gee, Eduardo Fayos-Sola.

Charles R. Goeldner, University of Colorado; J.R. Brent Ritchie, University of Caldary; Robert W. McIntosh Emeritus, Michigan State University. 2002. *Tourism Principles, Practices, Philosophies*. USA.

Victor Middleton with Jackie R. 2001. *Clarke \_ marketing in Travel and Tourism*. Oxford, Third edition.

**Engineering (miscellaneous)**

**Introduction of the Experience of Foreign Countries in the Management of  
Tourist Transport Infrastructure in Georgia**

**Gvantsa Arjevanidze**

Gvantsa.arjevanidze@atsu.edu.ge

**Izolda Dangadze**

Izolda.dangadze@atsu.edu.ge

**Jumber Chogovadze**

Jumber.chogovadze@atsu.edu.ge

Akaki Tsereteli State University

Kutaisi, Georgia

*The article discusses the experience of leading foreign countries in the tourism industry, particularly in the management of tourism transport infrastructure. In many foreign countries, as well as Georgia, tourism has become one of the leading sectors of the country's economy and a stable source of revenue for the country. The paper states that the introduction of the experience of foreign countries in the management of tourism transport infrastructure will contribute to the development of tourism in Georgia and significantly increase the attraction of country for visitors.*

**Keywords:** transport; tourism; tourist routes; tourist facilities; management.

By virtue of its geopolitical situation and available natural, historical or cultural resources, Georgia has vast space for tourism development.

The comparison of the growth rates in the world and Georgia in the tourist industry indicates that over the last five years, the number of travelers in Georgia has been growing much faster than in the world, except for the pandemic period. The international tourist market is the major pillar for economic growth of Georgia. The share of transport services in the overall structure of tourist services is more than 40%.

Today, as the tourism is recognized as priority for the development of the Georgian economy and contributes to the socio-economic development of the country, it is especially important to study the existing transport infrastructure of tourism and launch new innovative techniques in its management.

Introducing the practice of leading foreign countries in the management of tourism transport infrastructure will contribute to the development of tourism in Georgia and attracting visitors.

In order to realize and effectively manage transport potential, State uses the mechanisms as follows (Pender 2005: 323):

Privatization or semi-privatization of enterprises in the transport complex, based on the concessions, lease agreements or other forms of public and private partnerships, with a view to attracting government investment;

- 1) The comprehensive government regulation and financing of the transport complex;
- 2) Attracting private companies to manage public property without the right of ownership being transferred;
- 3) A combination of various options.

Among the major trends in the management of tourism transport infrastructure in developed countries, the following can be identified (Sorupia 2005: 1767):

- Demonopolization and privatization of transport enterprises;
- Modernization of the existing transport networks and raising their carrying capacity;
- Reducing the cost of transportation in the value of products and services;
- Development of the new modes of transport;
- Reducing the number of vehicles in large cities;
- Prioritizing urban transport development.

There are three main strategies in the field of tourism transport management in the developed foreign countries:

1. Measures to tighten the use of tourism facilities, their fencing, traffic restriction and redistribution, promotion of the use of alternative modes of transport;
2. Regulating land use by restricting/prohibiting entry from the particular territory zone, the introduction of charges for the entry (the most debatable option), use of special traffic schemes for visitors, management of the public and private transport networks, the speed limitation, the maximum size of groups of visitors, characteristics of vehicles used, and marketing.
3. Providing supervision over the location, the extent of the range and type of tourist activities that affect traffic flows.

The strategies are similar and multifaceted, but none of them is universal. There are several inter-State partnership unions, dealing with tourism transportation, including: NETS, which are established on the basis of the Association for Sustainable Mobility; G.A.S.T. – based on the Association of Car Free Tourist Destinations and IAKF – based on the Association of Car Free Tourist & Spa Destinations in Bavaria, MOST, etc.

The foreign tourist centers address in different ways the issues of tourism transport infrastructure development. Consideration is given first to air transportation, airline companies and airports, most travelers enter many

countries by air. In large countries and island States, the regional and local airline companies play an important role in tourist arrivals. Tourist buses, taxi and public transport are a primary means for the transportation of tourists in the host country. Buses, trains, ferries, sea and river vessels are used by the tourists for both voyages between the countries and circular tours in these countries. Tourist business of each country or region prioritizes the development of a particular mode of transport.

The foreign tourist centers are able to provide travelers with high-quality tourist transport services for the following reasons (Stephen 2009: 447):

- All types of transport are well developed and coordinated, regardless of the form of ownership;
- Transport infrastructure facilities meet modern standards of comfort and safety;
- A bilingual information environment is available for most tourists;
- Strategic planning of tourism and transport has been developed;
- Modern level of management of tourism and transport enterprises is provided;
- Marketing support for tourism and transport is provided;
- Offering different categories of tourists flexible prices;
- Priority of public transport is accorded;
- A strict system of rules and fines in transport and parking areas;
- The use of methods for reducing congestion in the historic centers, special protected territories, highways and city streets (prohibition / restriction on entry).

In addition to the above conditions, new programs are constantly being developed with a view to improving the tourism transport infrastructure:

- Special paths have been arranged to improve the conditions for cycling;
- Much attention is paid to the promotion of environmentally sound transport modes. forms of transport

The aforementioned approaches to tourism transport infrastructure management are mainly associated with developed countries where the transport and tourism infrastructure is well developed and provided with a high level of management.

The process of management of tourism (World Economic Forum 2013) transport infrastructure in developing countries has a somewhat different vector of development, the aim of which is primarily to create transport infrastructure, in its absence, to develop new tourism destinations, as well as to develop and attract tourist flows. In the Arab countries (United Arab Emirates, Qatar), transformation of the economy from the manufacturing sector to the service sector started with

the creation of airline companies and airports, the development of the country's transit facilities, and the promotion of the country as a tourist destination. China's economy defines tourism as a starting point for further economic growth, and transport infrastructure as a means of its development.

In the contexts of globalization, development of the vehicles, geographical expansion of tourist spots, the tourism business in Georgia is now becoming an integral part of the world tourism industry, and it should use the experience of the leading countries in the world in order to maintain its objective to be a competitive country. The main lines of development of tourism and tourism transport infrastructure, common challenges of the regions in tourism development, can be defined in Georgia as key points for improving transport services for tourism purposes.

We have studied several tourist sites in the western region, among other issues (we studied the tourism infrastructure), the main focus was on the description of the traffic roads to the tourist destination, with a view to point the means of transport we were recommended for a particular tourist route. The studies revealed six tourist sites, such as Kutaisi - Bagrati Cathedral; Kutaisi - Motsameta - Gelati; Kutaisi - Tskaltubo - Kumistavi (Prometheus Cave); Kutaisi - Terjola - Tkibuli - Shaori Lake - Nikortsminda; Kutaisi - Chiatura - Sachkhere - Skhvitvori (Akaki Tsereteli House Museum) - Katskhi Pillar, all tourist routes are original and due to the characteristics of the road, the use of the same type of transport is not recommended for tourist services. As for the transport services market in the western region, in particular in Kutaisi, there is a lack of modern type of transport services that would provide comfortable transport services to tourists at this or that tourist facility. We offer cooperation to these firms, and after conducting research, we can work out recommendations, that is, provide them with tourist passports to the main tourist facilities in the western region where along with many other interesting information, there will be recommended the types of vehicles that can be used for particular tourist facility, and these recommendations can also be used for raising the qualification of drivers employed in the field of tourist transport services.

To enhance the image of tourism potential (in terms of transport services), it is necessary to create:

1. The regional tourist transport service center, which will be aimed at:
  - creating an integrated tourist transport network in the regions of Georgia;
  - ensuring high quality tourist transport services by developing a new information-logistics system;
  - using the environmentally friendly specialized vehicles;

- providing transport scheme for people with disabilities, type of train rolling stock and operating modes that are particularly suited to the needs of wheelchair users: determining the direction of movement, travel time and transportation reliability.

Today, when tourism is recognized as one of the priorities for the development of the economy of Georgia, and it contributes to the socio-economic development of the country, it is especially important to lay the foundation for the development of inclusive tourism. Not only people with disabilities living in Georgia and foreign tourists, but also many other members of society will benefit from the tourism services.