

I. თემა: ტრანსპორტის განვითარების ზეგავლენა ტურიზმზე

შესავალი

მგზავრთა გადაადგილების ეტაპი ერთ-ერთი მნიშვნელოვანია ტურიზმის ორგანიზაციის საქმეში. ამ ეტაპის დაგეგმვა, ორგანიზაცია და გაძღვლა, ტუროპერატორებისა და გადაყვანთა ერთობლივი საქმიანობაა. ერთის მხრივ, გადაადგილება დანიშნულების ადგილამდე მიღწევის საშუალებაა, სადაც ხორციელდება მოგზაურობის ძირითადი ფაზა (დასვენება, გართობა და სხვა), ხოლო მეორე მხრივ, თვითონ გადაყვანა (გადაადგილება) არის მოგზაურობა, ხოლო ზოგჯერ გადაადგილების საშუალებები (გემი, მატარებელი) წარმოადგენენ დამისთვის ადგილებს. გადაყვანის საშუალებების მიზანია არა მარტო ტურისტებისა და მოგზაურთა ტრანსპორტირება და მათი ბარგის გადატანა ერთი ადგილიდან მეორეში, იგი გამოიყენება აგრეთვე როგორც გართობის, სპორტის საშუალება, სამუზეუმო კოლექციების საგანი, მოდელირების და ვაჭრობის საგანი.

გადაადგილების თითოეული ხერხი და სატრანსპორტო საშუალებების გამოყენების მეთოდი გამოსადეგია ტურისტული პროდუქტისა და ტურების ფორმირებისათვის მათი მიმართულების, მიზნებისა და ადგილმდებარეობის განსასაზღვრად და წარმოადგენს ტურისტული საქმიანობის საგანს.

სასწავლო კურსი დაყოფილია თავებად გადაადგილების ცალკეული სახეებისა და ხერხების შესაბამისად და სატრანსპორტო საშუალებების თავისებურებების შესაბამისად. გადმოცემულია სატრანსპორტო სახეების ფორმირების ისტორია, თანამედროვე მდგომარეობა და ტურიზმის მიზნებისათვის მათი გამოყენების პერსპექტივები. მოიცავს გადაყვანის ყველა შესაძლო მეთოდი და საშუალება, რომელიც გამოიყენება ტურისტული პროდუქციის რეალიზაციის პროცესში.

მოგზაურობა ეს არის ადამიანთა გადაადგილება დროსა და სივრცეში, ხოლო ადამიანი, რომელიც მოგზაურობს მიზნების, მიმართულებებისა და გამოყენებული სატრანსპორტო საშუალებებისა და დროის შუალედისაგან დამოუკიდებლად, ეწოდება მოგზაური. მოგზაურობის მიზნების თავისებურებებიდან გამომდინარე შეიძლება მოგზაურს ეწოდოთ: ფეხითმოსიარულე, მხედარი, ველოსიპედისტი, იახტსმენი, მეზღვაური, კოსმონავტი, ბიზნესმენი, ნატურალისტი და სხვა.

მოგზაურობა და ტურიზმი **travel & tourism** – ორი დამოუკიდებელი ცნებაა, რომელიც აღწერს ადამიანის საქმიანობის განსაზღვრულ სახეს, იქნება ეს დასვენება, პასიური თუ აქტიური გართობა, სპორტი, გარემომცველი ბუნების შეცნობა, ვაჭრობა, მეცნიერება, მკურნალობა და სხვა მრავალი.

ცალკეული ინდივიდუუმების, ჯგუფების და მრავალი ხალხისათვის მოგზაურობა ცხოვრების წესია, რომელიც დადგენილია საუკუნეების წინ და ამოწვეულია საცხოვრებელი ადგილის კლიმატური თავისებურებებით და გარემოებებით. სეთებს მიეკუთვნებიან მაგალითად მომთაბარე ტომები – ბელუჯები, ბედუინები, ბოშები, იძულებით გადაადგილებულნი და სხვა. მომთაბარეები თავის საქონლის ჯოგებთან ერთად გადაადგილდებიან საძოვრების ათვისებასთან დაკავშირებით, მათ ვერ აჩერებთ სახელმწიფო საზღვრებიც კი; ბელუჯები მუდმივად მიგრირებენ პაკისტანიდან ავღანისტანში და პირიქით, ამასთან იცვლიან კლიმატს და საქონლისათვის საძოვრების მდგომარეობას; ზოგიერთი სამუშაოს საძებნელად აშშ-ს სამხრეთიდან ჩრდილოეთისაკენ მიემართება, ყოველწლიურად ათასობით სეზონურად მომუშავე სოფლის მეურნეობის მუშაკი გადაადგილდება ერთი ადგილიდან მეორეზე მოსავლის ასაღებად.

ამრიგად, მოგზაურობა ეს არის ადამიანთა გადაადგილება დროსა და სივრცეში; ხოლო ადამიანს, რომელიც მოგზაურობს მიზნის, მიმართულების, გადაადგილების საშუალებისა და დროის შუალედისაგან დამოუკიდებლად, მოგზაური ეწოდება.

სამეცნიერო-ტექნიკურ პროგრესამდე XIX და XX საუკუნეებში მოგზაურობა გრძელდებოდა წლების და ათწლეულების განმავლობაში. თანამედროვე სატრანსპორტო საშუალებები კი ადამიანს საშუალებას აძლევს გადალახოს გიგანტური მანძილები საკმაოდ სწრაფად. ადამიანმა შემოუფრინა და იმოგზაურა მთვარეზე. ზებეკერით საჰაერო ლაინერებს შეუძლია ტურისტები რამდენიმე საათში გადაიყვანოს რომელიმე კონტინენტზე. სწრაფმავალ საზღვაო კატამარანებს შეუძლიათ გადალახონ ატლანტიკური ოკეანე ორ დღე-ღამეში. სწრაფმავალი სარკინიგზო მატარებლები მოძრაობენ 350 კმ და მეტი საათის სიჩქარით.

სამეცნიერო-ტექნიკური პროგრესის ეპოქის დასაწყისში გადაყვანების (გადაადგილების) სფეროში დაიწყო ტურიზმის ერა ჩვენი პლანეტის მილიონობით მაცხოვრებლებისათვის. თურიზმმა განვითარების

მეტ აქტიურობას მიაღწია XX საუკუნის მეორე ნახევარში მძლავრი სამგზავრო საპაერო ლაინერების შექმნით, რომელსაც შეუძლია განახორციელოს მასშტაბური გადაზიდვები ოკეანეებს შორის.

დღეისათვის ტურიზმი გახდა მასობრივი მოვლენა და ტურისტულ მოგზაურობაში მონაწილეთა რაოდენობამ 2 მლრდ-ს აღწევს (WTO).

ტურისტის მიზანია უმოკლე დროში ჩავიდეს მოგზაურობის ადგილას თუ ქვეყანაში და დაასრულოს ეს მოგზაურობა აღნიშნულ ტურისტულ ცენტრსა თუ რეგიონში, ამასთან, გადაადგილების მთავარი ეტაპი მინიმუმზე უნდა იყოს დროში. გამონაკლისია ისეთი ტურისტული პროგრამები, სადაც გადაადგილება არის ტურის ნაწილი, რადგან ტურისტი ცხოვრობს და იკვებება სატრანსპორტო საშუალებაში (ავტობუსში, რკინიგზის ვაგონში, კომფორტაბელურ საზღვაო ან სამდინარო ლაინერებში).

საერთაშორისო ტურისტულ მარშრუტებზე გადაყვანის ეტაპი მოიცავს რამდენიმე სხვადასხვა პროცესს, კერძოდ, მას ჩვეულებრივად თანსდევს საბაჟო, სასაზღვრო, ფისკალური და სანიტარული ფორმულები, ამ ეტაპზე შიძლება ადგილი ქონდეს გარკვეულ დისკომფორტს, რომელიც დაკავშირებულია ბარგის გადატანასთან, ტრანსპორტში მოუხერხებელ ჯდომასთან; უჩვეულო პირობები ხშირად იწვევს გართულებებს ფრენისას, დაჯდომისას, რყევებისას და სხვა შედეგების გამო; ეს კი, უარყოფითად მოქმედებს მოგზავრის ჯანმრთელობაზე. ყოველივე ამის გამო ტურისტი ისწრაფვის მინიმუმამდე დაიყვანოს გადაადგილების დრო განსაზღვრული კომფორტისა და დანახარჯების ადეკვატურობის შესაბამისად.

მაშასადამე მოგზაურობასი გადაყვანის ეტაპი აუცილებელი რეალობაა და ჩვენი მიზანია მისი ეფექტური ხერხებითა და მეთოდებით გადაწყვეტა. ე.ი. რაც მომგებიანი აღმნდება, როგორც ტურისტისთვის ასევე ტურისტული ბიზნესისთვის.

1. მოგზავრთა გადაყვანა - ტურისტული პროდუქტის ერთ-ერთი ძირითადი შემადგენელი

ტურისტული პროდუქტი არის ის, რისი შეთავაზებაც შეუძლია ტურისტისათვის ტურისტულ ცენტრს მოგზაურობის მიზნიდან გამომდინარე. ტურისტული პროდუქტი ძირითადად ეფუძნება დანიშნულების ადგილის – დესტინაციის ტურისტულ რესურსებს – ბუნებრივ-კლიმატურ, ისტორიულ, სოციალურ-კულტურულ, სამეცნიერო-ტექნიკურ და სხვას, რომელსაც შეუძლია დააკმაყოფილოს ტურისტის მოთხოვნილებანი მოგზაურობის პროცესში. არსებულმა რესურსებმა ტურისტული ხასიათი რომ შეიძინოს, უნდა გვქონდეს ცოდნის მოწესრიგებული სისტემა და ტურიზმის სფეროში მომსახურების გაწევის პროფესიონალიზმი. საჭიროა აგრეთვე ტურისტული ინდუსტრიის საწარმოთა სისტემა და სხვა საზოგადოებრივ სოციალური და პოლიტიკურ-ეკონომიკური პირობები, რომელიც განსაზღვრავს რესურსების ხელმისაწვდომობას და საზოგადოებისაგან მის მოთხოვნას. ჩამოთვლილი წყაროები წარმოქმნიან ურთიერთობათა მოწესრიგებულ სტრუქტურას, რომლებიც ურთიერთდაკავშირებულნი არიან და ცალკე არსებობისას ისინი ტურისტულ პროდუქტს არ ქმნიან.

ტურისტი მოხმარებულ ტურისტულ პროდუქტისთვის იხდის ფულს, ე.ი. ამ შემთხვევაში ადგილი აქვს ფინანსურ ნაკადებს, მათ შორის უცხოური თუ ეროვნული ვალუტის რეალურ ფულად მასას. ტურისტების მომსახურება დესტინაციის ადგილობროვ მოსახლეობას უზრუნველყოფს სამუშაო ადგილით, რაც თავის მხრივ ავსებს ეროვნულ ბიუჯეტს.

ამრიგად, ტურისტული პროდუქტი ეს არის რთული კომპლექსი, რომელიც მოიცავს:

- ტურისტულ მომსახურებას, რომელსაც ეწევიან ტურინდუსტრიის საწარმოები;
- სამუშაოს, რომელიც ხელს უწყობს და თან სდევს მომსახურების მოხმარებას;
- საქონელს (პროდუქციას).

მომსახურების, სამუშაოს და საქონლის ყველა ეს კატეგორია შეიძლება ჩართული იქნას ტურის შემადგენლობაში და გადახდილი იქნას ტურისტის მიერ წინასწარ, აგრეთვე შეიძლება დაიჯავშნოს და ტურისტის მიერ გადახდილი იქნას ადგილზე. მომსახურების, სამუშაოს და საქონლის მნიშვნელოვანი ნაწილი ტურისტის მიერ შეიძლება შექმნილ იქნეს დესტინაციაში დამოუკიდებლად, თავის შესედულებებისა-მებრ.

მივაკუთვნოთ თუ არა საწარმო ტიპურ ტურისტულ თუ არატიპურს, წყდება საკმაოდ მარტივად. საწარმო მიეკუთვნება ტიპურ ტურსაწარმოს კატეგორიას თუ იგი ესადაგება ტურინდუსტრიის საწარმოს განსაზღვრებას და მისი საქმიანობა ტურისტთა მომსახურებაში შეადგენს სამუშაოთა მთელი მოცულობის არანაკლებ 60%-ს. სხვა მონათესავე საწარმოები ემსახურებიან მოსახლეობის სხვა კატეგორიას, მათ შორის ტურისტებსაც და ექსკურსანტებსაც (10-12% სამუშაოთა მოცულობისა). ე.ი. ტურისტული პროდუქტის გენერაციაში თითოეული მონაწილე ქმნის შესაბამისი დონის პროდუქტის თავის ელემენტს.

შეიძლება გამოვყოთ ტურისტული პროდუქტი:

- ტუროპერატორის, ტურსააგენტოს;
- დანიშნულების ადგილის;
- ტურისტული რეგიონის ან ქვეყნის.

მაგ., ქართველი ტურისტი კონკრეტული ფირმისგან შეიძენს საგზურს სანკტ-პეტერბურგის ტურზე, გადაიხდის მგზავრობის, განთავსების, კვების და საექსკურსიო მომსახურებისათვის, მუზეუმებში, კინოში, კაზინოში და ა.შ. შესვლისათვის, მაგრამ სანკ-პეტერბურგის ძირითად ღირსშესანიშნაობებს, მისი არქიტექტურული ანსამბლების იერსახეს, მდინარეებს, არხებს, “თეთრ ღამეებს”, ნევაზე ხიდების აკეცვას იგი დაინახავს ზოგადად როგორც დესტინაციის პროდუქტს.

სხვადასხვა დონის ტურპროდუქტის გენერაციის პროცესში მონაწილეობენ ტურისტულ ცენტრის სხვადასხვა საწარმოები და ადმინისტრაცია. ეს თეზისი გარკვეულწილად ხსნის ტურისტული პროდუქტის ეკონომიკურ არსს და მისი ცალკეული ელემენტებისა და მოვლენების ეფექტიანობას. ტურისტული ფირმა ასრულებს მხოლოდ დესტინაციამდე ტურისტის გამცილებლისა და ტურპროდუქტის მხოლოდ ნაწილის მოხმარების ორგანიზატორის როლს.

ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, შეიძლება დავასკვნათ, რომ ტურისტული ინდუსტრია არის სხვადასხვა საწარმოთა და მეწარმეთა ურთიერთდამოკიდებული სისტემა, რომელიც ტურისტებს უზრუნველყოფს ყველა აუცილებელი ტურისტული მომსახურებით, საქონლითა და სამუშაოთი. მსოფლიოში მასობრივი ტურიზმის ინტენსიურმა განვითარებამ შესაბამისად გამოიწვია ტურინდუსტრიის მომიჯნავე დარგების, მეცნიერების, კულტურის და განათლების სისტემის ადეკვატური განვითარება. აქედან გამომდინარე, ტურისტული ინდუსტრია წარმოადგენს სატრანსპორტო საშუალებების, განთავსების, საზოგადოებრივი (მასობრივი) კვების, გართობის, სპორტული, სამკურნალო, რელიგიურ-საკულტო, შემეცნებითი, საქმიანი და სხვა დანიშნულების ორგანიზაციების, ტუროპერატორული და სააგენტო საქმიანობით დაკავებული და ასევე ტურისტულ-საექსკურსიო და გიდ-თარჯიმნების მომსახურების მომწოდებელი ორგანიზაციების ერთობლიობას. აუცილებელია, რომ ყველა ეს ორგანიზაცია ჰარმონიულად ავსებდეს ერთმეორეს და მოხმარებლისათვის ყველა საჭირო მომსახურებას ახორციელებდეს რაოდენობრივი, ხარისხობრივი და ტურიზმის ცალკეული მომსახურების სახეების მიხედვით.

2.სატრანსპორტო საშუალებების სახეები და მათი მახასიათებლები

გადაყვანის სისტემა, ტურისტების ქვეითი გადაადგილების გამოკლებით, განისაზღვრება ტექნიკური პროგრესის დონით და მოხმარების საფუძველზე სტაბილურად მიმდინარეობს მისი ფორმირება. გადაყვანის სხვადასხვა საშუალებები შეიძლება დაჯგუფდეს შემდეგნაირად:

- ცხოველების – სპილოები, აქლემები, ცხენები, ვირები, ძაღლები;
- გადაადგილების სახმელეთო მექანიკური საშუალებები (ველოსიპედი, მანქანა, ავტობუსი, რკინიგზა);
- გადაადგილების საჰაერო საშუალებები:
- წყლის ტრანსპორტი – ნავები, ტივები, მდინარის, საზღვაო წყლის ზედა და წყალქვეშა ხომალდები; დღეს, ცივილიზებულმა ქვეყნებმა განავითარეს ჩქაროსნული მატარებლები (სიჩქარე 360 კმ. სთ-ში), რომლებიც ზოგიერთი მიმართულებით გარკვეულ კონკურენციას ავიაციასაც უწევენ. პირველი ასი წელი, ტურიზმი ძირითადად გადაყვანის სარკინიგზო და საზღვაო საშუალებებს ემყარებოდა (მაგ., თომას კუკი).

XX საუკუნის შუა პერიოდში ტექნიკური პროგრესმა შესაძლებელი გახადა საჰაერო გადაყვანები განხორციელებულიყო თანამედროვე ავიალინერებით, რომლებიც 300 მგზავრს იტევს და დამატებითი გამართვის გარეშე ახორციელებენ 12 ათას კმ-ს. ზებგერითმა თვითმფრინავებმა მკვეთრად შეამცირა მანძილი კონტინენტებს შორის.

თუ საპაერო საშუალებები მომხმარებლებს 5 კლასის მომსახურებას სთავაზობს, მსხვილ საკრუიზო გემზე მომსახურების 14 კლასია. კლასების მიხედვით რანჟირება ანალოგიურია სარკინიგზო ვაგონებისთვის, ავტობუსებისთვისა და სასტუმროებისთვისაც.

სატრანსპორტო საშუალებების საერთაშორისო სტანდარტული კლასიფიკაცია

კატეგორიები	თანრიგები
-საპაერო ტრანსპორტი	1. რეისები განრიგის მიხედვით; 2. რეისები განრიგის გარეშე; 3. სხვა საპაერო გადაზიდვები.
-საწყალოსნო ტრანსპორტი	1. სამგზავრო ხაზები და ტივები; 2. კრუიზები; 3. სხვა.
-სახმელეთო ტრანსპორტი	1. სარკინიგზო ტრანსპორტი; 2. საერთაშორისო და საქალაქო ავტობუსები, საზოგადოებრივი ტრანსპორტი; 3. კერძო ავტომანქანები 8 ადამიანის ტევადობით; 4. საავტომობილო საშუალებების გაქირავებით; 5. სახმელეთო ტრანსპორტის სხვა საშუალებები

ცხრილში აღნიშნული ტრანსპორტის სახეები მოცემულია ძალიან შეკუმშულად. თუ თითოეულ კატეგორიას უფრო ფართოდ წარმოვადგენთ, მაშინ:

- **საპაერო ტრანსპორტი** შედგება:
 - საპაერო ბურთებისა და დირიჟაბლისაგან, პლანერებისა და დელტაპლანერებისაგან, პარაშუტებისაგან;
 - ვერტმფრენებისაგან;
 - მცირე ავიაციის ტვითმფრინავებისაგან, ჰიდროტვითმფრინავებისაგან, ფართოფიუჟელაჟისა და ზებგერითი თვითმფრინავებისაგან;
 - კოსმოსური აპარატებისაგან.
- **სამდინარო და საზღვაო ტრანსპორტი** მოიცავს:
 - ტივებს და სანიჩბოსნო ნაგებს;
 - იალქნიან გემებს;
 - მცირე ფლოტის ნაგებს და გემებს მექანიკური მართვით;
 - სამდინარო და საზღვაო გემებს;
 - გემებს საპაერო ბალიშებზე;
 - წყალქვეშა ნაგებს (გემებს).

მგზავრთა გადაყვანის ყველა სახეს და ქვესახეს აქვს მათი გამოყენების მრავალი ვარიანტი და რეალიზაციის ტექნიკური საშუალება.

ტრანსპორტის თითოეულ სახეს გააჩნია თავისი ისტორია, ჩამოყალიბების ეტაპები და განვითარების ხერხები, მეთოდები, აპარატებისა და საშუალებების კონსტრუქციები. გადაადგილების სახე და საშუალება შეირჩევა და გამოიყენება აუცილებლობისა და რაციონალურობიდან გამომდინარე, გაითვალისწინება გარემო პირობების თავისებურებები, ადგილის რელიეფი, კლიმატური პირობები, მიზნები და დანიშნულება, სიჩქარე და მგზავრთა ტევადობა, აგრეთვე მომხმარებელთა გადახდისუნარიანობის დონე.

ამჟამად ტურისტებისა და მგზავრთა გადაყვანები მსოფლიოში მნიშვნელოვანწილად დაახლოებულია და სატრანსპორტო სახეების მიხედვით 40%-ზე მეტი მოდის საავტომობილო ტრანსპორტზე, 45%-მდე – საპაერო ტრანსპორტზე, სარკინიგზოზე – 7% და საზღვაო სამდინარო ტრანსპორტზე – 8%.

სატრანსპორტო საშუალებების შერჩევა

ნორმალური ადამიანისათვის ყოველდღიური გადაადგილებისაგან განსხვავებით, ყოველი მნიშვნელოვანი გადაადგილება სერიოზული მორალური და ფიზიკური დატვირთვაა. ეს ყველასათვის უჩვეულოა გარდა მოსახლეობის იმ მცირე ჯგუფებისათვის, რომლებიც კეთილგანწყობილნი არიან გადაყვანისა და გადაადგილებისადმი ცხოვრების წესიდან ან საქმიანობიდან გამომდინარე. ასეთ კატეგორიას მიეკუთვნებიან: კომივოიაჟერები, სატრანსპორტო სფეროს მუშაკები - მძღოლები, პილოტები, ბორტგამცილებლები და სხვა პერსონალი, რომელიც მიეკუთვნება **crew**-ს კატეგორიას.

გადაადგილების შერჩევისას ტურისტისათვის მთავარია:

- მოგზაურობის მთავარი და თანამდევ მიზნები;
- დესტინაციის მიმართულება და ადგილმდებარეობა.
ალტერნატიული ვარიანტის შერჩევისას მნიშვნელოვან გავლენას ახდენენ ისეთი ფაქტორები, როგორცაა:
- სეზონურობა;
- დანიშნულების ადგილას დროულად მიყვანა (და არა სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის სიჩქარე);
- კომფორტულობა, ინფორმაციულობა (ფანჯარასთან ჯდომა და ყურება, რაც მგზავრობასთან ერთად ინფორმაციის მიღების საშუალებას იძლევა და სხვა);
- უსაფრთხოება;
- ბარჯის არსებობა;
- მომხმარებლის გადახდისუნარიანობა.

არანაკლები მნიშვნელობა აქვს მოგზაურის ფიზიკურ მდგომარეობას, მის ასაკს, შესაძლებლობას, რომ გადაიტანოს სპეციფიკური დატვირთვა. როგორც წესი, ყოველი მოგზაურობისას გამოიყენება გადაადგილების სხვადასხვა სახე, განსაკუთრებით, შორეულ მანძილზე ან ადგილის რთული რელიეფის პირობებში, წყლის სივრცეების გადალახვისას, ქალაქებში გადაადგილებისას და სხვა.

გერმანიაში, გადაადგილების საშუალებების შერჩევისას, ტურისტებისათვის ხელსაყრელია ჩქაროსნული რკინიგზით გადაადგილება, ვიდრე ავტობუსით ჩქაროსნულ ავტომაგისტრალზე. ავტობანი ხშირად გვერდებზე შემოსახლდრულია 3-5 მეტრის საფარით და ტურისტი გარდა ამ ღობისა და ოთხ რიგად მოხმაურე ავტომანქანებისა და დიდი სიჩქარისა, ვერაფერს ხედავს. ჩქაროსნული მატარებელი კი მათ სთავაზობს ვაგონში სიმყუდროვეს და მეტის დანახვის შესაძლებლობას (მიუხედავად სუპერექსპრესის დიდი სიჩქარისა – 250 კმ სთ-ში).

გამოყენებული სატრანსპორტო სახეებიდან შიძლება ბევრისთვის ოპტიმალური ვარიანტი იყოს მოგზაურობა რკინიგზით. მგზავრი ჯდება მატარებელში ერთი რომელიმე ქალაქის ცენტრში და ჩადის სხვაგან ისევე ქალაქის ცენტრში. რკინიგზის სადგურებთანაა მეტროსადგური, ტრამვაი, ტაქსი, რომელიც საშუალებას იძლევა სწრაფად მივიდეს მგზავრი დანიშნულების ადგილას.

შიდიშება არჩეულ იქნას მოგზაურობა თვითმფრინავით. ბუნებრივია, თვითმფრინავის მოძრაობის სიჩქარე შეუდარებლად მაღალია, მაგრამ აეროპორტიდან დანიშნულების ადგილას მისვლამდე კიდევ დამატებითი დროა საჭირო, თანაც უნდა გავითვალისწინოთ საცობები გზაში, აგრეთვე აეროპორტებში მგზავრთა ჩასხდომა-გადმოსხდომის პროცედურები და რეგისტრაციაში გატარების დრო, რომელიც რამდენიმე საათს მოიცავს. მოკლე მანძილზე ფრენისას დროში მოგება მინიმალურია, მაგრამ შორ მანძილზე საჰაერო გადაადგილებაში თვითმფრინავს მეტოქეობას ვერცერთი ტრანსპორტი ვერ უწევს.

ანალოგიური სიტუაცია წარმოიქმნება მაგ., პარიზიდან ლონდონში გადასადგილებელი საშუალების შერჩევისას. სუპერჩქაროსნული ექსპრესი **Euro Star**-ი, რომელიც მიემგზავრება ლა-მანშის სრუტის ევროგვირაბით, სერიოზულ კონკურენციას უწევს საჰაერო გადაყვანებს ამ მარშრუტზე. ამავე დროს მოგზაურობის დრო რკინიგზით მატარებელ **Euro Star**-ით შეადგენს მხოლოდ 3 საათს.

მოკლე მანძილზე მომგებიანია გადაადგილება ფეხით ან ველოსიპედით. 5-დან 500 კმ-ის მანძილზე უფრო რაციონალურია გამოყენებული იქნას საავტომობილო სახის ტრანსპორტი, 30-დან 1500 კმ-ზე – სარკინიგზო ტრანსპორტი, ხოლო ავიაცია არარენტაბელურია 500 კმ-ზე ნაკლებ მანძილზე.

გადაზიდვების ეფექტიანობისა და დროის გონივრული შერჩევის ეფექტიანობაზე შეფასების მსჯელობისას დაცული უნდა იქნას პრინციპი - „გააჩნია სად, როდის, რატომ და რამდენი“. ზოგიერთ ადგილებში არ არის სატრანსპორტო საშუალებების ალტერნატიული სახის არჩევის საშუალება. იმიერპოლარეთის ბევრ ადგილას გზები არ არსებობს, საწყლოსნო ტრანსპორტის გამოყენება შეუძლებელია ყინულების გამო, ამიტომ გამოიყენება ან ვერტმფრენი, ან მცირე ავიაცია, ან ადგილობრივი გადასადგილებელი საშუალებები – ირმებით ან ძაღლებით, ან თუ მდებარეობა ხელს უწყობს – ყველგან-მაგლებით და საჰაერო ბალიშების გამოყენებულ სატრანსპორტო საშუალებებით.

აშშ-ში მძლავრად განვითარებული ავტომობილით ტვირთების გადაზიდვა და მგზავრთა გადაყვანა. ეს ქვეყანა არსებითად ავტომობილის სამშობლოა და მსოფლიოს სხვა ქვეყნებთან შედარებით უფრო მეტად არის ავტომატიზირებული. საშუალოდ თითოეულ ოჯახზე მოდის ორი მსუბუქი ავტომობილი. აღსანიშნავია ის გარემოებაც, რომ აშშ-ში ჩასულმა ემიგრანტებმა თავდაპირველად უნდა მიიღონ მართვის მოწმობა, შემდეგ უნდა ეძებონ სამუშაო. სულ ქვეყანაში 6 მლნ. კმ-ი საავტომობილო გზაა, მათგან 67500 კმ-ი მიეკუთვნება საგზატკეცილო გზების განრიგის მქონე საგზაო ქსელს, რომელიც მთავარ ქალაქებს აერთიანებს. ეს არის ორ და ოთხხოლიანი გზატკეცილები შესანიშნავი ასფალტის საფარით. ამ გზების საშუალებით ხდება აშშ-ს ყველა საავტომობილო გადაზიდვების 20%. გზების ნაწილი, დაახლოებით 7500 კმ-ი წარმოადგენს ფასიანს. ეს გზები კერძო კომპანიების კუთვნილებაა, რომელიც შესანიშნავადაა მოვლილი. აღსანიშნავია, რომ ევროპაში ჩქაროსნული გზების 40%-მდე ფასიანია.

ევროპაში განვითარებულია საავტომობილო და სარკინიგზო ტრანსპორტი. საფრანგეთსა და გერმანიაში სარკინიგზო მაგისტრალების მაღალი სიმჭიდროვეა. სულ გერმანიაში 2500 კეთილმოწყობილი სარკინიგზო სადგურია. გერმანიის რკინიგზას ყოველდღე გადაჰყავს 30 ათასი მგზავრი. სარკინიგზო ქსელი აერთიანებს ქვეყნის 50 ქალაქს. ჩქაროსნული მატარებლების მნიშვნელოვანი ნაწილი ძალიან კომფორტაბელურია, ვაგონები აღჭურვილია კონდიციონერებით, მგზავრთა მოხერხებულობისათვის ვაგონებს აქვთ დიდი მიმოხილვითი ფანჯრები. გათვალისწინებულია მომსახურების ორი კლასი (პირველი და მეორე – უფრო იაფი).

არის ქვეყნები, სადაც რკინიგზა საერთოდ არაა. ესენია: ავღანეთი, ბელიზი და სხვა ქვეყნები. ნორვეგიას უკავია სივრცე სკანდინავიის ნახევარკუნძულზე, სანაპიროს გასწვრივ მთიანი რელიეფითა და დრმა ხევებით, ამიტომ ქვეყანაში განვითარებულია ძირითადად საჰაერო მიმოსვლა.

მგზავრთა და ტურისტთა გადაყვანის სისტემაში სხვა მნიშვნელოვანი ფაქტორია მოსახლეობის მობილურობა, რაც დამოკიდებულია ტრადიციებზე, ჩვევებზე და ცხოვრების სახეზე, მოსახლეობის გადახდისუნარიანობაზე და ქვეყნისა თუ რეგიონის პოლიტიკურ და ეკონომიკურ სიტუაციაზე.

3. მომსახურება მგზავრთა გადაყვანის პროცესი

დროის აქტიური ცვლილების პარალელურად, ჩნდება ტურისტული პროდუქტის გენერაციის ახალი მეთოდები და ხერხები, რომელიც პასუხობენ დროისა და ტურისტების მოთხოვნილებებს და სამეცნიერო-ტექნიკური პროგრესის შესაძლებლობებს. ჩნდება აქამდე უცნობ ტექნიკურ საშუალებებსა და მეთოდებზე დაფუძნებული მომსახურების ახალი სახეები, ახალი ტურისტული მარშრუტები და ტურები.

ტურისტული მარშრუტი არის გეოგრაფიულად განსაზღვრული გზა ტურისტის თუ ტურისტთა ჯგუფის გადასადგილებლად. მარშრუტი დეტალურად აღწერს ტურისტების გადაადგილებას, ითვალისწინებს გადაადგილების საშუალებას, გზას, ადგილობრივ რელიეფს, ქალაქების გეგმას, სასაზღვრო გადასასვლელებს და ა.შ. ცნობილია ტურისტული მარშრუტების უამრავი ვარიანტი ჩასვლის ადგილებში ტურისტთა გადაყვანის ორგანიზაციის თვალსაზრისით. მარშრუტი შეიძლება იყოს ხაზობრივი, წრიული, რადიალური გადაადგილებით და დესტინაციის ძირითად წერტილში დაბრუნებით. თურისტული მარშრუტის სხვადასხვა ეტაპებზე შეიძლება გამოყენებული იქნას გადაადგილების სხვადასხვა მეთოდები და საშუალებები.

ტური არის მომსახურების კომპლექსი (პაკეტი), დაკავშირებული ერთმანეთთან მოგზაურობის მიზნით, დროით და მომსახურების გაწევის თანმიმდევრობით, მოცულობით და ხარისხით.

ტურის ფორმირება, ტუროპერატორის საქმიანობის არსია. იგი ადგენს და გეგმავს ტურს, აფორმებს ხელშეკრულებებს (კონტრაქტებს) მომსახურების უშუალო შემსრულებლებთან ან სხვა ტუროპერატორებთან. ტური, ტუროპერატორის ძირითადი პროდუქტია, იგი წარმოადგენს დესტინაციის ტურპროდუქტის მომსახურების კომპლექსის ნაწილს. ტურპროდუქტის ელემენტის ნაწილი, რომელიც პირდაპირ არაა შესული ტურში, აღწერილია გზამკვლევებში და საინფორმაციო ბუკლეტებში.

ტუროპერატორი ახორციელებს თავისი ტურპროდუქტის წინააღმდეგობის საქმიანობას, მაგრამ ამავე დროს აუცილებლად ითვალისწინებს მთლიანად დესტინაციის ტურისტულ პროდუქტს. მაგ., საზღვაო კურორტების ტურებში ზღვა და პლიაჟი არ შედის ტურის შემადგენლობაში, იგი იგულისხმება როგორც ტურის ფარგლებს გარეთ არსებული, მაგრამ ივარაუდება, რომ ტურისტი გამოიყენებს მხეს, პლიაჟის მომსახურებას, იბანავეებს ზღვაში და ა.შ. ტურისტული პაკეტის ღირებულებაში ტურპროდუქტის ეს რესურსული ელემენტი არ შედის, მაგრამ მას შეუძლია გადამწყვეტი გავლენა მოახდინოს ტურის ღირებულებით მაჩვენებელზე – მაგალითად, სეზონურობის, კლიმატის, ხელმისაწვდომობის თვალსაზრისით.

ტუროპერატორის აუცილებელ საქმიანობაში შედის აგრეთვე ტურების საბითუმო გაყიდვა და მათი ორგანიზაციული შესრულება. ერთეული ტურისტული მომსახურებისა და ტურების საცალო გაყიდვა შედის ტურსააგენტოების ფუნქციაში.

საერთაშორისო ტურიზმთან დაკავშირებით სხვა კონტინენტზე, რეგიონში, ქვეყანაში მოგზაურობისას, გამოიყენება ცნება **Gateway** – ჭიშკარი. ეს არის სატრანსპორტო კვანძი, უფრო სწორად, აეროპორტი, საზღვაო პორტი, საკვანძო რკინიგზის სადგური, რომელთა საშუალებითაც დესტინაციაში ხორციელდება ძირითადი შემსვლელი და გამომსვლელი ტურისტული ნაკადები. დიდი ბრიტანეთისათვის ეს არის ლონდონი და მისი სამი აეროპორტი: ჰიტროუ, რომელიც ევროპაში უდიდესია, გატვიკი, სტენლი. საფრანგეთში ეს არის პარიზი და აეროპორტი ორლი, აშშ-ს აღმოსავლეთ სანაპიროზე – ნიუ-იორკი, დასავლეთ სანაპიროზე – სან-ფრანცისკო და ლოს-ანჯელესი.

ტურისტული მომსახურება მოიცავს: მომავალი მომსახურების დაჯავშნას გადაყვანის (ტრანსპორტირების) და განთავსების ჩათვლით, სავიხო დოკუმენტების გაფორმებას და სხვა ფორმალობებს, ტრანსფერს შეხვედრებისას და გაცილებისას, კვებას, ექსკურსიებს და ატრაქციებს (ტურისტული ჩვენების ობიექტები და გართობა), სამედიცინო მომსახურებას და დაზღვევას, გიდ-თარჯიმნების მომსახურებას და მომსახურების სხვა სახეებს. აღსანიშნავია, რომ ყოველი ტურის მომსახურებათა ნუსხა ერთიმეორისგან განსხვავდება ცალკეული პროგრამებიდან გამომდინარე. ამასთან, მომსახურების ყოველი სახეობა კიდევ მრავალ შემადგენელ ელემენტს მოიცავს.

ტურიზმში მომსახურების პაკეტი აუცილებლად უნდა მოიცავდეს მგზავრის გადაყვანას და დამისთვეას (განთავსება). ტურიზმის ორგანიზატორები ცდილობენ მომსახურების ძირითადი პაკეტი უფრო მრავალფეროვანი გახადონ და ამავე დროს შესთავაზონ დამატებითი მომსახურება. ამ დროს აუცილებელია გათვალისწინებულ იქნას ყველა ეროვნების ტურისტისათვის დამახასიათებელი მენტალიტეტისა და ქცევის ფაქტორები. აღსანიშნავია ისიც, რომ ტურისტი მოგზაურობის დროს გაცილებით დიდ თანხას ხარჯავს, ვიდრე ჩვეულებრივი ცხოვრების პირობებში. საერთაშორისო სტატისტიკის მიხედვით ტურისტები, საზღვარგარეთ ყოფნისას, კვირაში საშუალოდ 600 აშშ დოლარს ხარჯავენ.

მგზავრთა გადაყვანის ეტაპები

ტურისტების გადაყვანის მომსახურება ერთი ქვეყნიდან მეორეში, რამდენიმე ეტაპისაგან შედგება. პირველი ესაა ტრანსფერი, ე.ი. ტურისტების გადაყვანა ჯგუფის შეკრების ადგილიდან ძირითადი გადაწყვანის ტერმინალამდე (სარკინიგზო სადგური, აეროპორტი, სამდინარო თუ საზღვაო ნავსადგური) და დანიშნულების ადგილიდან სასტუმრომდე, კურორტამდე და ა.შ.

მეორე, გადაყვანის ძირითადი ეტაპი გულისხმობს ტურისტის გადაყვანას თავისი მუდმივი საცხოვრებელიდან დანიშნულების ადგილას (სხვა ქვეყანაში, ადგილას, კურორტზე ან ტურისტულ ცენტრში).

გადაყვანის ეტაპის ეფექტიანობა განისაზღვრება ტექნიკური პროგრესით. მაგ., ორთქმავლის გამოგონებამ და XIX საუკუნეში რკინიგზის მშენებლობამ კაცობრიობას უდუდესი სტიმული მისცა.

ტრანსპორტის ცალკეული სახეებისა და მასიური ტურიზმის განვითარებისათვის რკინიგზის საშუალებით პირველად გახდა შესაძლებელი დაბალ ფასად ხალხის მასიური და სწრაფი გადაადგილება.

- ტრანსფერი, რომელიც უფრო ხშირად ავტობუსის ან მსუბუქი ავტომობილის საშუალებით ხორციელდება და ითვალისწინებს ტურისტების მიყვანას ძირითად გადაყვანამდე, აეროპორტის ტერმინალიდან სასტუმრომდე და სხვა ოპერაციებს, რომელიც ტურისტების სამშობლოში დაბრუნებას უკავშირდება;
- ტურისტთა გადაყვანა დანიშნულების ადგილიდან შორ მანძილზე;
- გადაყვანები ავტობუსებისა და სარკინიგზო ტურებზე ისეთი მარშრუტით, სადაც გადაყვანის ეტაპი საკუთრივ ტურის ძირითად ელემენტად გვევლინება, გადაყვანის საშუალება კი ხშირად ღამის გასათევ ადგილს წარმოადგენს (საკრუიზო მარშრუტები);
- გადაყვანა საქსკურსიო მარშრუტზე, ქალაქის ფარგლებში, თემატურ პარკებში და ა.შ.;
- სატვირთო გადაზიდვები შოპინ-ტურებისათვის.

საათობრივი სარტყელი და ადგილობრივი დრო. აქვე გვერდს ვერ ავუვლით იმ მეტად მნიშვნელოვან მომენტს, როგორცაა საათობრივი სარტყელი და ადგილობრივი დრო, რომელიც სატრანსპორტო რეჟიმის სრულყოფისათვის და ტურისტული მარშრუტის დასაგეგმად აუცილებლად გათვალისწინებულ უნდა იქნას თითოეული ქვეყნის ტურსაწარმოს მიერ. ყველასათვის ცნობილია, რომ მზის სისტემისა და პლანეტარული წყობის თავისებურებების გავლენით, დედამიწა ბრუნავს მზის გარშემო. ამასთან, დედამიწის ბრუნვა ღერძის ირგვლივ და მზესთან მიმართებაში, პლანეტის ზედაპირზე იწვევს ადგილობრივი დროის ცვლილებებს და დღესა და ღამის ცვლას. დედამიწის მთელი ზედაპირი პირობითად დაყოფილია 24 საათობრივ სარტყელად. თითოეული საათობრივი ზონის სიგანე 15 გრადუსის ხანგრძლივობისაა. ტერმინი **Universal time – UT**, 1928წ. შემოიღეს ასტრონომებმა. დროის ეს შკალა - **UT2** ეფუძნება გრინვიჩის მერიდიანიდან მზის დროის ათვლას. 1964წ. აღნიშნული შკალა აღიარეს და შემოიღეს ცნება **Coordinated Universal Time – UTC**. საერთაშორისო შეთანხმების შესაბამისად ნულოვანი მერიდიანი **zero meridian-ი** გადის ქ. გრინვიჩზე ინგლისში (ლონდონის გარეუბანში). დროს ამ საათობრივ სარტყელს უწოდებენ – გრინვიჩის მიხედვით საშუალოს. საათობრივი სარტყელები მხოლოდ პირობითად გადიან მერიდიანებზე. დეალურად, ქვეყნები ადგენენ საათობრივი სარტყელის საზღვრებს ადმინისტრაციული ტერიტორიების საზღვრების ადექვატურად.

ქვეყანათმცოდნეობის ან ტურისტულ ლიტერატურაში ტრანსპორტის მოძრაობის განრიგებში შეიძლება შეეხვედეთ სხვადასხვანაირ ტერმინებს ადგილობრივი და სტანდარტული დროის განსახაზღვრად. მაგალითად:

- **Atlantic Standard Time (New York)** – სტანდარტული ატლანტური დრო (ნიუ-იორკი, აშშ);
- **Bering Daylight Time** – საათობრივი დროის სარტყელი მერიდიანზე, რომელიც გადის ბერინგის სრუტეში;
- **British Summer Time** – ბრიტანული ზაფხული დრო;
- **Central Winter Time** – ცენტრალური ამერიკული ზამთრის დრო და მრავალი სხვა.

საერთაშორისო ტურიზმში ადგილობრივი დრო **local time** ჩვეულებრივად მიუთითებს ათვლას გრინვიჩიდან. ადგილობრივი დროის ცოდნა აუცილებელია ტურის დასაგეგმად, დესტინაციაში ჩამოსვლის ან იქიდან წასვლის დროს, ტურისტების აკლიმატიზაციისათვის დროის სარტყელის მნიშვნელოვანი სხვაობის გამო. თვითმფრინავის (ან სხვა სატრანსპორტო საშუალების) გაფრენისა და ჩამოფრენისას მიუთითება ადგილობრივი დრო. დიდ სიძნელეებს იწვევს დროის აღრიცხვა შორეულ მანძილზე გადაფრენისას. მაგალითად, აზიიდან ამერიკაში.

ზოგიერთ ქვეყანაში შემოაქვთ ადგილობრივი სტანდარტული დროის რეგულირება სახელწოდებით: **Daylight Saving Time – DST** – ელექტროენერჯის ეკონომიის მიზნით დროის სეზონური გადაწევა. ევროპის ქვეყნებში სეზონური დროის გადაწევა ჩვეულებრივად ხდება მარტში და სექტემბერში ერთი საათით. ეს აუცილებლად უნდა იქნას გათვალისწინებული ტურისტული მარშრუტის დაგეგმვისას, ტურისტული ჯგუფის ჩასვლისა და გამგზავრების დროის საუწყებლად.

დროში სხვაობა გათვალისწინებული უნდა იქნას თარიღის განსაზღვრისთვისაც კი. წინარ ოკეანეში 180 გრადუსზე გადის მერიდიანი, რომლის მიხედვითაც მიღებულია თარიღის შეცვლის საერთაშორისო

ხაზი – **International Date Line**. მოგზაურები, რომლებიც გადააკვეთენ ამ მერიდიანს დასავლეთის მიმართულებით **westward**, ამატებენ ერთ კალენდარულ დღეს; ხოლო მოგზაურები, რომლებიც მიემართებიან აღმოსავლეთის მიმართულებით **eastward**, კარგავენ ერთ კალენდარულ დღეს.

დროითი შუალედებისა და მანძილის აღსანიშნავად გადამყვანთა ტერმინოლოგიის პრაქტიკაში შეიძლება გამოყენებულ იქნას შემდეგი ტერმინები:

- **Day** – დღე, დღის დრო, დღე-ღამე.
- **About day** – ერთი დღის მერე;
- **In day out** – მთელი დღე;
- **Day off** – გამოსასვლელი დღე;
- **All day** – მთელი დღე;
- **Astronomical day or nautical day** – ასტრონომიული დღე, რომელიც აღირიცხება დღის 12 საათიდან;
- **Before day** – განთიადამდე;
- **Even days** – ღუწი დღეები;
- **Mid week** – კვირის შუა (ოთხშაბათი);
- **Midsummer** – ზაფხულის შუახანი და სხვა.

ტრანსპორტის როლი ტურიზმსა და ქვეყნის ეკონომიკურ განვითარებაში

ბუნებრივია, რომ სატრანსპორტო საშუალებებისა და გადაზიდვების განვითარება დიდ გავლენას ახდენს საზოგადოების განვითარებაზე. ამ დროს აქტიურდება საკომუნიკაციო კავშირები, წარმოება, მეურნეობის ყველა დარგის ინტენსიფიკაცია, იქმნება სამუშაო ადგილები, იზრდება საფინანსო სახსრების მულტიპლიკაციის ეფექტიანობა და მოსახლეობისა და ტურიზმის განვითარების მობილურობა.

ტრანსპორტს უკავია მნიშვნელოვანი ადგილი ტურისტული პროდუქტის შემადგენლობაში და მოაქვს დიდი შემოსავალი თოთოეული ქვეყნისათვის.

საქართველოში 2018 წელს ტურიზმის სექტორში დამატებული ღირებულება ძირითადად შეიქმნა ტურისტულ კომპანიებში (+30.1%), საიდანაც ყველაზე დიდი წილი ტრანსპორტზე მოდის (**საჰაერო ტრანსპორტის ზრდა +43.8%, სხვა ტრანსპორტი ზრდა +17.7%**), კვების საშუალებებში (+16.3%) და განთავსების საშუალებებში (+12.4%).

თავისთავად, გზების მჭიდრო ქსელის შექმნა ზრდის ქვეყნებს შორის და თვით ქვეყნის შიგნითაც ეკონომიკური და კომუნიკაციური კავშირების გაფართოების შესაძლებლობას, ხელს უწყობს საგზაო მშენებლობის ინდუსტრიის განვითარებას და მის ექსპლოატაციას, ქმნის ახალ სამუშაო ადგილებს. გზები აკავშირებენ ქალაქებსა და დასახლებულ პუნქტებს, ზრდის რეგიონების მართვის ოპერატიულობას, რაც მნიშვნელოვანია სახელმწიფოსათვის, ამაღლებს ტურისტული რეგიონებისა და ტურობიექტების ხელმისაწვდომობას, ხელს უწყობს ტურისტული ნაკადების მოზიდვას რეგიონსა თუ დესტინაციაში. ამასთან, გზების შექმნისას გაითვალისწინება სამხედრო სტრატეგიული, სამოქალაქო დაცვისა და ეკონომიკის მიზნები.

გადაადგილების განხორციელებისას, **ტრანსპორტის სახესთან დამოკიდებულებაში აქტიურდება ტრანზიტის როლი** (შესაძლოა მოკლევადიანი გაჩერებები, მოცემული ქვეყნის კანონმდებლობიდან გამომდინარე ტრანზიტის შესახებ). განსაკუთრებით მკვეთრად ვლინდება ტრანზიტის გავლენა საავტომობილო გზებზე, რომელიც გადის დასახლებულ პუნქტებზე. შატრანზიტო მოძრაობის ინტენსიფიკაციასთან ერთად იზრდება ტრანზიტის მნიშვნელობა ადგილობრივი მოსახლეობისათვის, ესაა: სხვადასხვა ინფორმაციის მიღება, საქონლის ყიდვა-გაყიდვის შესაძლებლობა, გზისპირა ინდუსტრიის შექმნა (მოტელის, მაღაზიების, კვების პუნქტების, მომსახურების სადგურების და სხვ.). ყველა ერთად ახდენს სამუშაო ადგილების გენერირებას და ფულადი სახსრების მოზიდვას.

ამავე დროს ტრანსპორტის ტექნიკური საშუალებები თანდათანობით ვითარდება. განსაკუთრებით აღინიშნება უკანასკნელი ორი ასწლეული, რომლის დროსაც:

- გაიზარდა გადაადგილების სიჩქარე და შემცირდა მოგზაურობის დრო;

- გაიზარდა მგზავრთა გადაყვანის უსაფრთხოება;
- ამადლდა მოგზაურობის კომფორტულობა;
- შემოვიდა მომსახურება კლასების მიხედვით ავტობუსებზე, რკინიგზით, თვითმფრინავზე, საწყლოსნო ტრანსპორტზე;
- გაიზარდა სატრანსპორტო ერთეულზე მგზავრთა ტევადობა (ავტობუსში 70 კაცამდე, რკინიგზის მატარებელში – 1500 კაცამდე, თვითმფრინავში – 300-500 კაცი, საზღვაო გემზე – 2500-3500 კაცი, სამდინარო გემზე – 300-500 კაცი);
- მასობრიობის ზრდასთან ერთად გაიზარდა გადაყვანის ღირებულება;
- შეიქმნა ახალი, მათ შორის ჩქაროსნული სატრანსპორტო მაგისტრალები.

გარდა ზემოთ აღნიშნულისა, სამოქალაქო ავიაციის ბევრ თვითმფრინავს აქვს მსგავსი პროტოტიპი, რომელიც გამოიყენება სამხედრო მიზნებისათვის. ცნობილი სამგზავრო თვითმფრინავი - **Boeing**-ი ეს არის მძლავრი ბომბადრშიენის სამოქალაქო ვარიანტი.

როგორც ზემოთაც აღინიშნა, მოსახლეობის მიდრეკილება და შესაძლებლობა გადაადგილებისადმი მნიშვნელოვნადაა განპირობებული გადახდისუნარიან მოთხოვნაზე, რომელიც პირდაპირ კავშირშია მოსახლეობის შემოსავლებთან. რაც უფრო უკეთესად ცხოვრობს მოსახლეობა, მით უფრო მეტი შესაძლებლობა აქვს გადასაადგილებლად.

მოსახლეობის ცხოვრების დონის მდგომარეობა და მისი გადახდისუნარიანობა მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს :

- მასობრივი ტურიზმის განვითარებაზე (დაშორებულ რეგიონებში);
- მოგზაურობის სისშირესა და შორეული მოგზაურობის ზრდაზე;
- სამუშაო ადგილების შექმნაზე – ტრანსპორტისა და საგზაო ქსელების სისტემაში;
- მოსახლეობის მობილურობის ზრდაზე;
- ქალაქის მოსახლეობის ცხოვრების წესის შეცვლაზე (გადასახლება ქალაქგარეთ);
- ტურიზმის სფეროში აქტიურობის ზრდაზე – გამოსაშვებ დღეებში მოგზაურობაზე;
- მოსახლეობის ხელმისაწვდომობაზე კულტურულ ცენტრებთან და დედაქალაქებთან (ისტორიულ-კულტურული რესურსები, საქონელი, მომსახურება, განათლება, კულტურა).

როცა ტრანსპორტის განვითარების შესახებ ვლაპარაკობთ, უნდა აღვნიშნოთ ის ნეგატიური მოვლენებიც, რომელიც ამ დარგის განვითარებას თან სდევს ეკოლოგიური საშიშროების თვალსაზრისით. გარემოსა და ადამიანის ჯანმრთელობის დაცვა ამ მხრივ პრიორიტეტული უნდა იყოს.

საქართველოს ქალაქებში ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურება გამოწვეულია შემდეგი ძირითადი მიზეზებით:

- ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა უდიდეს ნაწილს შეადგენს სმოქველებული მანქანები და უცხოეთიდან იმპორტირებული, ამორტიზირებული (საშუალოდ 10-15 წლის) ავტომობილები, რომელთაგან მავნე ნივთიერებათა გამონაბოლქვების დონე მრავალჯერ აღემატება დასაშვებ ნორმებს. ავტომობილთა უმეტესობას არ გააჩნია კატალიზური გარდამქმნელები. ბოლო წლებში საზოგადოებრივი ტრანსპორტის შემცირება ხელს უწყობს კერძო ავტოსატრანსპორტის მზარდ გამოყენებას, რაც ზრდის ტრანსპორტირების ერთეულზე (კაცი/კმ, ტ/კმ) გამონაბოლქვის დონეს;
- ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისათვის გამოიყენება დაბალი ხარისხის საწვავი, რაც იწვევს მავნე ნივთიერებათა მაღალი კონცენტრაციით ემისიას;
- გზების დაბალი ხარისხი და სატრანსპორტო საცობები ხელს უწყობს მავნე გამონაბოლქვების ზრდას;
- საქართველო სატრანზიტო ქვეყანაა. სახმელეთო გზები გამოიყენება გადაზიდვებისათვის ჩრდილოეთიდან სამხრეთისაკენ და აღმოსავლეთიდან დასავლეთისაკენ. ამასთან ამ გზების უმრავლესობა ქალაქებში გადის, რაც კიდევ უფრო აუარესებს ატმოსფერული ჰაერის ხარისხს;
- სატრანსპორტო საშუალებებიდან გამონაბოლქვებზე კონტროლის სისტემა ცუდად არის განვითარებული და სუსტია სახელმწიფო კონტროლი;

თემა II. საჰაერო ტრანსპორტი

- საჰაერო ტრანსპორტის სახეები;
- საჰაერო ფრენათა უფლებრივი ასპექტები და რეგულირება;
- მგზავრთა და ტურისტთა საჰაერო მომსახურება;
- ტრანზიტი, ჩარტერი და მგზავრთა გადაყვანის კომპლექსური მომსახურება;
- მგზავრთა მომსახურება თვითმფრინავის ბორტზე;
- აეროპორტების მომსახურებები;

1. საჰაერო ტრანსპორტის სახეები და მათი განვითარების ისტორია

მგზავრთა საჰაერო გადაზიდვების ცნობილ საშუალებებიდან, განვიხილოთ ისინი, რომლებიც დაკავშირებულია ტურიზმთან და მოგზაურთა გადაყვანასთან. ესენია: საჰაერო ბურთები და ღირიქაბლები, პარაშუტი და დელტაპლანი, ვერტმფრენები და მგზავრთა გადასაყვანად განკუთვნილი, ყველა სახის თვითმფრინავი. განვიხილოთ თითოეული მათგანი.

• საჰაერო ბურთები და ღირიქაბლები

პირველი საჰაერო ბურთი შექმნეს ძმებმა მონგოლფებმა 1783 წელს საფრანგეთში. ამავე წელს მოხდა ადამიანების პირველი გაფრენა საჰაერო ბურთით.

თანდათანობით ძნელადსამართავი საჰაერო ბურთები, რეკონსტრუირებულ იქნა და ასე შეიქმნა – ღირიქაბლი, მართვის რთული სისტემით.

ღირიქაბლების გენიალური კონსტრუქტორი გახლდათ ფერდინანდ ცეპელინი. რომელმაც ღირიქაბლზე მუშაობა დაიწყო 1871 წელს. მის მიერ შექმნილ ხომალდებს ცეპელინები ეწოდებოდა. ეს ღირიქაბლები საათში 130 კმ სიჩქარით მოძრაობდნენ. ყველაზე დიდი ხომალდის სიგრძე 245 მ, ხოლო სიგანე (დიამეტრი) 41 მ იყო. მას სიგარის ფორმა ჰქონდა, შეექმლო გადაყვანა 50 მგზავრი, ეკიპაჟიდან – 60 ადამიანი, გადატანა ტვირთი – 215 ტონამდე. 1910 წელს ცეპელინმა დააარსა კომპანია, რომელმაც 3 წლის განმავლობაში საჰაერო ხომალდებით 14 ათასზე მეტი მგზავრი გადაიყვანა. ამ ხომალდებმა დაფარეს 161 ათასი კმ სივრცე ავარიის გარეშე.

1919 წელს ღირიქაბლმა პირველად გადალახა ატლანტის ოკეანე, ხოლო 1929 წელს ღირიქაბლით „გრაფი ცეპელინი“ განხორციელდა უმაგალითო მოგზაურობა (გადაფრენა), დედამიწის გარშემო. გადაწყდა რევოლუციური რეისების გაშვება ღირიქაბლებით ევროპიდან – ამერიკამდე, ატლანტის ოკეანეზე გადაფრენით. მაგრამ ძალიან ხშირი იყო ავარიები. მაგ., 1937 წელს აშშ-ში ღირიქაბლი indenburg–ი აფეთქდა აეროდრომზე. 97 მგზავრიდან დაიღუპა 35, დაიღუპა თვითონ კონსტრუქტორიც. 1935 წლიდან დიდი ღირიქაბლები უკვე აღარ შენდებოდა, მაგრამ მუშაობა მის სრულყოფილებაზე, დღესაც გრძელდება.

პლანერი, დელტაპლანი, პარაშუტი

იდეა, მიებაძა ჩიტებისთვის და ფრთების საშუალებით გადაადგილებულიყო საჰაერო სივრცეში, ადამიანს უძველესი დროიდან აღელვებდა.

ალბატროსმა, რომელიც საათობით მოძრაობს ჰაერში, უბიბა მეზღვაურ ჟან მარია ლე ბრისს (**Jean Marie Le Bris**) შეექმნა საფრენი აპარატის მოდელი (ჩიტის მსგავსი).

ჰაერის გველის საწყისი კონსტრუქცია ცნობილი იყო ჩინეთში, იგი დღემდე ეროვნულ გასართობ საშუალებად გვევლინება. მაგრამ საჰაერო აპარატის შექმნა, რომელიც ადამიანს გადაიყვანდა ჰაერში მოტორის გარეშე, შეიქმნა მხოლოდ XIX საუკუნის ბოლოს.

თავიდან შეიქმნა საფრენი აპარატის პლანერის კონსტრუქცია – glider-ი. იგი იყო აეროდინამიურად სრულყოფილი, ჰაერში მოძრაობდა ჰაერის ნაკადის ძალის დახმარებით და უხმოდ მოძრაობდა ჰაერში საათობით.

პლანერიზმის პიონერი იყო გერმანელი ოტო ლილიენტალი (**otto Lilienthal**) – (1848-96წ.). მან ძმასთან გუსტავთან ერთად 1867 წელს დაიწყო მუშაობა, შეექმნა საფრენი აპარატი. 1991 წელს შეიქმნა პირველი პლანერი. დაახლოებით ამავე დროს ჯონ მონგომერიმ (აშშ), ააგო პლანერი, რომელსაც საჰაერო ბურთიდან უშვებდა საფრენად. მოგვიანებით 1896 წელს ამერიკელმა გამომგონებელმა ოქტავ ჩანუტიმ (**Octave Chanute**) შექმნა მსუბუქი და გამძლე მართვადი პლანერი. მისი კონსტრუქცია წარმატებული გამოდგა, მან შეასრულა 2000 გაფრენა ავარიის გარეშე. შემდეგ ხდებოდა გამომგონებლების მიერ პლანერის სრულყოფა მისი ფრთებისა და კუდის რეგულირების ხარჯზე. ბოლოს პლანერმა მიიღო ჩვენთვის დღეს ცნობილი თვითმფრინავის ფორმა.

1935 წლიდან დღემდე სამეცნიერო აპარატურით აღჭურვილ პლანერებს ფართოდ იყენებენ აერონავიგაციისა და მეტეოროლოგიური მიზნებისათვის.

უხმო პლანერებს იყენებდნენ მეორე მსოფლიო ომის დროსაც პატარა სადაზვერვო ჯგუფებისა და დესანტის გადასაყვანად.

ომის შემდეგ შეიქმნა პლანერებისათვის აეროდინამიურად სრულყოფილი ფორმები. 1-2 ადგილიან პლანერებს იყენებენ სპორტული შეჯიბრებებისა და გართობისათვის. ფრენის მაქსიმალური დისტანციაა 700-1000 კმ ორივე მხარეს ფრენისას.

ყურადღების გარეშე ვერ დაგვრჩებთ იმ ფაქტს, რომ მიმდინარე წელს საქართველოს ისტორიაში პირველად შედგა სითბური აეროსტატით თავისუფალი გადაფრენა თბილისში. ამ გადაფრენით გაიხსნა რეგულარული ტურისტული საჰაერო მოგზაურობა ჩვენს დედაქალაქში.

გადაფრენის ორგანიზატორები არიან ავიაკომპანია “პირველი ჰაერნაოსნობის კლუბი” და კომპანია “Toyota Caucasus” – ამ მოვლენის მოსამზადებლად დედაქალაქის ცაში ფრენისათვის საჭირო იყო პილოტების მომზადება, სპეციალური სანავიგაციო და რადიო აღჭურვილობა და რასაკვირველია, ხელისუფლების ორგანოების ნებართვა.

ამ ფრენის განხორციელებით საქართველო შეუერთდება იმ ევროპული ქვეყნების თანამეგობრობას, რომელსაც აქვს განვითარებული ტურისტული ინდუსტრია და რომლის დედაქალაქებში ნებადართულია აეროსტატებით ფრენა.

საჰაერო ბუშტი ტურისტული ფრენა მსოფლიოს ერთ-ერთი ულამაზესი ქალაქის – თბილისის ცაზე არა მარტო ახალი ღირსშესანიშნაობაა, არამედ ჩვენს ქვეყანაში ტურიზმის განვითარების, მისი საერთაშორისო პრესტიჟის ზრდის და მშვიდობიანი იერსახის ჩამოყალიბების დამატებითი იმპულსიცაა.

პარაშუტი არის მოწყობილობა მკვრივი ნაჭრისაგან, რომელიც ჰაერში ქოლგის მსგავსად იშლება. გამოიყენება ნივთის ან ადამიანის შენელებულად დასაშვებად მიწაზე. ის გამოიგონეს დაზიანებული საფრენი აპარატებიდან ადამიანების გადარჩენის მიზნით. ამ მიზნით იგი დღემდე გამოყენება, არ გამოიყენება მხოლოდ სამოქალაქო ავიაციაში.

დელტაპლანი XX საუკუნის ბოლოს შეიქმნა და სწაფად გახდა პოპულარული. იგი შედგება დელტას ფორმის (10-15 მ) მკვრივი ნაჭრის მსუბუქი ფრთებისაგან, რომელიც გადაჭიმულია ალუმინის მილების კარკასზე. პილოტი ტროსით ჰკიდია ფრთებს შუა ქვემოთ, მას შეუძლია არეგულიროს ფრთები, აგრეთვე შემხვედრი ჰაერისა და საკუთარი სხეულის მოძრაობის საშუალებით დაარეგულირებს ფრენის მიმართულებას.

ვერტმფრენი

თვითმფრინავისაგან განსხვავებით, ვერტმფრენს არა აქვს ფრთები. ვერტმფრენს შეუძლია გადაიყვანოს მგზავრები, ან გადაზიდოს ტვირთი. სამგზავრო ვერტმფრენები 3 კატეგორიად იყოფა. პირველს შეუძლია გადაიყვანოს 2-5 მგზავრი, მეორეს – 5-12 მგზავრი, მესამე კატეგორიას გადაჰყავს 12-40 მგზავრამდე, რომელიც გამოიყენება კომერციულ გადაზიდვებში. პირველი ვერტმფრენი ფრანგებმა ლაინოუმ და ბენენიმ შექმნეს 1784 წელს. ეს იყო თანამედროვე ვერტმფრენის პროტოტიპი. 1843 წ. ინგლისელმა კეილიმ შექმნა პირველი ორთქლის ვერტმფრენი, მაგრამ კონსტრუქცია ისეთი უზარმაზარი და მძიმე იყო, იგი მიწიდან მხოლოდ 1 მ სიმაღლეზე შეეძლო აწეულიყო.

1907 წელს ფრანგმა პოლ კორნმა შექმნა ვერტმფრენი, რომელიც იწეოდა ჰაერში და რამდენიმე წუთის განმავლობაში ეკიდა მიწის ზევით, მაგრამ მისი მოძრაობა შეუძლებელი იყო. გამოცდის დროს, ვერტმფრენს ბაგირებით აბამდნენ მიწაზე.

1911 წელს ავსტრიელებმა შექმნეს აპარატის ახალი კონსტრუქცია, მას პილოტის გარეშე შეეძლო აწეულიყო მიწიდან 200 მ სიმაღლეზე, სადაც 1 სთ ჩერდებოდა. მაგრამ ეს აპარატიც ბაგირებით იყო მიბმული მიწაზე.

ვერტმფრენის კონსტრუქციის სრულყოფისათვის ინტენსიურად მუშაობდნენ მრავალ ქვეყანაში. მხოლოდ 1938 წელს შეიქმნა ვერტმფრენი, რომელმაც 3000 მ. სიმაღლეს მიაღწია და ასრულებდა ერთ საათიან ფრენას პილოტით.

ვერტმფრენების მშენებლობა აქტიურად განვითარდა მეორე მსოფლიო ომის შემდეგ. შეიქმნა რამდენიმე წარმატებული კონსტრუქცია, მათ შორის ყველაზე მძლავრი ვერტმფრენი – MI-26, რომელსაც შეუძლია 40 ტონა ტვირთის აწევა.

დღეს ვერტმფრენები გამოიხევიან მაღალი საიმედოობით, აქვთ უნარი დიდხანს დაჰყონ ჰაერში, გამოიყენებიან რთულ მეტეოროლოგიურ პირობებში საფრენად.

ვერტმფრენის სიჩქარემ მიაღწია 200-220 კმ/სთ. ფრენის მაძილის სიდიდე დამოკიდებულია საწვავი ავზების ტევადობაზე.

1982 წელს ვერტმფრენით განხორციელდა მოგზაურობა დედამიწის გარშემო, რომელსაც 29 დღე და 3 საათი დასჭირდა. ფრენის სიჩქარე საშუალოდ 55 კმ/სთ იყო.

ვერტმფრენს მრავალი მიზნისათვის იყენებენ. იგი მრავალმიზნობრივი მანქანაა. კონსტრუქციის ხასიათიდან გამომდინარე, იგი არის: კომპაქტური, აქვს ვერტიკალურად აფრენისა და დაჯდომის უნარი, მისთვის სპეციალური აეროდრომის დასაჯდომი მოედნები არ არის საჭირო, შეუძლია მგზავრთა და ტვირთის გადაყვანა-გადაზიდვა ძნელადმისადგომ რაიონებში. დიდი საიმედოობა განსაზღვრავს მისი გამოყენების ფართო სპექტრს, როგორც სამხედრო, ასევე სამოქალაქო მიზნებისათვის. ვერტმფრენი ეფექტურად გამოიყენება: სამხედრო მოქმედებებისას, პატრულირებისას, მიწაზე და წყალზე სამაშველო ოპერაციებისას, მედპერსონალის, ავადმყოფებისა და დაჭრილების ოპერატიული გადაყვანისათვის.

ეროვნულ მეურნეობაში, იგი გამოიყენება ხალხის და ტვირთის გადასაზიდად, როდესაც სხვა სახის საგზაო მიმოსვლა არ არსებობს.

ფართოდ გამოიყენება წარმოებაში, სოფლის მეურნეობაში, საგზაო და სახანძრო პატრულირებისას. გამოიყენება ადგილებისა და ობიექტების ფოტოგადაღებისათვის, კინოგადაღებისათვის – კინოსტუდიებში. აგრეთვე ფართოდ და ეფექტიანად გამოიყენება ტურისტთა გადაყვანის საქმეში.

თვითმფრინავები

მგზავრთა გადაყვანი თვითმფრინავები იყოფა ძრავის ტიპის მიხედვით, ესენია: ხრახნიანი, ტურბოხრახნიანი, ტურბოვენტილატორით, ტურბორეაქტიული.

ხოლო თვითმფრინავები ტევადობის, ასაფრენ-დასაჯდომი მახასიათებლებით და საფრენი მანძილის სიშორით გვხვდება:

- ადგილობრივი ავიაცია, გრუნტიან და თოვლიან საფრენ ბილიკებზე დასაჯდომად.
- შორეული და ზემორეული ავიაცია.

- პიდროთვიომფრინავეები.

თვითმფრინავების მთავარი კრიტერიუმი, მათი უსაფრთხოება და საიმედოობაა. ისინი ექსპლუატაციაში ავარიების გარეშე იმყოფებიან 25 წლის განმავლობაში. ტვირთშიდაობა – 100 ტონამდეა. მგზავრთა ტევადობა 560 ადამიანამდე. ფრენის მანძილი, სრული დატვირთვის დროს, საწვავის ჩამატების გარეშე 12000 კმ-მდეა, რაც ძალზედ მნიშვნელოვანია ტრანსოკეანური გადაფრენებისას. **სხვა კრიტერიუმად ითვლება ასაფრენ-დასაჯდომი ბილიკების სიგრძე**. შექმნილია თვითმფრინავები, რომელთაც ასაფრენად ძალიან მოკლე ასაფრენი ბილიკი სჭირდებათ, აგრეთვე თვითმფრინავები ვერტიკალურად აფრენა-დაჯდომის უნარით. არის გიგანტური ავიალაინერები, რომლებსაც შეუძლიათ აფრენა და დაჯდომა გრუნტიან საფრენ ბილიკზე. ასეთს განეკუთვნება სამხედრო-სატრანსპორტო თვითმფრინავები რომლებიც სამგზავრო გადაზიდვებისათვის არ გამოიყენება.

ზებგერითი სამგზავრო თვითმფრინავები

Concorde - კონკორდი – მსოფლიოში ერთადერთი ზებგერითი სამგზავრო რეაქტიული თვითმფრინავია **SUPERSONIC TRANSPORT (SST)**. იგი შეიქმნა ანგლო-საფრანგეთის კონსორციუმის მიერ, სპეციალურად სამოქალაქო ავიაციისათვის. თვითმფრინავს აქვს ბერძნული ასო დელტას მაგვარი აეროდინამიკური ფორმა და აღჭურვილია ოთხი ძრავით. ეს უძლიერესი ძრავები სპეციალურად ამ პროექტისათვის დაამზადა ფირმამ **Bristol Siddeley (Roll-Royce)** და **SNECMA**-მ (საფრანგეთი). თვითმფრინავი მოძრაობს 2125 კმ/სთ სიჩქარით, რაც ორჯერ მეტია ბგერის სიჩქარეზე. ბარგის რაოდენობა (სიმძიმე) მკაცრად ლიმიტირებულია (არა უმეტეს 20 კგ).

2000 წლამდე ექსპლუატაციაში შევიდა სულ 13 ამ ტიპის მანქანა. ფრენათა პროგრამა მთლიანად ხორციელდებოდა დიდი ბრიტანეთისა და საფრანგეთის სახელმწიფო ფინანსური მხარდაჭერის საფუძველზე.

პირველი ფრენა განხორციელდა 1969 წლის მარტში, ხოლო 1976 წლიდან დადგინდა რეგულარული რეისები ატლანტიკაზე გადაფრენით. ამას მოჰყვა ხანგრძლივი კონკურენციული ბრძოლა. მაგ., აშშ ცდილობდა აეკრძალა ფრენები ეკოლოგიური მოსაზრებით, მიზეზი დიდი ხმაური იყო. დღეს ყველა უთანხმოება რეგულირებულია და ფრენები ატლანტიკაზე ხორციელდება რეგულარულად.

ერთ-ერთი ზებგერითი თვითმფრინავი „კონკორდი“ – ფირმა **Good Travel** – გამოიყენებოდა მდიდარი კლიენტების ჩარტერული რეისებით მომსახურებაში. მათთვის შემუშავებული იყო უნიკალური წლიური პროგრამა მსოფლიოს სხვადასხვა ქვეყნებში მოგზაურობისათვის (ამჟამად “კონკორდი” მოხსნილია ექსპლუატაციიდან). „კონკორდის“ ანგლო-ფრანგული პროექტის შექმნამდე ერთი წლით ადრე, სსრკ-ში 1968 წელს შეიქმნა ამავე კლასის თვითმფრინავი **TV-144**. თვითმფრინავმა წარმატებით გაიარა ყველა გამოცდა და გარკვეული დროით ექსპლუატაციაში იყო მოსკოვი-ალმა-ატა-ს ხაზზე. იგი სისწრაფით აღემატებოდა „კონკორდს“, ფრენის მასიმალური სიჩქარე იყო 2587 კმ/სთ. მაგრამ ორი კატასტროფის შემდეგ ეს თვითმფრინავი მოიხსნა ექსპლუატაციიდან. ერთი კატასტროფა მოხდა საფრანგეთში 1973 წ., საავიაციო შოუზე. დღეს იგი სამუზეუმო ექსპონატია. პროექტზე მუშაობა შეწყდა, მთავარი მიზეზი იყო ის, რომ სამამულო, ადგილობრივი მგზავრებისათვის ამ კლასის თვითმფრინავის ბილეთის ფასი ხელმიუწვდომელი იყო.

2000 წლის ივლისში **Air France**-ის ერთ-ერთმა თვითმფრინავმა განიცადა ავარია, იგი აფეთქდა აფრენისას. მას უნდა განეხორციელებინა ტრანსატლანტიკური გადაფრენა აშშ-ში და გადაჰყავდა 100 ტურისტი.

ეს იყო „კონკორდის“ პირველი კატასტროფა, 25 წლის ექსპლუატაციის მანძილზე. შემდეგში ამ ლაინერების სისტემის უსაფრთხოების დამუშავებაზე დაიხარჯა 2,5 მლრდ დოლარი.

აერობუსი

აერობუსი – ფართოფიუჯელაჟიანი (თვითმფრინავის კორპუსი – ფრანგ.) სამგზავრო თვითმფრინავია, როგორც წესი ორ იარუსიანია და გათვალისწინებულია მგზავრთა დიდი რაოდენობის გადასაცემად (380 ადამიანამდე). ყველაზე გავრცელებული ვარიანტია -300. ეს თვითმფრინავი შექმნა კომპანია **AirBus Industrie**-მ. პირველად იგი წარმოდგენილი იყო საავიაციო სალონში – ქ.ბურჟე (საფრანგეთი) 1969 წელს. საერთა-შორისო კონსორციუმი უშვებს სამგზავრო ლაინერების ფართო სპექტრს (107 ადგილიდან 380-მდე). კორპორაციის პროდუქცია იკავებს მსოფლიო ბაზრის 26%-ს. კონცერნის წარმოებებსა და ოფისებში დაკავებულია 37 ათასი ადამიანი. დღეს კონცერნი 25-მდე მსხვილ ლაინერს უშვებს (ამზადებს) თვეში.

იმდინარეობს სამეცნიერო-კვლევითი სამუშაოები ლაინერების უსაფრთხოების დახვეწაზე, საწვავის ნაკლებ დანახარჯებზე, ხმაურის შემცირებაზე, კომფორტის გაუმჯობესებაზე. პრაქტიკაშია 800-1000 მგზავრისათვის აერობუსების შექმნა.

აერობუსების კატეგორიას ეკუთვნის თვითმფრინავი Boeing 747, რომელიც ყველაზე დიდი სამგზავრო თვითმფრინავია მსოფლიოში. ეს ლაინერი ისეთი შთაბეჭედავი ზომებისაა, რომ მას მოიხსენიებენ ზედმეტი სახელით – “ჯამბო” (ყველაზე დიდი სპილო). ეს საჰაერო გიგანტი, ექსპლუატაციაში 1989 წელს შევიდა, კომპანია – Nord-West Airlines (აშშ). ფრთების სიგრძე – 64,9 მ. ფრენის სიშორე (სიგრძე) – 13340 კმ. Boeing 747 იღებს ბორტზე 566 მგზავრს.

- **ჰიდროთვითმფრინავები** – ეს არის მფრინავი ნავი, აღჭურვილია წყალგაუმტარი კორპუსით და ტივიტებით ფრთებზე, რომელიც წყლის ზედაპირიდან აფრენისა და წყალზე დაჯდომის საშუალებას აძლევს. ფართოდ გამოიყენება ტურისტების გადასაყვანად პატარა ტროპიკულ კუნძულებზე, აგრეთვე ტბებზე.

როგორც წესი, ჰიდროთვითმფრინავი მცირე ზომის ხრახნიანი კონსტრუქციაა, მაგრამ გვაქვს მაგალითები ჰიდროთვითმფრინავებისა ტურბორექტიული ძრავით.

- **თვითმფრინავების სპეციალური ტიპები**

ჩრდილოეთის განედებში, გრუნტიანი აეროდრომების მშენებლობა და შენახვა, გართულებულია, ამიტომ იყენებენ თოვლის დატკეპნილ (გამაგრებულ) ასაფრენ ბილიკებს. თვითმფრინავებს განკუთვნილს თოვლიანი აეროდრომებისთვის, თვლების მაგივრად აქვთ სპეციალური თხილამურები. ძირითადად ესენია ადგილობრივი ავიაციის თვითმფრინავები.

მსუბუქი თვითმფრინავები **baby plane**. უფრო ხშირად ხრახნიანი მოტორით, მონო ან ბიპლანები, 1-დან 10 ადამიანამდე ტევადობით. მათ იყენებენ ადგილობრივი, სოფლის მეურნეობის, საფოსტო, სპორტული და კერძო ავიაციისათვის.

აეროდრომები და ეროპორტები

აეროდრომი – ეს არის საინჟინრო მოწყობილობათა კომპლექსი და შენობები, რომლებიც ემსახურება თვითმფრინავის აფრენასა და დაჯდომას.

აეროდრომის მთავარი მოწყობილობაა ასაფრენი ბილიკები, აგრეთვე ტერიტორია მანევრირებისათვის და თვითმფრინავების სადგომები.

ასაფრენი ბილიკები აღჭურვილია ნავიგაციის ელექტრონული საშუალებებით. თანამედროვე აეროდრომებზე, სათანადოდ აღჭურვილი ლაინერი, შეიძლება დავსვათ ავტომატური რეჟიმით, პილოტის მონაწილეობის გარეშე.

აეროდრომისათვის დიდი მნიშვნელობა აქვს ასაფრენი ბილიკის სიგრძეს. თანამედროვე ეროპორტებში, ასაფრენი ბილიკის სიგრძე აღწევს 4 კმ-ს, რაც აუცილებელია დიდი ლაინერების ასაფრენად და დასაჯდომად.

თვითმფრინავების მანევრირებისათვის, დამატებით არის პარალელური ბილიკები, რათა იგი მოემზადოს ასაფრენად, ან მივიდეს ტერმინალამდე. ასაფრენი ბილიკის სამსახურები, განსაზღვრავენ აეროპორტის გამტარუნარიანობას.

აეროპორტი – არის მოწყობილობათა კომპლექსი, შენობები გათვალისწინებული საჰაერო ხომალდების (ლაინერების მირებისა და გამგზავრების მომსახურებისათვის, მას კომპლექსში აქვს, აეროდრომი, აეროსადგური, ლაინერების ტექნიკური მომსახურებისათვის საჭირო სახმელეთო მოწყობილობები.

შიდა აეროპორტი – ემსახურება მგზავრების შიდა გადაყვანებს, შიდა რეისებს. **საერთაშორისო აეროპორტი** – ემსახურება საერთაშორისო ფრენებს (რეისებს).

აეროპორტების სამსახურში შედის: მგზავრთა გადაყვანის მომსახურება, ტვირთისა და ფოსტის გადაზიდვა, ფრენათა რეგულარული და უსაფრთხო მომსახურების უზრუნველყოფა, მეტეოროლოგიური დაკვირვებები, კავშირისა და სიგნალიზაციის საშუალებათა სათანადო სამუშაოები. ხორციელდება

ლაინერების (თვითმფრინავების) ტექნიკური დათვალიერება, მომსახურება და მათი საწვავით უზრუნველყოფა. აქვეა ტუალეტებისა და ნავის (გადაყრა) სამსახურები.

მნიშვნელოვანი ოპერაციაა ყველა რეისზე, კომპაქტური საკვების დროული მიწოდება, აეროპორტში მობილიზებულია მგზავრთა და მათი ბაგაჟის რეგისტრაციის სამსახურები, ბარგის, ტვირთისა და ფოსტის შენახვის სამსახურები.

მსოფლიოს უდიდეს აეროპორტებს მიეკუთვნება “ო’ჰარა ინტ”, ემსახურება წელიწადში თითქმის 60 მლნ მგზავრს (ნიკაგო, აშშ); **“parsfid atlanta int”**- 48 მლნ-ს (ატლანტა, აშშ); **“los-anJlesi”**- 45 მლნ-ს (ლოს-ანჯელესი, აშშ); **“hitrou”**-35 მლნ-ს (ლონდონი, დიდი ბრიტანეთი); **“jon kenedi int”** – 31 მლნ-ს (ნიუ-იორკი, აშშ); **“tokio int”** – 30 მლნ-ს (ტოკიო, იაპონია); **“san-francisko int”** -30 მლნ-ს (სან-ფრანცისკო, აშშ) და სხვები.

ტურისტულ გადაყვანათა უმეტესობა ხორციელდება საერთაშორისო და ეროვნული ავიაკომპანიების მიერ, რომელთაც აქვთ შესაბამისი სახელწოდება – კოდები. მაგ., ზოგიერთი მსხვილი საერთაშორისო ავიაკომპანიებია: **AA – American Airlines; DL – Delta Airlines**(აშშ-ში); **AF – Air France; BA – British Airways** და სხვა.

აეროპორტი იღებს და ემსახურება სხვადასხვა ავიაკომპანიების საჰაერო ხომალდებს, ახორციელებს ტექნიკურ უზრუნველყოფას: – მომარაგებას, ტექნიკურ პროფილაქტიკას და რემონტს. სამსახურები მიწაზე, ახორციელებენ კონტროლს, საჰაერო ფრენათა რეგულირებასა და მგზავრთა გაცილებას.

გადაფრენები, მგზავრთა გადაზიდვის მიზნით, ხორციელდება მტკიცე განრიგის მიხედვით (წლიური ან სეზონური). ეს არის რეგულარული ფრენები განრიგის მიხედვით, ან უგანრიგო რეისები შეკვეთით – ჩარტერული გადაზიდვები.

რეგულარული რეისების სიხშირე, დამოკიდებულია მგზავრთა ნაკადზე ამა თუ იმ მიმართულებით. არის ყოველდღიური რეისები, რეისები კვირაში ერთხელ, ან რეისები, რამდენჯერმე დღეში. მგზავრთა ნაკადის მკვეთრი ზრდის შემთხვევაში, ინიშნება დამატებითი რეისები კონკრეტული მიმართულებით.

ანსხვაგვარ აგრეთვე დღისა და ღამის რეისებს. დღის რეისები, როგორც წესი, შედარებით მოკლე მანძილებზე ხორციელდება, ხოლო ღამის რეისები ხორციელდება შორეული ტრანსოკეანური გადაფრენებისას.

პირდაპირი მარშრუტები და მარშრუტები შეპირაპირებით. პირდაპირი მარშრუტი – ეს არის გადაფრენა ერთი წერტილიდან მეორეში, ერთი ან რამდენიმე დაჯდომით (სხვადასხვა აეროპორტებში) თვითმფრინავის შეცვლის გარეშე. ამასთან ტექნიკური მიზეზების გამო გაუთვალისწინებელი დაჯდომა, არ უნდა გახდეს მგზავრის, ან ტურისტის პრეტენზიების საბაბი.

შეუთანხმებელი ავიამარშრუტები (რეისი შეპირაპირებით) – ეს არის მგზავრობის ელემენტი, რომელიც ითვალისწინებს მგზავრების გადასხდომას ერთი თვითმფრინავიდან მეორეში. მაგალითად, გადასხდომა სხვა ავიახაზზე ან გადასხდომა ადგილობრივიდან საერთაშორისო ავიახაზებზე.

კომპანიები, დაინტერესებულნი არიან დახარჯონ რაც შეიძლება ნაკლები დრო შეპირაპირებული რეისების ორგანიზაციისას. ამისათვის გამოიყენება სპეციალური (საფირმო), სწრაფი სააგენტოსო რეისები, სწრაფი მატარებლების რეისების კი - სხვა აეროდრომზე მგზავრთა ტრანსფერისთვის. თუ დროს ინტერვალი დიდია (1 დღე-ღამეზე მეტი), მაშინ ავიაკომპანიები სთავაზობენ მგზავრებს დასამახსოვრებელ ტურისტულ სერვისს (ტრანსფერი, დასვენება, კვება, ექსკურსიები და სხვ.), ეს ყველაფერი ხშირად გადაფრენის ღირებულებაში შედის.

ტურისტული მომსახურების სფეროში, აეროპორტი სთავაზობს მომსახურებას როგორც მგზავრებს, ასევე მომსახურე პერსონალს, ეკიპაჟის წევრებს, ესენია: მომსახურება საკვებით, თვითმფრინავის ბორტზე, ასევე მოსაცდელ დარბაზებშიც, ავტომობილების სადგომები, განთავსების საშუალებებით (სასტუმრო) უზრუნველყოფა.

აეროპორტების ტერიტორიაზე განლაგებულია მაღაზიები, ფოსტა, დაცვა, ბანკის განყოფილებები, ავიაკომპანიის წარმომადგენლობა და სხვ. აქვეა მგზავრთა გამგზავრება და ჩამოსვლისთვის განკუთვნილი დიდი აეროვაგზლები, სასტუმროები მგზავრებისა და ბორტპერსონალისათვის.

აეროვაგზალი – ეს არის მოსაცდელი დარბაზები, მგზავრთა და ბაგაჟის რეგისტრაცია და გაგზავნა, ტექნიკური და მომსახურებების სხვა რთული კომპლექსი.

საერთაშორისო აეროპორტებში იქვეა განლაგებული, საბაჟო, სანიტარული და სასაზღვრო სამსახურები, სალაროების დარბაზები, ადმინისტრაცია, სადაზღვევო კომპანიები, მაღაზიები, რესტორანი, ბარი, ბარგის შესანახი კამერები. გათვალისწინებულია სპეციალური დარბაზები შემხვედრთათვის.

აეროპორტები და ტერმინალები აღჭურვილია აუდიო და ვიდეო – საინფორმაციო სამსახურებით, მგზავრთა ტრანსფერის რაციონალური ორგანიზაციისათვის. აეროპორტის ტერმინალებთან კავშირშია საავტომობილო მაგისტრალები, რკინიგზა, ხანდახან მეტროც კი. მაგ., აეროპორტი **Heathrow** – დიდი ბრიტანეთი.

2. საჰაერო ტრანსპორტით მგზავრთა მომსახურების თავისებურებანი

საჰაერო გადაზიდვა – ეს არის მგზავრებისა და მათი ბაგაჟის, ტვირთის და ფოსტის ტრანსპორტირება საჰაერო ხომალდებით, საჰაერო გადაზიდვათა წესებისა (ეროვნული და საერთაშორისო) და გადაზიდვის ხელშეკრულებათა გათვალისწინებით.

საჰაერო გადამზიდი, ეს არის ავიაკომპანია **Air line company**, რომელიც ახორციელებს მგზავრებისა და ტვირთის გადაზიდვას (რეგულარული ან ჩარტერული). ავიაკომპანია შედგება საჰაერო ხომალდებისაგან (საკუთარი ან არენდით), და მფრინავი შემადგენლობით – ბორტპერსონალით, რომელიც ემსახურება მგზავრებს, როგორც ფრენის დროს, ასევე მიწაზეც.

როგორც ზემოთ ავლინდნენ, საჰაერო გადამზიდველები მგზავრებს უწევენ როგორც მყარი განრიგით რეგულარულ რეისებზე, ისე უგანრიგოდ ჩარტერულ რეისებზე. ავიაკომპანიების უმეტესობა მუშაობს განრიგით, რაც ნიშნავს, რომ თითოეული გაფრენა და დაჯდომა წარმოებს მკაცრად განსაზღვრული დროის მონაკვეთში. აეროპორტებში ოპერატიული ინფორმაცია ავია რეისებზე აისახება ელექტრონულ საინფორმაციო ტაბლოზე, რომელიც მოიცავს: თვითმფრინავის გამგზავტრბა-ჩამოსვლის დროს და თარიღს, რეისის ნომერს, ტერმინალს რეგისტრაციისათვის. აქვე ქვეყნდება ინფორმაცია რეისების შეფერხების შესახებ. მყარი განრიგი (**Time table**) ქვეყნდება აგრეთვე ცალკეულ ბეჭდურ გამოცემებში, მასობრივი ინფორმაციის საშუალებებში და რათქმა უნდა ინტერნეტის საშუალებითაც.

ხანდახან, ადგილი აქვს ავიაგადაზიდვების არარეგულარულ რეისებს მოკლე მანძილებზე – მსუბუქმტორიანი თვითმფრინავით – აეროტაქსით. (**airtaxi**) აეროტაქსის მომსახურებით ხშირად სარგებლობენ საქმიანი ადამიანები, აგრეთვე ტურისტები კუნძულოვან კურორტებზე გასამგზავრებლად.

როგორც ცნობილია დედამიწა თავისი ფორმით მრგვალ ბურთს წარმოადგენს, ამიტომ მარშრუტის არჩევისას ითვალისწინებენ მრავალ ფაქტორს, აქედან მთავარია უმოკლესი გზა. მაგ., მარშრუტი მოსკოვი-ნიუ-იორკი გადის ჩრდილოეთ პოლუსზე და არა ატლანტიკაზე. გადაზიდვებისას მნიშვნელოვანია აგრეთვე გავითვალისწინოთ ფრენის ნამდვილი დრო საათობრივი სარტყელების მიხედვით.

საჰაერო ფრენები დიდადაა დამოკიდებული ბუნებრივ პირობებზე (ამინდზე). ჯერ-ჯერობით ადამიანი ვერ მართავს ამინდს, ამიტომ მეტეოროლოგიური ცვლილებები ატმოსფეროში დიდ გავლენას ახდენს საჰაერო ფრენაზე.

თანამედროვე სამგზავრო ლაინერები ახორციელებენ ფრენას დაახლოებით 10 კმ სიმაღლეზე, ეს კი დრუბელთა საფარის ზევითაა, სადაც არ არის ჰაერის მასების ძლიერი მოძრაობა და ნალექები. მიუხედავად ამისა, შემხვედრი ან ზურგის ქარები დიდ გავლენას ახდენენ ფრენის გაანგარიშებულ დროზე, განსაკუთრებით მრავალსაათიანი ფრენისას. ამის შედეგად იცვლება საწვავის ხარჯვის რაოდენობა და ჩამოფრენის დრო. შეიძლება მოხდეს მარშრუტის არაგეგმიური (გათვალისწინებელი) შეცვლა.

მაგ., სიცილიაზე ფრენისას ვულკან ეტნას გააქტიურებისას, კვამლის შლეიფი ვულკანის ყელიდან, იცვლის მიმართულებას ქარის მიმართულებასა და ინტენსივობასთან დაკავშირებით. აეროპორტი „კატანი“

მდებარეობს ძალიან ახლოს ვულკანთან, თვითმფრინავები ამ დროს იძულებულნი ხდებიან შეცვალონ მარშრუტი და გააკეთონ დიდი წრე, რომ შემდგომ უსაფრთხოდ დაეშენენ საფრენ ბილიკზე.

მიუხედავად იმისა, რომ თანამედროვე ნავიგაციის საშუალებებს შეუძლიათ ასაფრენი და დასაჯდომი ოპერაციები სრულ სიბნელეში განხორციელონ, მაინც ძლიერი თოვლი, ნისლი, თავსხმა წვიმა და ელჭექი, ძლიერი ქარი, საფრენი ბილიკის მოყინვა და სხვა მეტეოროლოგიური მოვლენები, ართულებენ და ხშირად შეუძლებელსაც კი ხდის უსაფრთხო ფრენათა განხორციელებას. ეს გარემოება ფრენათა შეფერხების ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი ობიექტური მიზეზია.

მეტეოროლოგიური პირობების გამო, ხანდახან აეროპორტები რამოდენიმე დღით იხურებიან.

უამინდობის გარდა, საჰაერო ხომალდების რეისების შეფერხება შეიძლება გამოიწვიოს სხვა მიზეზებმაც: თვითმფრინავის მოწყობილობათა და აეროდრომის მოწყობილობათა ტექნიკურმა გაუმართაობამ, შეფერხებებმა საფრენ ბილიკზე, აგრეთვე ისეთი საორგანიზაციო ხასიათის შეფერხებებმა, როგორცაა დოკუმენტაციის მოუმზადებლობა, საკვების მიტანის დაგვიანება, ეკიპაჟის დაგვიანება. ტექნიკური მიზეზების გამო საჰაერო ხომალდი შეიძლება შეიცვალოს სხვა ხომალდით.

ბუნებრივია დაგვიანება თვითმფრინავის აფრენისას, იწვევს მის დაგვიანებას დანიშნულების პუნქტში. რეგულარული რეისების შეფერხებისას, პრესტიჟული ავიაკომპანიები მზავრებს კომპენსაციის მიზნით უხდიან გარკვეულ თანხას, რომლის ოდენობაც დამოკიდებულია ფრენის მანძილსა და დროზე.

საერთაშორისო ავიაგადაზიდვები ძირითადად ხორციელდება ჩრდილო ამერიკას, იაპონიასა და აზიის ქვეყნებს შორის და შეადგენს მსოფლიო მზავრთა გადაყვანის 75%-ს. მათ შორის 30%-ს ახორციელებენ აშშ-ს კომპანიები და 10%-ს დიდი ბრიტანეთის კომპანიები. აშშ-ს აქვს დაგეგმილი ავიაგადაზიდვის ყველაზე მსხვილი ბაზარი, რომელიც მოიცავს მსოფლიო შიდა გადაზიდვების 20%-ზე მეტს.

ჩრდილო ატლანტიკა ყველაზე დატვირთული მარშრუტია მსოფლიოში და მსოფლიო მზავრების 22%-ზე მეტს მოიცავს. ყველაზე დატვირთული მარშრუტები პერსპექტივაში მიმართული იქნება აზიაში, სადაც ტურიზმისა და საერთაშორისო ვაჭრობის ზრდის ტემპები ბევრად მეტი იქნება ევროპულ მარშრუტებზე.

ამჟამად, დატვირთული ევროპული მარშრუტები სათავეს იღებენ ლონდონში და მოიცავენ ლონდონ-პარიზს, ლონდონ-ნიუ-იორკს და ლონდონ-ამსტერდამს.

აღსანიშნავია, რომ მზავრთა და ავიაკომპანიების ურთიერთდამოკიდებულება საერთაშორისო გადაზიდვებისას რეგულირდება 1929 წ. ვარშავის კონვენციით “საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვების წესის უნიფიცირების შესახებ”, რომელშიც ცვლილებები შეტანილ იქნა 1959 წელს (ჰამბურგის წესები).

ტრანზიტი, ჩარტერი და მზავრთა გადაყვანის კომპლექსური მომსახურება

ტრანზიტის თავისუფლებაზე კონვენცია და სტატუსი (**Convention and Statute on Freedom of Transit**) მიღებულ იქნა ერთა ლიგის ეგიდით ბარსელონაში (ესპანეთი) 1921 წ. 20 აპრილს. კონვენციის მონაწილენი პასუხისმგებლობას იღებდნენ დახმარებოდნენ ერთმანეთს სატრანზიტო გადაზიდვების განხორციელებაში, როგორც რკინიგზით, ასევე საჰაერო მიმოსვლის საშუალებით.

ტრანზიტულად ითვლებიან მზავრები და მათი ბაგაჟი, ტვირთი, სამზავრო და სატვირთო ვაგონები, ხომალდები და სხვა სატრანსპორტო საშუალებები, თუ მათი გადაადგილება ხდება იმ ტერიტორიის გავლით, რომელიც იმყოფება კონვენციის მონაწილე ქვეყნის სუვერენიტეტის ქვეშ. ამ დროს ეს ტერიტორია წარმოადგენს მხოლოდ გადასაადგილებელი გზის ნაწილს, რომელიც იწყება და მთავრდება იმ სახელმწიფოს საზღვრებს გარეთ, რომლის ტერიტორიაზეც ხორციელდება სატრანზიტო გადაზიდვა.

შეპირაპირებითი რეისების ტრანზიტული მზავრები, რომლებიც იმყოფებიან აეროპორტის ტერიტორიაზე ჩასხდომის მოლოდინში, სპეციალურ სატრანზიტო ვიზას არ საჭიროებენ.

თუ მოსაცდელი დრო აჭარბებს გარკვეულ საზღვრებს, მაშინ ფორმდება ტრანზიტული ვიზა, რომელიც ითვალისწინებს მზავრის მოცემულ სახელმწიფოში ყოფნის უფლებას.

ჩარტერის ქვეშ იგულისხმება საჰაერო ხომალდისა და მისი ეკიპაჟის ფრახტი (დაქირავება), ერთი რეისის ან ფრენათა გარკვეული პროგრამის შესასრულებლად მყარი განრიგის გარეშე. ჩარტერულ რეისებს ორგანიზებას უკეთებენ კომპანიები, რომლებიც ასრულებენ რეგულარულ გადაზიდვებს, მაგრამ არიან ავიაკომპანიები, რომლებიც მხოლოდდამხოლოდ ჩარტერულ რეისებზე არიან სპეციალიზებული (**charter airline ან air charter company**).

ჩარტერი, როგორც წესი, ხორციელდება შეკვეთების პირობების თანახმად. რისკს, მგზავრთა ნაკლებობის შემთხვევაში, შემკვეთი (დაქირავებელი) ეწევა. მგზავრთა უკმარისობისა და ბარგის წონის ნაკლებობის შემთხვევაში, ავიაკომპანია იტოვებს უფლებას გადაიყვანოს მგზავრები, ფოსტა ან ტვირთი. ამ დროს ჩარტერის დამკვეთი არანაირ კომპენსაციას არ იღებს.

ავიაკომპანია, გაფრენის წინ ასრულებს ყველა მოსამზადებელ სამუშაოებს მარშრუტისათვის. ესენია ფრენასთან დაკავშირებული სხვადასხვა ფორმალობების შეთანხმება, ეკიპაჟისა და სხვა პირების ვიზების გაფორმება და სხვა.

საერთოდ, უნდა აღინიშნოს, რომ დაუგეგმავი ავიაგადაზიდვები შეადგენს საერთაშორისო მგზავრთა გადაყვანის 17%-ს. ჩარტერულ კომპანიებს და რეგულარულ გადაყვანებს უკავიათ ერთნაირი წილი საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის ბაზარზე.

ჩარტერული საჰაერო გადაზიდვები წარმოიქმნა 50-იან წლებში ჩრდილო ამერიკასა და ევროპაში, როცა შვებულებაში მყოფი ჩრდილოეთის ცივი კლიმატური ზონებიდან მიემართებოდნენ ფლორიდის, კარიბის ზღვისა და ხმელთაშუა ზღვის მზიან, ტროპიკულ ცენტრებში.

აღსანიშნავია ისიც, რომ ჩარტერული ავიარეისები კარგადაა ადაპტირებული ავიატრანსპორტის მოთხოვნაზე კრიზისის პერიოდში. მაგ., გასული საუკუნის 90-იან წლებში დაუგეგმავი გადაზიდვების წილი ევროპის ტურისტულ ბაზარზე გაიზარდა 5%-ით და შეადგინა ყველა ევროპული საერთაშორისო გადაზიდვების 40%-ზე მეტი.

არსებული მდგომარეობისა და მოთხოვნილებიდან გამომდინარე, ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მიზნით, ავიაკომპანიას შეუძლია გადადოს ან მოხსნას რეისი. რეისების გადადება-გაუქმება ხდება მეტეოროლოგიური პირობების გამოც. მიუხედავად ამისა, ავიაკომპანია ღებულობს პასუხის-მგებლობას დაგვიანებებზე, გაფრენისა და დანიშნულების მისვლის დროს.

საჰაერო გადაზიდვების საერთაშორისო წესების მიხედვით, რეისის შეფერხებებისას ჩარტერული ავიაკომპანიის მიზეზით, ავიაკომპანია შემკვეთს უხდის გარკვეულ თანხას, რომელიც გათვალისწინებულია ჩარტერის ხელშეკრულებით.

მაგ., გაფრენის ერთი საათით და მეტით დაგვიანებისას, ავიაკომპანია არასაიმედოობისათვის იხდის ჯარიმას, ერთი საფრენი საათის ღირებულების 20%-ს, თუ რეისის შეფერხება ხდება შემკვეთის მიზეზით, მაშინ ყველანაირ საჯარიმო სანქციებსა და დანახარჯებს, ანაზღაურებს ეს უკანასკნელი.

ჩარტერული რეისები ხშირად ხორციელდება მაშინ, როდესაც ავიახაზების გვემიური რეისები ვეღარ უმკლავდებიან დატვირთას (სეზონური დატვირთვა), ან როდესაც მოცემულ პუნქტში არ არის პირდაპირი რეისები, კიდევ კონფერენციების, ყრილობების, დელეგაციათა ვიზიტების დროს და სხვ. (ტურისტული პროგრამები).

ჩარტერის დამკვეთად ხშირად გვევლინება ტურისტული საწარმო, ან საწარმოთა ჯგუფი. ადგილი აქვს რამდენიმე ტუროპერატორის მიერ ჩარტერული რეისის ერთობლივ არენდას (ფრახტი). გადამზიდ კომპანიებს, ურჩევნიათ საქმე ჰქონდეთ ერთ შემკვეთთან, რა თქმა უნდა ამ შემთხვევაში ნაკლებია პრობლემები.

გადამზიდვისათვის ჩარტერი ყოველთვის ხელსაყრელია, რადგან იგი ღებულობს წინასწარ თანხას მთლიან (სრულ) ჩარტერზე და არ არის დამოკიდებული თვითმფრინავის ან ვერტმფრენის დატვირთვაზე.

ტუროპერატორს, რომელიც რამდენიმე შემკვეთის სახელით მოქმედებს, **კონსოლიდატორი** ჰქვია. ეს ოპერატორი უკეთებს ორგანიზაციას და ახორციელებს სხვადასხვა ტურისტული ფირმების მიერ ერთი ჩარტერული რეისის გამოყენებას.

ჩარტერის პროგრამას ორ ან მეტ პორტს შორის ეწოდება **bach – to – bach**, რომელშიც დაგეგმილია გაჩერების მინიმალური დრო, ამა თუ იმ აეროპორტში ჩაფრენისას, მგზავრთა დალოდინებისა და იმავე მარშრუტით უკან გადაფრენის მიზნით.

ასეთი, ჯაჭვური პროგრამა გამოიყენება სეზონურად, მსხვილი ტურისტული პროგრამების განხორციელების მიზნით. პირველი ჩარტერი მიფრინავს: ა) იქით – სავსე და უკან ცარიელი ბრუნდება; ბ) ფრენათა სიხშირე ტურისტული ჯგუფების მოძრაობის დროის ადეკვატურია, მაგ., ერთი კვირა მთლიანი დატვირთვით – ორივე მხარეს. გ) ეს უკანასკნელი მიფრინავს, იქით – ცარიელი, ბრუნდება – სავსე. ასე, რომ გამოდის ერთი გადაფრენა იქით და უკან (ორივე მხარეს), დატვირთვის გარეშე; ეს არის ის წაგება, რომლის თავიდან აცილებაც შეუძლებელია, ამიტომ წაგება ნაწილდება პროგრამის ყველა ჩარტერულ რეისებს შორის. რაც მეტია ფრენათა რაოდენობა, პროგრამის მიხედვით, მით მეტია მოგება.

კომპანიები ყოველთვის ცდილობენ გამოიყენონ ე.წ. „ჯაჭვური ჩარტერული რეისები, რომ გამოირიცხოს „ცარიელი“ ფრენა.

ჩარტერული რეისების ორგანიზაცია, ყოველთვის დაკავშირებულია დიდ მოსამზადებელ სამუშაოებთან: მიფრინავთა შემადგენლობამ უნდა შეისწავლოს ახალი მარშრუტის თავისებურებანი, საზღვარგარეთის აეროპორტების სასმელეთო სამსახურების პირობები, შეკვთა და ნებართვის მიღება მესამე ქვეყნის ზევით დერეფანით სარგებლობაზე, და სხვ. ამიტომ ჩარტერული რეისები ყოველთვის უფრო ძვირია გეგმიურ რეისებზე, რამდენადაც იგი ხორციელდება ერთჯერადი კონტრაქტით და დაკავშირებულია ფართო მოსამზადებელ სამუშაოებთან.

ხშირად ხორციელდება ჩარტერული რეისები, როდესაც თვითმიფრინავი ყოვნილება პორტში, ტურისტული ჯგუფებისა ან დელეგაციის მოსვლამდე. ეს უფრო არასეზონის დროს ხდება, როდესაც თვითმიფრინავების დატვირთვა არ არის მაქსიმალური.

ამ შემთხვევაში, ავიაკომპანია იხდის გარკვეულ თანხას თვითმიფრინვის აეროპორტში გაჩერებისათვის, აგრეთვე ნახლავრდება დანახარჯები ეკიპაჟზე, პორტში ყოფნისას (ტრანსფერი, დაბინავება, სამჯერადი კვება).

საჰაერო გადაყვანებისას, გამოყოფენ მომსახურების რამდენიმე სახეს: სატრანსპორტო მომსახურების ძირითადი სახე – წმინდა საჰაერო გადაზიდვა + მომსახურება, რომელიც დაკავშირებულია გადაფრენასთან, ამ მომსახურებით სარგებლობენ ინდივიდუალური ტურისტები, ტურისტული ჯგუფები და მგზავრთა სხვა კატეგორიები. საჰაერო გადაზიდვები საკმაოდ სპეციაფიკურია. აეროპორტებს სჭირდებათ დიდი ტერიტორიები, რთულია ორგანიზაციული თვალსაზრისითაც, ავიალაინერების ფრენა იწვევს ხმაურს, ამიტომ ისინი განლაგებულია ქალაქგარეთ, ქალაქიდან მოშორებულ ტერიტორიებზე. აეროპორტები ახორციელებენ დამაკავშირებელ ფუნქციებს ქვეყნებსა და კონტინენტებს შორის, ხოლო მგზავრების შემდგომი გადაადგილება ხმელეთზე ან წყალზე დანიშნულების პუნქტამდე, ხორციელდება სხვა გადაყვანების მიერ (წყლის ტრანსპორტი, რკინიგზა, ავტომობილი). მოგზაურთა მომსახურების გაფართოების მიზნით, საჰაერო გადაყვანები კლიენტებს სთავაზობენ გადაყვანის კომპლექსურ სახეობებს. ამისათვის საჭიროა შეთანხმებები სხვადასხვა ტურისტულ საწარმოებთან და გადაყვანებთან. **Fly and drive** – ეს კომპლექსური მომსახურების პოპულარულია ბიზნესმენებს შორის (საქმიანი წრეები). გადაფრენის გარდა, მომსახურების პაკეტში შედის ავტომობილი არენდით. ავიალაინერის აეროპორტში ჩასვლისთანავე, მგზავს ელოდება ავტომობილი, მის მიერ აღებული არენდით, რომლის გასაღებსაც მას გადასცემს კომპანია **rent-**ის აგენტი (**rent a car**). ეს საგრძნობლად ამცირებს მგზავრობის დროს, რაც მნიშვნელოვანია საქმიანი პირისათვის. არენდირებული ავტომობილის ვადის გასვლის შემდეგ, მას აბრუნებენ გაქირავების იმავე სააგენტოში, ან სხვა ქალაქში. ნალოგიურად, მომსახურების პაკეტში შეიძლება შედიოდეს მგზავრის გადაყვანა რკინიგზით (**fly and rail**) ან საზღვაო ტრანსპორტით **fly and see**. ხშირად პაკეტში შედის დაბინავება და სხვა ტურისტული მომსახურებანი.

გადაყვანის (გადაზიდვის) მომსახურების შემადგენლობაში შედის სასმელეთო სამსახურების მუშაობა რეისის მომზადებისათვის; ბარგის და მგზავრების რეგისტრაცია, ლოდინი რეისზე, გაცილება ავიალაინერამდე, დაცვა და რაღა თქმა უნდა მთავარი მომსახურება – საჰაერო გადაყვანა.

ფრენის დამთავრებისთანავე იწყება მგზავრთა გადმოსხდომა და არანაკლებ სანერვიულო ოპერაცია, ვიდრე თავად ფრენა – ესაა ბარგის მიღება და ტრანსფერი დესტინაციაში (დანიშნულების ადგილზე).

საპაერო გადაზიდვათა მომსახურებაში შედის აგრეთვე, მგზავრობის ფაქტიური ხანგრძლივობა, აქ შედის გადაფრენა და გადასხდომა (გადაჯდომა) ერთი რეისიდან მეორეზე (თუ ასეთი შემთხვევები იქნება) და წმინდა საფრენი დრო, სახმელეთო ოპერაციებზე დახარჯული დროის გათვალისწინების გარეშე.

3. მგზავრობა მომსახურება თვითმფრინავის ბორტზე.

მომსახურება ბორტზე, თვითმფრინავის სალონში, შედის ავიაბილეთის ღირებულებაში. არის დამატებითი გადასახადებიც.

სალონების კლასი. მრავალადგილიანი თვითმფრინავის სალონი დაყოფილია ნაკვეთურებად, მომსახურების კლასის შესაბამისად.

ზოგიერთმა მსხვილმა საერთაშორისო კომპანიამ შემოიღო მომსახურების საკუთარი წესები, მაგრამ არსებობს მომსახურების საერთო ნიშნებიც.

ბიზნეს-კლასის ცნება – (**businessclass**), ეს არის სერვისის ის კლასი, რომელიც იმყოფება პირველსა და ეკონომიკურ (ტურისტულ) კლასებს შორის. 2000 წელს ავიაკომპანია **British Airways**-მა შემოიღო შუალედური კლასი – **World travel Plus** - ეს არის საშუალო ეკონომიურსა და ბიზნეს-კლასს შორის, სადაც გათვალისწინებულია მეტი თავისუფალი სივრცე სავარძლის გარშემო, გაუმჯობესებული კვება. მაღალი კლასის სალონებში მომსახურებაც მაღალია. მაღალია მომსახურება კვებაზე, სადაც შედის სპირტიანი სასმელებიც კი, არის რადიო, ტელევიზორი, აგრეთვე მაღალია სახმელეთო მომსახურება, აქ შედის სპეციალური მოსაცდელი დარბაზები ბუფეტით, ცალკე დახლი საბაჟო სამსახურში, ბილეთების რეგისტრაციისათვის, ცალკე გასასვლელი თვითმფრინავში ჩასაჯდომად, ბარგის მიღება და სხვ. (პრივილეგიები). მომსახურების დონის მიხედვით, დგინდება ბილეთის ფასიც.

დამატებით გამოიყენება კოდები:

G - ჯავშანი, რომელიც აუცილებელია გამოვისყიდოთ განსაზღვრულ დრომდე;

U – რეისი მოკლე მანძილზე გარანტირებული ადგილით.

E – რეისი მოკლე მანძილზე შეუთანხმებელი ადგილით (ადგილის ნომერი მტკიცდება რეგისტრაციის დროს).

ზოგიერთ ლაინერებში, განსაკუთრებით კი ბიზნეს-კლასისა და პირველი კლასის სალონებში არის ფაქსი, ტელექსი, სხვა სახის კავშირები, აგრეთვე ელიტარული, ძვირადღირებული ზოგიერთი დამატებითი მომსახურება. შესაძლებელია ბავშვთა გაცილება - მომსახურება უფროსის გარეშე, ემსახურებიან ავადმყოფებს, ინვალიდებს, დამატებით სამსახურს სთავაზობენ ჩვილბავშვიან დედებს, მგზავრებს ცხოველებთან ერთად.

საზღვარგარეთ განსაკუთრებული ყურადღება ეთმობა უსინათლო (ბრმა) მგზავრებს, რომელთაც ჰყავთ გამცილებელი ძაღლები (ძაღლი უფასოდ მგზავრობს).

საერთოდ, თვითმფრინავების კლასების მთავარი განმასხვავებელი ნიშანია სავარძლის კომფორტულობა, კვების ხარისხი და უფასოდ გადასატანი ტვირთების ზომა. ეკონომიკური კლასის სავარძლები ვიწროა. პირველი კლასის თვითმფრინავებში ისეთი სავარძლებია, რომელიც იშლება საწოლის-მაგვარად და შორეული ფრენისას ჰქმნის დამატებით მოხერხებულობას, კომფორტს.

ზოგიერთ აეროპორტში პირველი და ბიზნესკლასის რეგისტრაცია ცალკე წარმოებს, მგზავრებისათვის ცალკეა მოწყობილი მოსაცდელი დარბაზები, სადაც მგზავრი კომფორტულ პირობებში შეიძლება დაელოდოს თავის რეისს და აპერიტივიც კი შესვას უფასოდ..

პირველი კლასის მგზავრებს ავიაკომპანიების უმეტესობა რეისის დასასრულს ჩუქნის სუვენირებს, ზოგჯერ – ძვირადღირებულსაც. შორეულ ავიახაზებზე, პრესტიჟული კლასის მგზავრებს მეტი კომფორტულობისათვის ურიგდებად “ჩუსტები”, რომელიც რეისის დასასრულს შეუძლია თან წაიღოს. მოკლედ, ავიაკომპანიების მენეჯერთა ფანტაზიები განუსაზღვრელია და დამოკიდებულია კონკრეტულ ავიაკომპანიაზე, მიმართულებაზე და სხვა, მაგრამ დიდ როლს თამაშობს აგრეთვე კომპანიებს შორის კონკურენციაც.

რამდენადაც ავიაკომპანიები ერთმანეთს კონკურენციას უწევენ და კონკურენციის ერთ-ერთი მთავარი ფაქტორი მომსახურების ხარისხის გაუმჯობესებაა, უკვე ძნელი ხდება კლასების მიხედვით სხვა განმასხვავებელი თავისებურებების ჩამოყალიბება. ბევრ მიმართულებაზე პირველი კლასი საერთოდ არ

არსებობს, არის მხოლოდ ბიზნეს-კლასისა და ეკონომ-კლასის ადგილები. ამასთან, ბიზნეს-კლასის მომსახურება შეესაბამება პირველი კლასის დონეს.

რეგისტრაცია და შემოწმება ჩასხდომის წინ. – თვითმფრინავში ჩასხდომის წინ, აეროპორტში ხორციელდება მგზავრებისა და მათი ბარგის საგულდაგულო რეგისტრაცია. ამ პროცედურის რეგულირება ხდება საერთაშორისო წესებისა და ნორმების მიხედვით. საპაერო ხომალდზე მოხვედრა შეუძლია მხოლოდ რეგისტრირებულ მგზავრს და ტვირთს, რაც ნაკარნახევია მკაცრი ნორმებითა და მოთხოვნებით ფრენათა უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად.

რეგისტრაციამდე ან რეგისტრაციის შემდეგ ხორციელდება საბაჟო შემოწმებები, პირადი და ხელით გადასატანი ნივთებისა და ბარგის შემოწმება, საერთაშორისო რეისებზე ხორციელდება სასაზღვრო კონტროლი (პასპორტებისა და ვიზების შემოწმება). ეს პროცედურები ხშირად დიდ დროს მოითხოვს.

ითვალისწინებენ რა რეგისტრაციისათვის საჭირო ხანგრძლივ პერიოდს, მოსაცდელ დარბაზებში განლაგებულია სხვადასხვა მაღაზიები, სადაზღვევო კომპანიათა ჯისურები, ბარები და სხვა. ავიაკომპანიები, განსაკუთრებით კი მოკლე და ადგილობრივ რეისებზე, ცდილობენ შეამცირონ რეგისტრაციის დრო.

მგზავრები მხოლოდ ხელის ბარგით, რომლებიც მგზავრობენ პირველი და ბიზნეს-კლასის სალონებით, სარგებლობენ პრივილეგიებით, მათ შეუძლიათ გაიარონ რეგისტრაცია ტელეფონის საშუალებით და გამოცხადდნენ 10-20 წუთით ადრე გამგზავრებამდე.

გამცილებლები. სამგზავრო თვითმფრინავს ემსახურება მფრინავთა შემადგენლობა და ავიაკომპანიის ბორტგამცილებელი.

ავიალაინერის ბორტზე მგზავრებსა თუ ტურისტებს ემსახურებიან “სტიუარდესი” ქალები და “სტიურდი“-კაცები. დიდი ლაინერის ბორტზე, ზოგჯერ ერთდროულად 20-მდე ადამიანი მუშაობს. ხშირად გამცილებელთა შორის იმყოფებიან უსაფრთხოების სამსახურის თანამშრომლებიც.

სტიუარდესებისა და სტიუარდების სამუშაო საკმაოდ რთული და სპეციფიკურია. მათ შესარჩევად ავიაკომპანიები ატარებენ კონკურსებს, მიმდინარეობს სპეციალური სწავლება. ამ სამსახურისათვის კარგად უხდებიან და საკმაოდ პრესტიჟულადაც ითვლება. პრაქტიკაში უფრო ხშირად გვხვდებიან ახალგაზრდა, გასათხოვარი, ღამაზი და მომხიბლველი და სათანადო ფიზიკური გამძლეობის მქონე ქალი-სტიუარდესები. მათ იციან რამდენიმე უცხოური ენა, შეუძლიათ პირველი სამედიცინო დახმარების აღმოჩენა.

ბორტპერსონალის მოვალეობებში შედის: მგზავრთა სწრაფი განთავსება სალონებში, თავიანთი ადგილების მიხედვით. რეისის დაწყებამდე მომსახურების კლასის მიხედვით მათ მგზავრებს უნდა შეუქმნან სათანადო კომფორტი, უნდა უზრუნველყონ ინფორმაციით, გააცნონ სპეცმოწყობილობათა ხმარების წესები, შეამოწმონ მისაბმელი ღვედები, დაარიგონ ჟურნალ-გაზეთები, ხოლო შორეულ რეისებზე კი მგზავრებს აწვდიან საჭმელს, წვენებს (სხვადასხვა სასმელს), საჭიროების შემთხვევაში პირველ დახმარებას უწევენ. თვითმფრინავიდან გასვლის ორგანიზაციას ფრენის დამთავრებისთანავე მგზავრებს ეხმარებიან თვითმფრინავიდან გასვლაში.

ბორტპერსონალი ვალდებულია ზრდილობიანად და ყურადღებით ეპყრობოდეს მგზავრებს. ამავე დროს მგზავრებიც ვალდებული არიან გაუფრთხილდნენ და დააფასონ ბორტპერსონალის შრომა.

ფრენის დაწყების წინ, ბორტგამცილებლები ვალდებული არიან მიაწოდონ მგზავრებს მოკლე ინფორმაცია ფრენის შესახებ, მისი ხანგრძლივობისა და პირობების, მოწვევის აკრძალვის ან მოსაწვევი ადგილის შესახებ, ტუალეტების განლაგებაზე, კვების განრიგზე და ექსტრემალურ სიტუაციებში მოქცევის წესების შესახებ.

ფრენის დროს ყველა მგზავრს სთავაზობენ ახალ პერიოდულ გამოცემებს, გაზეთებს, აგრეთვე ავიაკომპანიის მიერ გამოცემულ და ღამაზად გაფორმებულ საბორტო ჟურნალებს, ბუკლეტებს.

კვება. მოკლე რეისების დროს, როდესაც ფრენა შედგება მხოლოდ თვითმფრინავის აფრენა და მოკლე დროში დაჯდომისაგან, მგზავრებს სთავაზობენ შაქარყინულს, კანფეტებს, გამაგრილებელ წვენებს, მინერალურ წყალს, ჩაის და ყავას.

თუ ფრენის ხანგრძლივობა აღემატება 3 საათს, მაშინ ყველა მგზავრისათვის გათვალისწინებულია სპეციალური კვება. კვების მიწოდების მოცულობა და სიხშირე დამოკიდებულია რეისის ხანგრძლივობასა და მომსახურების კლასზე. შორეული მაგისტრალური და ტრანსკონტინენტური რეისების დროს მგზავრებს ყოველი 4 საათის ინტერვალთ, მიეწოდებათ ცხელი საჭმელი.

აღსანიშნავია, რომ მგზავრობის ხანგრძლივობასთან დაკავშირებით იცვლება თვითმფრინავში **კვების ფორმები**. კერძოდ, **B (breakfast)** – საუზმე, **L (lanch)** – მეორე საუზმე, **D (diner)**- სადილი, **S (snack)** – მსუბუქი კვება, **X (More than one meal)** – მრავალჯერადი კვება.

ავიაკომპანიების უმეტესობა მგზავრთა კვებისათვის იცავს შემდეგ სქემას:

2-3 საათის ფრენისას – ცივი საუზმე

3-6 საათის ფრენისას – ცხელი კვება

6 საათზე მეტი ფრენისას – ორი ცხელი კვება

12 საათზე მეტი ფრენისას – ორი ცხელი კვება, ერთი ცივი საუზმე.

უკანასკნელ პერიოდში ავიახაზებზე შემოიღეს ე.წ. “სპეციალური კვება”, რომელიც დამოკიდებულია მგზავრთა ჯანმრთელობაზე, ჩვევებზე ან ეროვნულობაზე.

თვითმფრინავში საჭმლის კომპაქტურად მიწოდება ერთდროულად წარმოებს 200-300 და ხანდახან 500 ადამიანზე, შემდეგ კი გამოყენებული ჭურჭლის ალაგება, დასუფთავება – საკმაოდ რთული სამუშაოა სტიუარდების ჯგუფისათვის.

დიდი ყურადღება ექცევა საკვების შემადგენლობასა და ხარისხს.

კვება პრესტიჟულ კლასებში უფრო უხვია და ხშირად კერძებს ასარცევად სთავაზობენ. სასადილო მოწყობილობა მეტალისაა და არა ერთჯერადი პლასტმასის. პირველ და ბიზნესკლასებში სპირტიანი სასმელების არჩევანი მრავალფეროვანია. ზოგიერთი ავიაკომპანია თვითმფრინავში ხსნის ღია ბარს. მგზავრს შეუძლია მისთვის სასურველ დროს ისარგებლოს რომელიმე სასმელით.

მაღაზია – საერთაშორისო რეისებზე ფრენისას მგზავრებს ბორტპერსონალი სთავაზობს პარფიუმერიას, თამბაქოს ნაკეთობებს, სპირტიან სასმელებს, კანფეტს, შოკოლადს და ტურისტული ასორტიმენტის სხვადასხვა საგნებს. ფორმალურად ეს არის მაღაზიის ფილიალი – ბორტზე. ტურისტები სიამოვნებით ყიდულობენ საქონელს, განსაკუთრებით კი სპირტიან სასმელებს მოგზაურობიდან უკან დაბრუნებისას, თუ რა თქმა უნდა მოგზაურობის შემდგომი განწყობილება კარგია და თუ ადგილობრივმა ვაჭრებმა მოგზაურობისას სულ არ დაახარჯინეს ტურისტებს თავიანთი ფული. ტურისტმა უნდა გაითვალისწინოს, რომ შეიძლება შეფერხდეს რეისი, ან შეიცვალოს ამინდი, თვითმფრინავი დაჯდეს სხვა აეროპორტში და სხვ. ამ შემთხვევებისათვის, გამოცდილი ტურისტი აუცილებლად გადაინახავს გარკვეულ თანხას.

რადიო, ტელევიზია. მაღალი კლასის თვითმფრინავთა სალონები რადიოფიცირებულია და უზრუნველყოფილია ტელევიზიით. სავარძლების ყოველ 5 რიგზე გათვალისწინებულია ერთი მომცრო ზომის ტელევიზორი. რეისის პროცესში მგზავრებს შეუძლიათ ნახონ კინოფილმები, აჩვენებენ აგრეთვე ფრენის მარშრუტის რუკას, თუ სად იმყოფება თვითმფრინავი ფრენის მოცემულ მომენტში და სხვ.

პირველი და ბიზნეს-კლასის სალონებში ტელევიზორი გათვალისწინებულია ყველა ადგილისათვის, პროგრამის ამორჩევის შესაძლებლობით.

კავშირი. საერთოდ თვითმფრინავის ბორტზე აკრძალულია სარგებლობა რადიომიმღებებით, მაგნიტოფონებით, ტელეფონის აპარატურებით (მათ შორის ფიჭვურითაც), და აგრეთვე კომპიუტერებით.

თანამედროვე ლაინერებში გამოყენებულია სპეციალური სატელეფონო კავშირი (**airphone**). მგზავრებისათვის ტელეფონებით სარგებლობა თვითმფრინავების ბორტზე, დაიწყო 1984 წლიდან. დღესდღეობით, ორმხრივი სატელეფონო კავშირით სარგებლობს ამერიკული თვითმფრინავების – 70%. სისტემა საშუალებას იძლევა მგზავრებმა დარეკონ და მიიღონ ზარი (სატელეფონო) მიწიდან, გაგზავნონ ფაქსიმილიები და ტელეგრამები. შეიძლება დამყარდეს კავშირი თვითმფრინავებს შორის. ძირითად ლიდერად გვევლინება კომპანია – **GTE -Airfone**, რომლის მომსახურებაზეც ხელი მოაწერა 100 ათასზე მეტმა მგზავრმა და ბიზნესმენმა, და არა მარტო აშშ-ში.

ჯერ-ჯერობით ტექნიკური შესაძლებლობებიდან გამომდინარე, აბონენტთა ხაზების რაოდენობა შეზღუდულია. თვითმფრინავის მგზავრი გაივლის რეგისტრაციას **GTE**-ს სისტემაში, შემდეგ კი სარგებლობს ამ სისტემით.

აბონენტის რეგისტრაცია და ნებისმიერი კავშირი, გამოძახება – ფასიანია.

კომპიუტერი. ბევრი საქმიანი ადამიანი, რომელიც ხშირად იმყოფება მივლინებებში, თვითმფრინავით ფრენის დროს იყენებს კომპიუტერს მუშაობისათვის. თანამედროვე სამგზავრო თვითმფრინავებში გათვალისწინებულია კვების საბორტო ქსელი, პორტატული კომპიუტერის (**note-book**) შესაერთებლად.

საბორტო ჟურნალ-გაზეთები. ფრენისას თვითმფრინავის სალონებში მგზავრებს სთავაზობენ ახალ ჟურნალ-გაზეთებს. ყველა სოლიდური კომპანია გამოსცემს საკუთარ, ილუსტრირებულ საბორტო ჟურნალებს. მათი შექმნა შეიძლება თვითმფრინავის ბორტზე, ავიასაღაროებში და ავიაკომპანიის წარმომადგენლობაში.

ტუალეტი. მგზავრებისა და ეკიპაჟისათვის, თვითმფრინავის ბორტზე მოწყობილია ტუალეტები. ჩვეულებრივ სალონებში მგზავრებისათვის მოწყობილია მანათობელი ტაბლო, რომელიც ნიშანს იძლევა დაკავებულია თუ არა ტუალეტი. ტუალეტებში თამბაქოს მოწვევა სასტიკად აკრძალულია.

თამბაქოს მოწვევა. ავიაკომპანიების უმეტესობა რეისების დროს სალონებში თამბაქოს მოწვევას კატეგორიულად კრძალავს. მოწვევა ნებადართულია მხოლოდ ამისათვის განკუთვნილ სპეციალურ სალონებში. ზოგიერთმა ავიაკომპანიამ აკრძალა თამბაქოს მოწვევა ნებისმიერ რეისზე.

ხანგრძლივი დამის რეისების დროს, მგზავრებს შეუძლიათ გადასწიონ სავარძლების საზურგე და დაიძინონ. მსურველებზე გაიცემა მსუბუქი პლედები. ეს გადასაფარებლები ინახება საბარგო განყოფილებაში, ან სავარძლის ზევით თაროზე. საბორტო კომპლექტი ითვალისწინებს გადასაფარებლების რაოდენობას ყველა ადგილზე სალონში.

ვარჯიში - ხშირად ფრენა რამოდენიმე საათს გრძელდება. სავარძელში ჯდომა ხანგრძლივი ფრენისას დამღლელია, ეს კი იწვევს დისკომფორტს. ამ დროს ადამიანს სჭირდება წელში გამართვა, კუნთების გავარჯიშება, რათა თავი უკეთ იგრძნოს. თვითმფრინავის სალონის პირობებში ეს უხერხულობას იწვევს. ამიტომ შემუშავებულია ვარჯიშების სპეციალური კომპლექსი ხანგრძლივი ფრენისას. ეს ვარჯიშები საშუალებას იძლევა შესრულდეს გარკვეული მოძრაობები სავარძლიდან აუდგომლად: წრიული მოძრაობა თავით, ხელებისა და ხელის მტევნების მოძრაობა, მხრებისა და ფეხის ტერფების წრიული მოძრაობა, ფეხების შემოკეცვა ხელების დახმარებით და სხვ. დეტალურად ასეთი ვარჯიშები აღწერილია საბორტო ჟურნალებში, რომლებსაც ფრენისას სთავაზობენ მგზავრებს.

ექსტრემალური პირობები - ფრენისას, მგზავრთა გადაყვანისათვის შექმნილია უსაფრთხოების მაქსიმალური პირობები. ფრენას, ყველა მგზავრი ვერ იტანს ნორმალურად. ზოგიერთს (განსაკუთრებით აფრენა-დაჯდომისას, ან რყევისას) ეწევა თავის ტკივილი, ან გულისრევა, ამიტომ მათზე გაიცემა სპეციალური ჰიგიენური პაკეტები (პარკები). ჟანგბადის უკმარისობისას, მგზავრთათვის განკუთვნილია ინდივიდუალური ჟანგბადის აპარატები. იმ მგზავრებისათვის, რომლებსაც ეშინიათ სიმაღლის, ფანჯარასთან (ილუმინატორთან) ჯდომა რეკომენდირებული არ არის. აკრძალულია მასიური მოძრაობა სალონებში, დაუშვებელია ნებისმიერი პანიკა ფრენისას

საკაერო ხომალდის ბორტზე არ არის გათვალისწინებული პარაშუტები. ტექნიკური გაუმართაობის, ან სხვა ექსტრემალურ შემთხვევებში, როდესაც ფრენის გაგრძელება შეუძლებელი ხდება, ხორციელდება ავიალაინერის ავარიული დაჯდომა მიწაზე ან წყალზე.

ავარიული დაჯდომის გამოცხადების შემთხვევაში, მგზავრებმა უნდა შეიკრან დამცავი ღვედები, რაც შეიძლება მჭიდროდ, ამ დროს რეკომენდებულია სავარცხლის, ავტოკალმის, ნებისმიერი ბასრი ნივთის ტანსაცმლიდან ამოღება. აგრეთვე უნდა მოიშორონ სათვალეები, ჰალსტუხი, მაღალქუსლიანი ფეხსაცმლები და სხვ.

მგზავრი ღებულობს შემდეგნაირ პოზას: იგი მჯდომარე იხრება წინ, ხელებს შემოაჭდობს მუხლებს, ხოლო თავით იხრება წინ ხელებისაკენ.

ავარიული დაჯდომის შემთხვევისთვის და მგზავრთა თვითმფრინავიდან გადმოყვანისათვის მიწაზე ან წყალზე, სალონებში მოწყობილია რამოდენიმე ავარიული გასასვლელი (ლუკები), მზადყოფნაშია გასაბერი ტრაპები, რომლის საშუალებითაც მგზავრები სწრაფად ჩაცურდებიან მიწაზე. წყალზე დაჯდომისას, ყველა მგზავრს ეძლევა გასაბერი მაშველი ჟილეტი, რომლებიც შენახულია საბაგაჟო განყოფილებაში, ან მგზავრის სავარძლის ზემოთ თაროზე (ან სავარძლის ქვემოთ). თვითმფრინავის ბორტზე შეიძლება იყოს გასაბერი მაშველი ნავიც.

4. დაზღვევა და ფრენათა უსაფრთხოება

როგორც ნებისმიერ ტრანსპორტს, ასევე საჰაეროსაც ემუქრება ესა თუ ის საფრთხე. დაზღვევას ექვემდებარებიან მგზავრები, მათი ბარგი, ეკიპაჟი და თვითონ საჰაერო ხომალდიც. ცალკე იზღვევა გადამზიდის პასუხისმგებლობა და მესამე პირთა ზარალი, რომელიც შეიძლება წარმოიქმნას ავარიის შედეგად.

საერთო საკითხები - საჰაერო ტრანსპორტის საშუალებათა დაზღვევა დაზღვევის სახეთა ერთობლიობაა, რომელიც ითვალისწინებს დამზღვევის ვალდებულებებს სადაზღვევო გადასახადებზე. ეს არის სრული ან ნაწილობრივი კომპენსაცია იმ ზარალზე, რომელიც განიცადა დაზღვეულმა.

დაზღვევის ობიექტად გვევლინება იმ პირთა ქონებრივი ინტერესები, რომელთა დაზღვევისთვისაც იდება ხელშეკრულება (დაზღვეული პირისა), რომელიც დაკავშირებულია საჰაერო ხომალდის ფლობასა და მოხმარებასთან. სადაზღვევო პირობები ითვალისწინებენ საჰაერო ხომალდის დაზიანებას ან განადგურებას (გატაცება, მოპარვა). აქ შედის მოტორები, ავეჯი, შიდა მოპირკეთება (ხომალდის), მოწყობილობები და სხვ.

ავიაციამ მყარად დაიკავა თავისი ადგილი მგზავრებისა და ტვირთის გადაზიდვის საქმეში. ტექნიკის თანამედროვე დონე საფრენი აპარატების მაღალი საიმედოობის უზრუნველყოფის საშუალებას იძლევა.

ავარიების ანალიზისას ირკვევა, რომ ავარიები საჰაერო ტრანსპორტზე ნაკლებია, ვიდრე რკინიგზის ტრანსპორტზე, მაგრამ ამ დროს საჰაერო კატასტროფები, როგორც წესი მძიმე შედეგებით მთავრდება.

ყველა საჰაერო ხომალდი, აგრეთვე მგზავრებისა და ტვირთის გადაზიდვები ექვემდებარება დაზღვევას.

საავიაციო დაზღვევა – ეს დაზღვევის ცალკე დარგია. იგი მოიცავს არა მხოლოდ საჰაერო ხომალდებისა (თვითმფრინავი, ვერტმფრენი და სხვა ტექნიკური საშუალებება) და აეროპორტების დაზღვევას, არამედ იზღვევა პასუხისმგებლობა მგზავრთა მიმართ მათ სიცოცხლეზე, ჯანმრთელობაზე და ბარგზე. აგრეთვე იზღვევა პასუხისმგებლობა მესამე პირთა მიმართ, საჰაერო ხომალდების ექსპლუატაციის შედეგად მიღებულ ზარალზე.

სადაზღვევო ხელშეკრულება შეიძლება დაიდოს, როგორც გარკვეული ვადით, ასევე ერთ გაფრენაზეც (რეისზე). აგრეთვე დაზღვევა შეიძლება განხორციელდეს, საავიაციო ტექნიკის გამოფენის ორგანიზაციისას და სადემონსტრაციო ფრენებისას.

კოსმოსური პროგრამები. კოსმოსური ტექნიკის განვითარებასთან ერთად, წარმოიშვა დაზღვევის ახალი სახეობა – კოსმოსური რისკების დაზღვევა.

ტურისტულ მომსახურებათა ბაზარზე გაჩნდა ინდივიდების მოთხოვნები კოსმოსურ ფრენებზე, გასართობი ტურისტული პროგრამის ფარგლებში. ჯერ-ჯერობით ფასი საკმაოდ მაღალია – 20-50 მილიონამდე (\$), და ყველასთვის არ არის ხელმისაწვდომი. მთლიანობაში კოსმოსური პროგრამები წარმოადგენენ განსაკუთრებულ სადაზღვევო სფეროს.

➤ საჰაერო ხომალდების მფლობელთა მიმართ პასუხისმგებლობის დაზღვევა მოიცავს:

- საჰაერო ხომალდების უსაფრთხო შენახვას;
- ხომალდების სახმელეთო მომსახურებას;
- ხომალდების საწვავით უზრუნველყოფას;
- საჰაერო მოძრაობათა მართვას;
- მესამე პირთა მიმართ პასუხისმგებლობის დაზღვევას;
- მგზავრების უსაფრთხოებას და მომსახურებას;
- ტვირთის შენახვა-დამუშავებას;
- საავიაციო პროდუქტს, საქონელს და მომსახურებას;
- საბორტო კვებით უზრუნველყოფას.

სამხედრო-სადაზღვევო კომპანია სთავაზობს და ფართოდ ახორციელებს საჰაერო ხომალდების დაზღვევას.

საპაერო გადაზიდვათა ბაზარზე ბევრი სადაზღვევო კომპანია მოქმედებს. მგზავრებს სთავაზობენ დაზღვევის სპეციალურ სახეებს კონკრეტულ ავიარეისზე, ტურისტის (მგზავრის) დაგვიანების შემთხვევაში, გადამყვანის დაგვიანების შემთხვევაში. დაზღვევა შეიძლება შეიძინოს სადაზღვევო ან ტურისტული კომპანიების სააგენტოში. როგორც წესი, სადაზღვევო კომპანიების ოფისები განლაგებულია აეროპორტების ტერიტორიაზე, რეგისტრაციის დარბაზებში და სთავაზობენ თავიანთ სამსახურს მგზავრებსა და ტურისტებს.

ფრენათა უსაფრთხოების დროს მთავარია ხომალდის სათანადო ტექნიკური მდგომარეობა და ფრენათა უსაფრთხოების უზრუნველყოფა.

პირველი მიიღწევა, ხომალდის კონსტრუქციის მუდმივი დამუშავებითა და სრულყოფით, ტექნიკური საშუალებების პრევენციითა და რემონტით. მეორე კი - მფრინავი შემადგენლობის მაღალი მოთხოვნილებების შესაბამისი მომზადებით, მათი პროფესიონალიზმით.

საპაერო გადაზიდვები ითვლება უფრო უსაფრთხოდ, ვიდრე გადაზიდვის სხვა საშუალებები. ავარიები და კატასტროფები ხდება, მაგრამ ნაკლებად ვიდრე სხვა ტრანსპორტით გადაზიდვებისას. ერთი კია, თუ ექსტრემალურ სიტუაციას მივყავართ საპაერო ხომალდის ჩამოვარდნამდე მცირე სიმაღლიდანაც კი, მაშინ გადარჩენის შანსები, პრაქტიკულად არ არსებობს (ხდება სასწაულებიც).

უსაფრთხოების სამსახურები ახორციელებენ ექსტრემალური სიტუაციების კონტროლს, როგორც ჰაერში, ასევე მიწაზე.

თვითმფრინავი წარმოადგენს მომხიბლველ ობიექტებს როგორც ტურისტებისათვის ისე ტერორისტებისათვის. გვხვდება აგრეთვე როგორც შიზოფრენიით შეპყრობილი, ასევე მოუსვენარი-მონხუბარი მგზავრი (ხშირად ზედმეტი ალკოჰოლის მიღების მიზეზით), ხშირია თვითმფრინავის ხელში ჩაგდების შემთხვევები, ტერორისტების ან სხვა პირთა მიერ. ტერორისტები ხშირად ახაერხებენ იარაღის ატანას ხომალდის ბორტზე. მიტომ სახმელეთო სამსახურები ატარებენ პრევენციულ-ოპერატიულ ღონისძიებებს. პირველ რიგში ხორციელდება საპაერო ხომალდების საგულდაგულო კონტროლი მის ტექნიკურ მდგომარეობაზე. პორტში ხომალდებს იცავენ, დარაჯობენ ყველა თვითმფრინავს განჩერებებსა და ბოქსებში, სადაც ისინი გადიან ტექნიკურ დათვალიერებასა და რემონტს.

აეროპორტებში, რეგისტრაციის ეტაპის დროს, ხდება მგზავრთა როგორც ვიზუალურად შემოწმება, ასევე მეტალისმაძიებლით ან სხვა ტექნიკური საშუალებებით. ნარკოტიკების აღმოსაჩენად იყენებენ სპეციალურად გაწვრთნილ ძალებს.

უსაფრთხოების სამსახურები აქტიურად იყენებენ კომპიუტერულ ბაზას, სადაც მოცემულია სხვადასხვა პირთა მონაცემები, ესენი არიან პირები, რომლებიც ძებნაში იმყოფებიან (გამოცხადებულია ძებნა), ან შეტანილი არიან ე.წ. „შავ სიაში“ – სხვადასხვა მიზეზებით. ავიაკომპანიები აწვდიან ასეთ „შავ სიებს“ ერთმანეთს.

საპაერო ხომალდების დაცვის მიზნით, ტარდება მგზავრთა და მათი ბარგის შემოწმება რეგისტრაციისა და რეისზე ჩასხდომის დროს. მიუხედავად ამისა ხშირია ტერორისტების მიერ თვითმფრინავების დაკავების ფაქტები – ჰაერში, აგრეთვე ხომალდის გატაცება სხვა მხარეს.

სამოქალაქო ავიაციის ორგანიზაციის დაწესებიდან (გამორიცხულია ომის პერიოდი) რეგისტრირებულია 1000-ზე მეტი ტერორისტული აქტი და საპაერო ხომალდების გატაცება. ეს ყველაფერი დაიწყო 1931 წელს, როდესაც ხელში ჩაიგდეს პერუს ავიალაინერი. 1948 წლიდან დაიწყო თვითმფრინავების აქტიური გატაცებები, რომელთა 40% მოდიოდა საბჭოთა კავშირსა და ჩინეთზე. განსაკუთრებით კი 1969-1976 წლებში, 1990 წელს განხორციელდა 41 ტერორისტული აქტი საპაერო ხომალდებზე.

დღეს ყველა აეროპორტში ორგანიზებულია და მზად არიან სამუშაოდ შემყრობი, დამკავებელი მებრძოლი ჯგუფები. ტერორისტების ან გამტაცებლების შეპყრობა, დაკავება დიდად სარისკო საქმეა. ოპერაციების დროს საფრთხე ემუქრება მძევლების, მგზავრების, თავად მებრძოლი დამკავებელი ჯგუფის წევრების სოცოცხლეს. თავისი შედეგების მიხედვით, ეს ყველაფერი გაცილებით უფრო დრამატულია, ვიდრე ამას „კინობოევიკებში“ აჩვენებენ. ოპერაციების შედეგად ხშირია მსხვერპლი (ორივე მხრიდან). ხშირად ამ ოპერაციების თანმიმდევრობას აჩვენებენ ტელევიზიით (მოლაპარაკებათა მსვლელობა და სხვ.). დიდი ჯაფა აწევთ ფსიქოლოგებს, რომლებიც აწარმოებენ მოლაპარაკებებს.

თემა III. საჰაერო ტრანსპორტი (გაგრძელება)

1. საჰაერო ტრანსპორტის მომსახურების გაყიდვები

ავიაკომპანიები, რეისებზე ავიაბილეთების გაყიდვის მიზნით, აყალიბებენ სააგენტოთა ფართო ქსელს, ისეთებს როგორცაა ცენტრალური სააგენტო, ტრანსსააგენტო, დამჯავშნავი სააგენტოები და ტურისტული სააგენტოები.

ავიაბილეთის გაყიდვისას ტურსააგენტოს უნდა ჰქონდეს შემდეგი ინფორმაციები:

- რეისის ნომერი;
- მომსახურების კლასი;
- გამგზავრების თარიღი;
- გამგზავრების ადგილი;
- ადგილების საჭირო რაოდენობა;
- მგზავრთა გვარები, ინიციალები, პასპორტის ნომრები (საერთაშორისო რეისებზე);
- სამსახურის ან სახლის ტელეფონის ნომერი, ოპერატიული კონტაქტისათვის;
- აგენტის გვარი, სახელი ან იმ ტურისტული სააგენტოს დასახელება, რომელიც მარშრუტის ფორმირებით არის დაკავებული;
- ტრანსფერის აუცილებლობა, ან სხვა სახის მომსახურება მიწაზე (შეკვეთა ავტომობილების დაქირავებაზე, გადაზიდვები და სხვ.);
- ფასდაკლებათა პირობების ჩამონათვალი.

ბილეთი – დადგენილი ფორმის პერსონიფიცირებული დოკუმენტი, გადაყვანის ხელშეკრულების დამმოწმებელი. ბილეთი აძლევს უფლებას მგზავრს, გადაფრინდეს ბილეთში მითითებულ ორ ობიექტს შორის მითითებულ მარშრუტზე. ბილეთი ადგენს (მიუთითებს): გადაყვანის მოვალეობებს; გადაყვანას დადგენილ დროში, მანძილსა და მომსახურების კლასს. ბილეთი წარმოადგენს იმის მტკიცებულებას, რომ ფორმულიარში მითითებული თანხა გადახდილია. მასში მოცემულია მოკლედ სხვადასხვა წესები (ბილეთის დაბრუნება, ანუღირება).

საერთაშორისო საჰაერო სამგზავრო გადაყვანისათვის გამოიყენება ფორმულარი, რომელიც დადგენილია IATA-ს მიერ (საერთაშორისო ორგანიზაცია).

შიდა გადაზიდვებისათვის, ავიაკომპანიებს შეუძლიათ დაადგინონ და გამოიყენონ ბილეთების საკუთარი ფორმულიარი, მაგრამ უფრო ხელსაყრელია სტანდარტული ფორმულიარების გამოყენება, ამ დროს საჭირო აღარაა საკუთარი საბილეთო ფორმულარის შემუშავება და გამოყენება.

ბილეთი შეიძლება გამოიწეროს როგორც ერთ პირზე, ასევე პირთა ჯგუფზეც. მაგალითად შეღავათიან საოჯახო ტარიფზე. ამ შემთხვევაში ბილეთი გამოიწერება ოჯახის უფროსზე, სადაც მითითებული იქნებიან ის პირები, რომლებიც მასთან ერთად იმგზავრებენ.

ზოგ შემთხვევაში ხდება ბილეთის ანუღირება, ხოლო სანაცვლოდ გაიცემა ახალი, სხვა ბილეთი (მაგ., შეცდომა ბილეთში მოცემულ ინფორმაციაზე). ასეთ ბილეთზე კეთდება შტამპი წარწერით „გამოცვლილია“ – "exchanged".

უბილეთო ფრენა - ბორტპერსონალის დაუდევრობისა ან სხვა მიზეზებით, შესაძლებელია საჰაერო ხომალდის ბორტზე აღმოჩნდეს უბილეთო მგზავრი. არის მეორე, საკმაოდ რეალური ვარიანტიც, მგზავრის მიერ ბილეთის დაკარგვა ჩასხდომის პროცესში, ან ტერმინალზე რეგისტრაციის გაკლის შემდეგ. ეს ექსტრემალური სიტუაცია გვარდება შიდა ხაზებზე მგზავრთა საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანის ეროვნული წესებითა და ნორმებით.

საერთაშორისო გადაყვანის დროს, თუ მგზავრს არ აღმოაჩნდა ბილეთი ან სხვა დოკუმენტი (საბაგაჟო ქვითარი ან სხვ.). ამ შემთხვევაში გადაყვანის პასუხისმგებლობა და ვალდებულება იზრდება. პრობლემის გადაწყვეტა ხდება საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვათა წესებზე დაყრდნობით.

ავიაბილეთების გასაყიდი სააგენტო. ავიაკომპანიებს, ყველა პუნქტებში, სადაც კი ფრენა ხორციელდება, ყავთ თავიანთი წარმომადგენლობები, რომლებიც ორგანიზაციას უწევენ ავიაბილეთების გაყიდვასა და გაფრენათა ორგანიზაციას.

ავიაბილეთების გაყიდვის სისტემა საკმაოდ სრულყოფილია, არსებობს საფირმო სააგენტოები, რომლებიც მხოლოდ კონკრეტული ავიაკომპანიის ბილეთებს ყიდიან, და საერთო სააგენტოები, რომლებიც ყიდიან ავიაბილეთებს სხვადასხვა ავიაკომპანიათა რეისებზე. თანამედროვე სააგენტოები აღჭურვილია დაჯავშნის სისტემის ავტომატიზირებული კომპიუტერული ქსელის ტერმინალებით და სპეციალური მოწყობილობით სტანდარტიზირებული ბილეთების ფორმულიარის გასაფორმებლად. არსებობს აგრეთვე ბილეთებისა და ჩასასხდომი ტალონების გაფორმების ავტომატიზირებული სისტემები.

აღსანიშნავია, რომ თავად ფაქტი ავიაბილეთის დაჯავშნისა არ გვევლინება ბილეთის გაყიდვის ფაქტად. ნებისმიერი ჯავშანი ძალაშია მხოლოდ ავიაბილეთის გამოწერის შემდეგ. იმ შემთხვევაში, თუ კლიენტი უარს ამბობს ჯავშანზე, აგენტი ვალდებულია ჩააბაროს განთავისუფლებული ადგილი კომპანიას. მას არა აქვს უფლება დამოუკიდებლად მიჰყიდოს ეს ადგილი სხვა კლიენტს.

თუ ჯავშნის ქსელში არ არის თავისუფალი ადგილი, კლიენტის განაცხადს ამ დროს აფიქსირებენ მოსაცდელ ფურცელზე. თავისუფალი ჯავშნის გამოჩენისთანავე იგი კმაყოფილდება.

პრაქტიკაშია მგზავრთა ჩამატება ავიარეისზე, იმ შემთხვევაში, თუ გამოჩნდა თავისუფალი ადგილი. წინასწარ ავიაკომპანია არანაირ გარანტიებს არ იძლევა.

რეისები შეპირაპირებით. ავიასააგენტო ვალდებულია დააკმაყოფილოს მგზავრი დაჯავშნის ალტერნატიული ვარიანტით, გზის იმ მონაკვეთზე, სადაც გაურკვეველია სხვა რეისზე გადასაჯდომი დაჯავშნილი ადგილის საქმე.

Direkt sell. დღეს ყველა ცივილიზებულ ქვეყანაში განვითარებულია ტურისტულ მომსახურების კლიენტზე პირდაპირი გაყიდვის მეთოდი. მათ შორისაა ავია ბილეთებიც – **direkt sell.** დაჯავშნის და სხვა მომსახურებათა ახალი მეთოდოლოგია რეალიზებულია კომპიუტერულ და სხვა ქსელებში, რომელიც ის ითვალისწინებს მომსახურებათა დაჯავშნას უშუალოდ კლიენტის მიერ, სააგენტოს ან ტურისტულ ფორმის ჩარევის გარეშე.

ბავშვების გადაყვანა. ბავშვად ითვლება 2-დან 12 წლამდე ასაკის. მოზარდი - 11-დან 16 წლამდე (11-16). ბავშვები 2 წლამდე ადგილობრივ ავიახაზებზე გადაიყვანებიან ან უფასოდ, ან 90%-ის ფასდაკლებით. 2-დან 12 წლამდე ბავშვებს ეკუთვნით ფასდაკლება – 50%-ით.

თუ რამდენი ბავშვის მგზავრობა შეიძლება ფასდაკლებით, ამას ავიაკომპანიები სხვადასხვაგვარად აღგენენ.

ჩარტერულ რეისებზე ბავშვებისათვის 2-დან 12 წლამდე, რომლებიც იკავებენ ცალკე სავარძელს, როგორც წესი ფასდაკლებები არ არის.

ინვალიდები, ბავშვები გამცილებლის გარეშე, ავადმყოფები. ინვალიდები შეზღუდული მოძრაობებით, ინვალიდები ეტლებით, გადაიყვანებიან წინასწარი შეთანხმების საფუძველზე. ავადმყოფებს ახლავთ ექიმი ან გამცილებელი.

28 კვირაზე (7 თვე) მეტი ხნის ორსული ქალები ფრენაზე არ დაიშვებიან ექიმის ნებართვის გარეშე.

უსინათლო მგზავრები ჩვეულებრივ გამცილებლის თანხლებით მგზავრობენ, ზოგიერთ ავიახაზებზე თანმხლები პირისათვის დადგენილია 50%-იანი ფასდაკლება.

შესაძლოა 3-12 წლის ბავშვების მგზავრობდნენ თანმხლები პირის გარეშე. ასეთ შემთხვევაში ბორტგამცილებელს აჰყავს ბავშვი ხომალდის ბორტზე, ზრუნავს მასზე ფრენის პერიოდში, საერთაშორისო რეისებზე კი ესმარება დეკლარაციებისა და დოკუმენტების შევსებაში. შემდეგ აცილებს ბავშვს სადგურის

ტერმინალამდე, გადის მასთან ერთად ყველა ფორმალობებს და გადასცემს მას დამხვედრ პირს. ასეთი სამსახური მოითხოვს დამატებით გადასახადს და მისი შეკვეთა ხდება წინასწარ.

არასასურველი მგზავრები. ავიაკომპანიები აწარმოებენ და აწვდიან ერთმანეთს სპეციალურ არასასურველი მგზავრების „შავ სიებს“ (აყალბაყალბის ამტყვნის, ლოტების, ხულიგნების), რომელთაც ნეგატიურად გამოავლინეს თავიანთი თავი ფრენისას, ან მომსახურების დროს.

ზოგიერთი ავიაკომპანია უარს აცხადებს პატიმართა გადაყვანაზე, რომელთაც შეიარაღებული ბადრავი ახლავს. ნებისმიერი ამ სახის გადაყვანების დროს, კომპანიის ხელმძღვანელობის მიერ გაიცემა სპეციალური ნებართვა.

ტურისტული სააგენტოს პროფესიული ეთიკა, ავიაბილეთების დაჯავშნის დროს. საქმიანობის წარმატებით განხორციელებისათვის ყველა პროფესიას გააჩნია თავისი ეთიკური წესები.

დაჯავშნის პროცედურების რაციონალურად ორგანიზებისა და კლიენტების მაღალი ოპერატიული და ხარისხიანი მომსახურების მიზნით, ტურისტული ან სატრანსპორტო სააგენტოს მოსამსახურე ვალდებულია ეყრდნობოდეს შემდეგ წესებს:

- ბილეთების დაჯავშნის პროცედურის წესების დაცვა. წესები დადგენილია მოცემული ავიაკომპანიის მიერ;
- არ შეუკვეთოს ორმაგი ჯავშანი ერთი და იგივე კლიენტისათვის;
- ნებადართული არ არის გამოიწეროს ორი ბილეთი იმ შემთხვევაში, თუ ცნობილია, რომ მგზავრი ერთი მათგანით არ ისარგებლებს;
- აუცილებელია ყოველთვის ჰქონდეს სათანადო ინფორმაცია კლიენტთან ოპერატიული კავშირისათვის, განრიგის შეცვლის შემთხვევაში ან სხვა;
- ჯავშნის ანუ ბილეთის შემთხვევაში (კლიენტის მიერ), დაუყოვნებლივ უნდა მოიხსნას ჯავშანი ავიაკომპანიაში;
- ავიაკომპანიის მიერ თანხმობის მოწოდებამდე, არ უნდა გამოიწეროს ავიაბილეთი გარანტირებული ადგილით;
- გადასაფრენად დაჯავშნილი ადგილი, უნდა იყოს წესებთან შეთანხმებული და სათანადოდ დოკუმენტირებული.

ვარშავის კონვენციის თანახმად, სამგზავრო ბილეთის დაკარგვისას მგზავრი კარგავს მგზავრობის უფლებას, თუმცა მისი აღდგენა შეიძლება გარკვეული დროის შემდეგ

საჰაერო გადაზიდვათა საშუალო ფასების რეგულირება ხდება საერთაშორისო შეთანხმების – IATA-ს პრინციპებით.

პირველი და მთავარი პრინციპი, რომელიც ახასიათებს მგზავრების ან ტვირთის გადაზიდვებს, განსაკუთრებით კი ტურიზმში, ეს არის მგზავრობა ორივე მხარეს. გადაზიდვები ორივე მხარეს მომგებიანია, ამიტომ ასეთი მგზავრობა უფრო იაფი ჯდება, ვიდრე ცალ მხარეს მგზავრობა – კლიენტს შეუძლია დაბრუნდეს თუნდაც ერთი წლის შემდეგ, ოღონდ უნდა გადაიხადოს ტარიფით „ორივე მხარეს“ (იქით და უკან მოგზავრობის ღირებულება).

ისიც უნდა გავითვალისწინოთ, რომ თვითმფრინავი 1%-ით იქნება დატვირთული თუ 100%-ით, რეისის შესასრულებლად მისთვის ერთნაირი რაოდენობის საწვავია საჭირო. ამიტომ, თვითმფრინავის დატვირთვას პრინციპული მნიშვნელობა აქვს ტრანსპორტის რენტაბელური ფუნქციონირებისათვის. ბევრ ქვეყანაში ფართოდაა დანერგილი დატვირთვის სტიმულირების მეთოდები: ბილეთის წინასწარი შექმნის შემთხვევაში შეღავათიან ფასებში რეალიზაცია, მგზავრობისას დამატებითი მომსახურება, მომსახურების მაღალი დონე, მგზავრობა დასაჩუქრება. განსაკუთრებით საყურადღებოა იმ ბილეთების დაბალ ფასებში გაყიდვა, რომელიც მგზავრს ჩაიყვანს დანიშნულების ადგილამდე და უკან დააბრუნებს ნებისმიერ დროს. ამას ინგლისურად **“round trip”** ბილეთი ეწოდება. ამ სახის ბილეთებზე ფასების შემცირება ხორციელდება ე.წ. **“one way”** – ერთი მიმართულებით ბილეთის გაძვირების ხარჯზე. მაგ., თუ თვითმფრინავი იტევს 100 მგზავრს და თითოეული ბილეთის საშუალო ღირებულება 200 დოლარია, ბაზრის შესწავლამ ავიაკომპანიას უჩვენა, რომ მგზავრების 60% ჩადის დანიშნულების ადგილას და უკან ბრუნდება. სწორედ მომხმარებელთა ამ კატეგორიის შესანარჩუნებლად ავიაკომპანია იძლევა 25% შეღავათს, რათა მათ წინასწარ შეიძინონ ორივე გზის ბილეთი. ე.ი. გამოდის, რომ ე.წ. წრიული ბილეთის ღირებულება იქნება: \$150 + \$150 = \$300. როგორც

ავლინებთ, ეს 25%-იანი შეღავათი ვრცელდება მგზავრების 60%-ზე ორივე მიმართულებით მგზავრობისას. ე.ი. სულ 120 ბილეთზე (60+60). თუ გასაშუალებული ფასით ამ 120 ბილეთიდან ავიაკომპანიას უნდა მიეღო შემოსავალი \$24000(120 x \$200), შეღავათის მიცემის შემთხვევაში იგი მიიღებს \$18000 (120 x \$150). ეს შექმნილი დეფიციტიტიტი \$6000 (\$24000 - \$18000) შეივსება ერთი რეისის ბილეთების ფასების მომატების გზით. ჩვენი მაგალითის შემთხვევაში მათი რაოდენობა თითოეულ რეისზე არის 40. ხოლო ორივე რეისზე 80 მგზავრი. ნამატი თითოეულ ასეთ ბილეთზე მარტივი გაანგარიშებით იქნება $\$6000 : 80 = \75 . ეს თანხა ემატება რეისის საშუალო ფასს: $\$200 + \$75 = \$275$. ე.ი. თუ მგზავრი შეიძენს წრიულ ბილეთს, იგი დაუჯდება \$300, ხოლო ერთი მიმართულებით - \$275 (ეკონომია ასეთი მგზავრობისას უდრის \$250 ($\$275 + \$275 - \300)).

სატარიფო პოლიტიკა

- **costucted fares** – ფასები, რომლებიც განსხვავდება ეკონომიური და ტურისტული კლასის ფასებისაგან, დამატებითი სერვისითა და მომსახურებით. მაგ., ბიზნეს-კლასი და სხვ.

- **joint fares** – საშუალომდე დაყვანილი, შეთანხმებული ფასები, გამოიყენება მგზავრთა გადაყვანის ორგანიზაციისას, რომელშიც მონაწილეობს არა ერთი, არამედ ორი ან მეტი გადაამყვანი (გადამზიდი).

- **normal fares** – ჩვეულებრივი სატარიფო ფასები რეგულარულ რეისებზე, მოცემულია განრიგში ან პრეისკურანტში. ისინი ნაჩვენებია ნებისმიერი ფასდაკლების გარეშე, ამიტომ მაქსიმალურად მაღალია. კლიენტს შეუძლია ამორჩიოს ტარიფი ფასდაკლებებით და იყიდოს ბილეთი დაბალ ფასში.

- **sectional fares** – ამორჩეული ან გამოყენებული ტარიფის ფასები მომსახურების კლასის გათვალისწინებით. ითვალისწინებს: ფასდაკლებას, გადაზიდვის განსაკუთრებულ პირობებს, სხვა გადაამყვანთა ფასებს, რომლებიც მონაწილეობენ გადაზიდვაში. ეს შეიძლება იყოს ფასი საერთო რეისის შუალედურ პუნქტამდე.

- **through fares** – განრიგში მითითებული გადაზიდვის საერთო ფასი, საწყისი პუნქტიდან დანიშნულების პუნქტამდე. ყველა ავიაკომპანიას გააჩნიათ სპეციალური სატარიფო განყოფილება, რომელიც ახდენს სატარიფო პოლიტიკის პრინციპების ფორმირებას, ახორციელებს ტარიფების გაანგარიშებას. ებისმიერ აგენტს, საჭიროებისამებრ შეუძლია დაუკავშირდეს განყოფილებას და დააზუსტოს საჭირო მონაცემები, გადაზიდვის ფასების გასაანგარიშებლად.

ბილეთების გაყიდვის სისტემისთვის გამოიცემა სპეციალური სატარიფო ცნობარი, ცხრილების ნაკრების სახით, რომელიც საშუალებას იძლევა ადვილად დავიანგარიშოთ მგზავრობის ტარიფი სასურველი მიმართულებით. ადვილად იანგარიშება რთული მარშრუტის ტარიფიც.

ფასების ფორმირებისას საერთო პრინციპები შეგვიძლია წარმოვადგინოთ შემდეგნაირად:

- გადაზიდვების ფასი დამოკიდებულია გადაფრენის მანძილზე და სეზონზე. ტარიფების ამაღლება, საერთაშორისო რეისებისათვის გამორიცხულია;

- ყოველი წყვილი ქალაქისათვის, საბაზრო ტარიფის ჩარჩოებში დგინდება ფრენის მაქსიმალურად დასაშვები მანძილი. თუ საფრენი მანძილი დიდია შუალედური გაჩერებების (დაჯდომების) ხარჯზე, მაშინ ტარიფი იზრდება;

- ტარიფის გაანგარიშებისას ადვილი აქვს მაღალი ტარიფის სიჭარბეს. მაგ., თუ ბილეთის ღირებულება ორ შუალედურ წერტილს შორის, რთული მარშრუტის დროს უფრო მაღალია, ვიდრე ღირებულება საწყის და საბოლოო პუნქტებს შორის, მაშინ მგზავრი იხდის გადაფრენისათვის უფრო მაღალი ტარიფით;

- გამჭოლი ტარიფის გაანგარიშებისას, რამდენიმე პუნქტს შორის გადაფრენისას, გადაფრენის საბაზრო ღირებულებას წყვილ ქალაქებს შორის ფასი ემატება;

- ფრენათა ტარიფების გაანგარიშება სხვადასხვა ქვეყნების გადაამზიდვლების გამოყენების შემთხვევაში ხდება გაანგარიშებათა ნეიტრალური ერთეულების გამოყენებით.

1989 წელს IATA-მ (საჰაერო გადაამზიდვის საერთაშორისო ასოციაცია) – მიიღო ვალუტის კონვერტაციის მსოფლიო სისტემა, რომლის მიხედვით ფასების გაანგარიშებისას, ვალუტის კურსის მერყეობის გათვალისწინებაა აუცილებელი;

• **შუალედური განჩერება.** მგზავრს აქვს უფლება შეწყვიტოს რეისი მოცემული მარშრუტის შუალედურ განჩერებაზე, დაპყოს ამ პუნქტში რამდენიმე დღე და შემდეგ გააგრძელოს მოგზაურობა მოცემული მარშრუტით. ამ ოპერაციას ჰქვია **Stopover**, და იგი რეგისტრირებული უნდა იყოს სატრანზიტო ბიუროში (ტრანზიტის სალარო), სატრანსპორტო ან ტურისტულ სააგენტოში. თუ ტურისტმა ზუსტად იცის თავისი მგზავრობის გაგრძელების თარიღი, მაშინ მას ეჯავშნება ადგილი მოცემულ რეისზე, თუ არა, მაშინ მას კიდევ ერთხელ მოუხდება მიმართოს ტრანზიტის სალაროს.

სამგზავრო გადაყვანებისას გამოიყენება შეღავათიანი ტარიფები:

(APX) – Advance Purchase Excursion Fare. მგზავრთა გადაზიდვის სპეციალური შეღავათიანი ტარიფი. მგზავრს, რომელმაც გადაწყვიტა ამ ტარიფით სარგებლობა, არ შეუძლია დაჯავშნის თარიღის შეცვლა. ამ დროს დგინდება გარკვეული პერიოდი - **deadline** გადაზიდვის დაწყებამდე (7-დან 28 დღემდე), რომლის შემდეგაც ამ ტარიფით ბილეთების გაყიდვა აკრძალულია. ბილეთის დაბრუნების შემთხვევაში, **deadline**-ის მოქმედების დაწყებამდე, ბილეთის თანხა ანაზღაურდება მთლიანად, ხოლო დაგვიანების შემთხვევაში დაერიცხება გარკვეული ჯარიმა.

განასხვავებენ **(APX)**-ის ტარიფის ოთხი ძირითადი სახესხვაობას:

1) **P1M** – ტარიფი **(APX)** – 1 თვის ვადით. ბილეთები გაიყიდება არაუგვიანეს დადგენილი ვადისა. ბილეთების თარიღი - „ორივე მხარეს“ ფიქსირდება ბილეთის გაყიდვის დროს.

გაფრენის თარიღის შეცვლა, მარშრუტის შეცვლა, ფულის დაბრუნება ფრენაზე უარის თქმის შემთხვევაში, შეიძლება მხოლოდ მოგზაურობის დაწყებამდე, საჯარიმო დაკავებებით, მხოლოდ მოქმედი ტარიფის მიხედვით.

2) **P2M** – ეს არის **APX**-ის ტარიფი 2 თვით.

3) **P3M** – ეს არის **APX**-ის ტარიფი 3 თვით.

უფრო დიდი შეზღუდვები დგინდება ყველაზე იაფი ტარიფებისათვის. **SUPER APRX-** სხვადასხვა მარშრუტებზე. ეს ტარიფები სხვადასხვანაირად დგინდება. ასეთი ტარიფის მაგალითია: **PX1M, SX1M** – ტარიფი „სუპერპეკსი“ – 1 თვის ვადით. დაჯავშნა და ბილეთების გაყიდვა ხდება ერთდროულად დღეს. ფრენის თარიღის შეცვლა შეუძლებელია.

საჰაერო გადაზიდვებზე მრავალნაირი ტარიფი არსებობს, მათი ნაწილი გამოიყენება თითქმის ყველგან, ხოლო ნაწილს კი იყენებენ ცალკეული ავიაკომპანიები.

კომფორტი და სისწრაფე, რომელიც საჰაერო ტრანსპორტისთვისაა დამახასიათებელი, ჩვეულებრივი სტუდენტისათვის საკმაოდ ძვირი საიმოვნებაა. ახალგაზრდული და სტუდენტური ასოციაციები ამ პრობლემის მოგვარებას სპეციალური ფასდაკლებების საშუალებით ახერხებენ. ისინი სტუდენტ-ახალგაზრდობას სპეციალურ შეღავათიან ტარიფებს სთავაზობენ საერთაშორისო და შიდა ავიახაზებზე. ეს შეღავათები მხოლოდ დაბალი ტარიფით არ შემოიფარგლება. ამ კატეგორიის მგზავრებს უამრავ შეღავათებსა და მომსახურებას სთავაზობენ. დაჯავშნის, შესყიდვის და გამოყენების პირობების მიხედვით ასეთი ბილეთების ტარიფი თითქმის უტოლდება ბიზნეს-კლასის ბილეთებს.

ახალგაზრდული ტარიფები ფართოდ გამოიყენება იმ ტურისტული კომპანიების მიერ, რომლებიც სპეციალიზებული არიან ამ კატეგორიის მოგზაურთა ბილეთების გაყიდვაზე.

სტუდენტური ფასდაკლების საფუძველს წარმოადგენს სტუდენტობა. სტუდენტებსა და ახალგაზრდებს ფასდაკლების გარდა სთავაზობენ სხვადასხვა შეღავათებს. მაგ., მარშრუტის არჩევის თავისუფლება, დამოუკიდებლობის მაქსიმუმი, მარშრუტების შეცვლის შესაძლებლობა.

ახალგაზრდული ტარიფის ძირითადი პირობებია:

- ბილეთი ძალაშია 1 წლის განმავლობაში;
- დაჯავშნა შეიძლება განხორციელდეს 350 დღით ადრე, ყიდვა კი – გაფრენის დღესაც;
- შესაძლებელია გამგზავრების თარიღის შეცვლა;
- შესაძლებელია ბილეთის შეცვლა ნებისმიერ ახალგაზრდულ სააგენტოში საზღვარგარეთ. მაქსიმალური საჯარიმო სანქცია – 25 USD \$ (დოლარი);
- შეიძლება ბილეთის შექენა ერთ მხარეს. ასეთი ბილეთის ფასი შეადგენს მთლიანი ტარიფის („ორივე მხარე“) – 50%-ს;
- შესაძლებელია ბილეთების შექენა ერთ ქალაქში ჩაფრენისა და სხვა ქალაქიდან გადმოფრენის უფლებით, მაშინაც კი, თუ ის სხვა სახელმწიფოს ტერიტორიაზეა;
- შესაძლებელია მარშრუტების კომბინირება;

- გამორიცხულია „დასვენების დღის“ წესი და ფასი საგრძობლად ნაკლებია ჩვეულებრივ ბილეთთან შედარებით. მაგ., ლონდონი, ტარიფი „ორივე მხარეს – 320 \$, ერთ მხარეს - 160\$ (შედარებისათვის – ჩვეულებრივი ბილეთი - „ორივე მხარეს“ - 350\$, ცალ მხარეს - 225\$). ახალგაზრდულ ტარიფებზე, ავიაკომპანიები ადგენენ სხვადასხვა სახის შეზღუდვებსა და წესებს ამ ტარიფის ბილეთების შექმნასა და მოხმარებაზე, დაჯავშნის დამტკიცების წესებსა და ვადებზე და სხვ.

სტუდენტური ბილეთის მფლობელები თვითმფრინავში თავიანთ ადგილს იკავებენ ეკონომკლასის ადგილებზე და სარგებლობენ ბორტზე სრულყოფილი მომსახურებით. სტუდენტური ტარიფით ავიაბილეთების შექმნის აუცილებელი პირობაა **ISIC** ან **Go 25** ბარათის ფლობა, რომელიც მსოფლიოს ნებისმიერ კუთხეში მოგზაურობის საშუალებას იძლევა. **ISIC (International Student Identity Card)** – საერთაშორისო სტუდენტური ორგანიზაციის დამადასტურებელი საბუთია. ანალოგიური საბუთი გაიცემა არა მარტო სტუდენტებზე, არამედ 25 წლამდე ახალგაზრდებზეც და სტუდენტური ჯგუფის გამცილებელ (თანმხლებ) მასწავლებლებზეც.

ბარათის მფლობელებს ტრანსპორტის ბილეთებზე შეუძლიათ მიიღონ გარკვეული შეღავათები. მაგალითად, ავიატარიფებს **STA** –ს და **KILBOY**-ს საკმაო ფასდაკლებები გააჩნიათ, ამასთან, მათი მოქმედების ვადა ერთი წელია მარშრუტის შეცვლის უფლებით, ასევე არ არის ლიმიტირებული ბილეთის ყიდვისა და დაჯავშნის ვადები. თუმცა, მას ვინც უარს განაცხადებს გაფრენაზე, მცირეოდენი ჯარიმა მაინც ეკისრება. **ISIC** ბარათის მფლობელები უცხო ქვეყანაში, საჭიროებისას სარგებლობენ სამედიცინო, ფინანსური და სხვა სახის დახმარებით.

სიყალბისაგან დაზღვევის მიზნით **ISIC 1999** აღჭურვილია შემდეგი ნიშნებით:

- სტუდენტის მონაცემებისა და ფოტოსურათის დამცავი მყარი ჰოლოგრაფიული საფარით;
- მიკრობეჭდით და ოთხფეროვანი დიზაინით;
- მაგნიტური ლენტით;
- ბარათის მფლობელის ხელმოწერისათვის განკუთვნილი ადგილით;
- ნიკალური საიდენტიფიკაციო ნომრით.

GO 25 ბარათის მოქმედების ვადაც ერთი წელია. ამ ბარათის მიღების შესახებ დაწვრილებით ინფორმაციის მირება შეიძლება **International Student Identity Card Handbook**-ის გამოცემიდან ან ინტერნეტის ქსელის მეშვეობით. სტუდენტთა მცირე ნაწილისათვის შესაძლებელია მოგზაურობის მინიმალური დანახარჯები ტრანსპორტზე ევროპის და დიდი ბრიტანეთის 14 ქვეყანაში დისკონტური პროგრამის **EUROBUS** –ის საშუალებით. ევროსაბჭოს (EC) ქვეყნებში შეღავათები მოგზაურობაზე შემდეგი სახისაა: სარკინიგზო ბილეთებზე 33%-დან 50%-მდე; 50% ფასდაკლება EC და ევროპის 2000 ქალაქის საერთაშორისო სარკინიგზო ხაზებზე. 33%-მდე ფასდაკლება საერთაშორისო ავტობუსის ბილეთებზე; 50%-მდე – მუზეუმების, ციხე-სიმაგრეების და სხვა ღირსშესანიშნაობათა ბილეთებზე. მრავალი მუზეუმი კვირაში ერთი დღე უფასოდ ემსახურება დამთვალიერებლებს, 25-45%-მდე ფასდაკლებით ტურისტულ ექსკურსიებზე და სხვა..

აღსანიშნავია, რომ სხვადასხვა ქვეყნების ეროვნული კანონების მიხედვით შემოღებულია სხვადასხვა **მოსაკრებლები სახელმწიფო საზღვრის გადალახვაზე**. გადასახადს ამოიღებენ საზღვარზე, სახელმწიფოში შესვლისას ან გამოსვლისას. ეს გადასახადი შეიძლება გათვალისწინებული იყოს გადაზიდვის ღირებულებაში ავტომატურად. მაგ., აეროდრომის მოსაკრებლები როგორც წესი არ ეხებათ უცხო ქვეყნის ოფიციალურ წარმომადგენლებს, გაეროს თანამშრომლებსა და მათი ოჯახის წევრებს, სატრანზიტო მგზავრებს, რომლებიც ჩაფრენის დღესვე გადაფრიდებიან იმავე თვითმფრინავით, არ ეხებათ აგრეთვე ბავშვებს 2-10 წლამდე.

2. ბარგის გადაზიდვის წესები

ავიაციაში ბარგის წონა და ზომა შეზღუდულია თვითმფრინავის სახისა და მომსახურების კლასის მიხედვით. ჩვეულებრივ ეს არის წონა 30 კგ პირველი კლასებისათვის ხოლო 20 კგ დასაშვები წონა სხვა კლასებისათვის.

საერთაშორისო გადაზიდვებზე ტექნიკური ხასიათის პრობლემების გარდა არსებობს საბაჟო შეზღუდვებიც. ეროვნული წესებით ბარგის წონა დგინდება ნივთობრივი და რაოდენობრივი მაჩვენებლებით, რომელიც შეიძლება გაიტანოს საბაჟო გადასახადის გარეშე.

მსხვილი პაკეტირებული ბარგი ჩემოდნები, ჩანთები, პარკები გადიან სპეციალურ რეგისტრაციას (თვითთველი ადგილი) და ბარდება თვითმფრინავის საბარგო განყოფილებას. წვრილ-წვრილი პირადი ნივთები და საგნები მგზავრს თან მიაქვს სალონში. ბარგი გაივლის მკაცრ კონტროლს, იგი მთლიანად უნდა გაშუქდეს, ზოგ შემთხვევაში თუ ამის საჭიროება განჩნდა, საქმეში უსაფრთხოების სამსახური ერთეობა.

ყველა ცალკეული პაკეტირებული ნივთი გადის რეგისტრაციას, მათ მიაკუთვნებენ იდენტიფიკაციურ ნომერს, ბარგის ყველა ერთეულს (ადგილს) მიეწებება საჭდე, რეისის ნომრით, ადგილით, ბილეთის ნომრით, ჩვეულებრივი სავალდებულო დაზღვევის მოცულობაში შედის ბარგის დაზღვევაც, მაგრამ ანაზღაურება, დაკარგვისა ან დაზიანების შემთხვევაში საპაერო გადაზიდვების დროს არ აღემატება როგორც წესი 100 \$ (დოლარს).

მგზავრის მიერ გადაზიდვისათვის ჩაბარებული ბარგი იყოფა უფასოდ გადასატან და დამატებით გადასახადიან ბარგად. სატრანსპორტო კომპანიები ზღუდავენ არა მარტო წონას, არამედ გადასახიდი ბარგის გაბარიტებსაც. უსაფრთხოების მიზნით შემოღებულია შეზღუდვები ბარგის შემადგენლობაზეც.

ტურისტების გადამყვან ზოგიერთ ჩარტერულ რეისებზე, ბარგის წონის ზღვრული ნორმა შეიძლება იყოს 50 და 199 კგ-ც კი. ზედმეტი წონის ბარგისას მგზავრი, იხდის დამატებით ტარიფს, რომელიც განსხვავებულია სხვადასხვა ავიახაზეზეც.

აეროპორტში ჩაფრენისას, მგზავრებზე ბარგის გაცემის პროცედურა საკმაოდ რთულია. პირველ რიგში ხდება ბარგის სწრაფი გადმოტვირთვა თვითმფრინავიდან და მისი მიტანა სათანადო დარბაზში (საპასპორტო კონტროლის გავლის შემდეგ).

სატრანზიტო მგზავრების ბარგის შესანახად გამოიყენება სპეციალური შესანახი კამერები.

ხშირად ადგილი აქვს მგზავრთა ბარგის დაზიანებას, დაკარგვას, ჩემოდნები და ჩანთები ზიანდება, ხსნიან მტვირთავები, იკარგება ძვირფასი ნივთები, შეიძლება ბარგი შეცლომით აღმოჩნდეს სხვა რეისზე, სხვა პორტში, ან სულაც ქვეყნის მეორე მხარეს, სხვა ქვეყანაში და ა.შ. ასეთი უსიამოვნებები ემართებათ, როგორც ჩვეულებრივ ტურისტებს, ასევე ცნობილ მოგზაურებსაც. ეს შეიძლება მოხდეს ნებისმიერი ავიაკომპანიის ნებისმიერ რეისზე.

დაკარგულ ბარგზე ცხადდება ძებნა. შეიძლება იგი ერთი ან ორი კვირის შემდეგ მოინახოს. რაღა თქმა უნდა მგზავრი ითხოვს კომპენსაციას, მაგრამ თუ ბარგი დაზღვეული არ არის, კომპენსაცია არ აღემატება 100 დოლარს, მორალურ ზარალზე კომპენსაციების მიღება პრაქტიკულად შეუძლებელია. იმისათვის, რომ ბარგი არ დაზიანდეს მტვირთავებისა თუ სხვა მიზეზით, შემოღებულია ჩემოდნებისა თუ ჩანთების შეფუთვის სპეციალური სამსახური. მათ შეკრავენ, გაამაგრებენ მწებავი ტიპის ლენტით ან სხვა მეთოდით.

პირველი კლასისა და ბიზნეს კლასის, ან „ხშირადმფრენი მგზავრი“-ს კლუბის წევრთა ბარგი განსაკუთრებული ყურადღების ქვეშაა.

ბარგის მიტანა სასურველ ადგილამდე მნიშვნელოვანი ოპერაციაა. ყველა აეროპორტში პრაქტიკულად, არ არის მებარგულთა სამსახური. მგზავრებს აეროპორტები სთავაზობენ მოხერხებულ საბარგო ურიკას, რომლებიც მრავლადაა აეროპორტის ყველა დარბაზში. ურიკებს, როგორც წესი სთავაზობენ უფასოდ. ზოგიერთ ქვეყანაში ასეთი ურიკები ფასიანია, ან ითხოვენ გირაოს.

იმ საგნებზე, რომლებიც აკრძალულია საპაერო გადაზიდვების დროს გადაზიდვის წესისა და ფრენის უსაფრთხოების დაცვის მიზნით, შემოღებულია მთელი რიგი აკრძალვები და შეზღუდვები სხვადასხვა ნივთებისა და საგნების საპაერო გზით გადაზიდვაზე. დადგენილია იმ სახიფათო ნივთიერებების ჩამონათვალი, რომელთა გადატანაც ბარგით აკრძალულია. ესენია: სხვადასხვა სახის გაზები (შეკუმშული, გაყინული ან ძლიერ გაცივებული) საწვავი, ბუტანი, ჟანგბადი, თხევადი აზოტი. აკვადანგისტების დატუმბული ბალონები, მწვავე (მძაფრი) ნივთიერებები, მუავა, ტუტე, ტყვია და აკუმულატორები.

განსაკუთრებით გამოიყოფა ასაფეთქებელი ნივთიერებები, სასიგნალო მაშხალები და ბენგალური მაშხალები, პისტოლეტები, რევოლვერები, საბრძოლო ვაზნები და სხვ.

გადაზიდვისთვის აკრძალულია აგრეთვე ადვილად აღებადი ნივთიერებები ან ნივთები, რადიოაქტიური, დამაგნიტებელი აგრესიული და გამაღიზიანებელი ნივთიერებანი, სანთებელა, სანთებლის დასატენი (დასატუმბი) ბალონები; ასანთი ან სანთებელა (ჯიბის), მგზავრს შეუძლია არ იქონიოს სალონში.

თვითმფრინავებით აკრძალულია პორტფელისა და კეისების (სასიგნალო მოწყობილობით) გადატანა.

სახელმწიფოთა საბაჟო კანონებით, აგრეთვე აკრძალულია ან შეზღუდული იმ ნივთიერებების და საგნების გადატანა, რომელიც კონტრაბანდად ითვლება. ესენია: ნორმაზე მეტი საქონელი, პირადი მოხმარებისათვის, ვალუტა, ნარკოტიკები და წამლები, აგრეთვე ცხოველები, რომელთა გაყვანა-შემოყვანა სპეციალური ნებართვების გარეშე აკრძალულია.

მგზავრთა რეგისტრაციის დროს, როგორც გამგზავნ, ასევე მიმღებ აეროპორტებში ხორციელდება ბარგის შემოწმება, მისი გაშუქება სპეციალურ ტერმინალზე. გარკვეული ეჭვის წარმოშობის შემთხვევაში ხდება ბაგაჟის საგულდაგულო შემოწმება, შესაძლებელია ჩატარდეს პირადი ჩხრეკაც კი.

ბარგის გადაზიდვის წესების დარღვევისათვის მგზავრი შეიძლება მიეცეს ადმინისტრაციულ, სამოქალაქო ან სისხლის სამართლის პასუხისმგებლობაში.

საერთაშორისო რეისის ჩამოსვლისას ზოგიერთ ქვეყანაში დადგენილია გასვლის (მგზავრის) ორი ვარიანტი: ა) საკონტროლო პუნქტის „მწვანე დერეფანი“ – შემოწმების გარეშე; ბ) „წითელი დერეფანი“ – შემოწმებით. მგზავრი თავად ირჩევს გასასვლელს, მაგრამ საკონტროლო სამსახურს აქვს უფლება გააჩეროს ნებისმიერი მგზავრი და შეამოწმოს როგორც ბარგი, ასევე პირადად მგზავრიც. პირადი შემოწმებისათვის (მგზავრის) არსებობს სპეციალური ოთახები. საჭიროებისამებრ მიმდინარეობს ვიდეოგადაღება. პირადი შემოწმებისათვის განკუთვნილია ექიმი და პერსონალთა ორივე სქესის წარმომადგენელი. მგზავრები მოწმდებიან აგრეთვე მეტალისმაძიებელ კარებში გავლით, ან ხელის მეტალისმაძიებლის საშუალებით.

ხელის ბარგი მოწმდება გაშუქების საშუალებით, ან ვიზუალური დათვალიერებით.

ცალკეული მცირე ზომის ძვირფასი ნივთების და პირადი მოხმარების საგნები, მგზავრებს შეუძლიათ თან იქონიონ თვითმფრინავის სალონში. მგზავრებმა შეიძლება თან იქონიონ მსუბუქი ჩემოდანი ან სპორტული ჩანთა. სავარძლებს შორის ბარგის დალაგება არ შეიძლება. ეს გასასვლელი აუცილებელია როგორც მგზავრების, ასევე ბორტგამცილებლების გადასაადგილებლად, ასევე საკვების მისატანი ურიკისათვის. თვითმფრინავის სალონში სავარძლების ზემოთ არის თაროები – ყუთები. სავარძლის ქვემოთაც არის ცოტაოდენი თავისუფალი ადგილი. თაროებზე აწყვეთი გადასაფარებლები, მაშველი ჟილეტები, რჩება მცირეოდენი ადგილი ხელის ბარგისათვის. ებადართული ნივთებისა და აქსესუარების რაოდენობა შეზღუდულია: ქაღალის ხელჩანთები, პალტო, ქოლგა, ლაბადა და მოსასხამი, პლედი, ფოტოაპარატი, ბინოკლი (დურბინდი, ჭოგრიტი), ლიტერატურის დასაშვები რაოდენობა წასაკითხად, ბავშვის საკვები, ბავშვის ეტლი და სხვ.

თვითმფრინავებით მასიური ტვირთის გადაზიდვისას, დიდი ყურადღება ექცევა ტვირთის მოცულობას აგრეთვე მის წონასაც. ეს პრობლემა მკვეთრად წარმოიქმნა ე.წ. „შოფინგ-რეისების“ ინტენსიფიკაციის შედეგად.

წერილი ბითუმად მოვაჭრენი ქვეყანაში სხვადასხვა საქონლის ინტენსიური შემომტანი არიან. ზოგ შემთხვევაში ერთი მგზავრის ბარგის წონა ერთ ტონას აჭარბებს.

ვინაიდან არსებობს ქვეყნებს შორის საქონელზე საფასო და ასორტიმენტული განსხვავებები, ტურიზმის გამოყენება წერილსაბითუმო ვაჭრობისა და მათი საქონლის ტრანსპორტირებისათვის საზღვარზე ყოველთვის იყო და მომავალშიც იქნება.

გადაზიდვის პროცედურის გამარტივების მიზნით გამოიყენება სტანდარტიზებული ზომის სატვირთო კონტეინერები, რომლებიც შეესაბამებიან თვითმფრინავების სატვირთო ნაკვეთურებს (ადგილებს ტვირთისათვის).

მგზავრს აქვს უფლება კონტინენერი აიღოს არენდით და თვითონ ჩააღაგოს იქ თავისი ნივთები, ფუთები, ჩანთები, ჩემოდნები, შეუძლია დააყენოს კოდური საკეტი. ყველა კონტინენერს გააჩნია კარები ტვირთის დასაწყობად (შესატანად), და აღჭურვილია საიმედო ურდულით.

3. საჰაერო ფრენათა უფლებრივი ასპექტები და მათი რეგულირება

როგორც ცნობილია, დედამიწის ხმელეთი (ანტარქტიდის გარდა) ათვისებულია და გადანაწილებული სხვადასხვა სახელმწიფოებს შორის. ეს სახელმწიფოები, ნაციონალური და საერთაშორისო კანონების ძალით, ფლობენ სუვერენიტეტს თავიანთ ტერიტორიებზე, სადაც შედის სახმელეთო ტერიტორიები, შიდა წყლები და ტერიტორიული ზღვები და მათ ზემოთ საჰაერო სივრცე.

საჰაერო სივრცის არასანქცირებული დარღვევა ითვლება მოცემული სახელმწიფოს სუვერენიტეტის დარღვევად. ამ შემთხვევაში სახელმწიფოს შეუძლია ადეკვატური ზომების მიღება სუვერენიტეტის დაცვის მიზნით, შეიძლება საჰაერო ობიექტი განადგურდეს კიდეც.

ავიაცია – გადაადგილების ერთ-ერთი ყველაზე „ახალგაზრდა“ სახეობაა. აქტიური გადაფრენები და გადაზიდვები 30-იანი წლების ბოლოს დაიწყო. მეორე მსოფლიო ომმა მოახდინა ავიაციის განვითარების ინტენსიფიკაცია. შეიქმნა მძლავრი და რაც მთავარია საიმედო საჰაერო სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებსაც გადაჰქონდათ არა მარტო ტვირთი, არამედ გადაჰყავდათ მგზავრებიც.

საჭირო გახდა შექმნილიყო ფრენათა რეგულირების საერთაშორისო ნორმები. ე.ი. საჰაერო სამგზავრო გადაყვანების ორგანიზაციის საერთაშორისო პრინციპები, სადაც შედიოდა თავისუფალი გადაფრენა სხვა იურისდიქციაში მყოფი ქვეყნების ტერიტორიებზე. ამ პრინციპებმა მიიღეს „თავისუფალი საჰაერო ფრენის“ სახელი – Freedom of the Air. ChicagoSi (აშშ) 1944 წ. 7 დეკემბერს სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო კონფერენციაზე მიღწეულ იქნა შეთანხმება, რომელიც ითვალისწინებდა მსოფლიო საჰაერო სივრცეში თავისუფალი ფრენის შემდეგ პრინციპებს:

- 1 – ტერიტორიაზე დაჯდომის გარეშე გადაფრენის უფლება.
- 2 – არაკომერციული მიზნებით დაჯდომის უფლება.
- 3 – მგზავრთა ჩამოსხმა, ფოსტის და ტვირთის ჩამოტვირთვა, იმ ქვეყნის ტერიტორიაზე, რომლის უფლებაც ხომალდს გააჩნია.
- 4 – აიყვანოს ბორტზე მგზავრები, აიტანოს ფოსტა, ტვირთი, იმ ქვეყნის ტერიტორიის დანიშნულების ადგილამდე, რომლის უფლებაც საჰაერო ხომალდს არ გააჩნია.

დღეისთვის „ჰაერის თავისუფლება“-ს დაემატა:

- მგზავრთა, ფოსტის და ტვირთის გადამზიდვების უფლება, პარტნიორ ქვეყნებსა და მესამე სახელმწიფოს შორის დადებული შეთანხმებით, რომელიც გაატარებს ხომალდს (თვითმფრინავს) თავის ტერიტორიაზე, ორივე მიმართულებით.
- გადაზიდვების განხორციელების უფლება პარტნიორ ქვეყანასთან ერთად მესამე სახელმწიფოსთან შეთანხმებით (ორივე მიმართულებით), რომ გამოყენებულ იქნას საჰაერო ხაზი, რომელიც არ გადის ამ ქვეყნის ტერიტორიაზე.
- გადაზიდვების (მგზავრი, ფოსტა, ტვირთი) განხორციელების უფლება ხელშეკრულების ქვეყნების შიდა ხაზებზე. მაგ., გერმანული კომპანია – “ლუფტგანზა”, ახორციელებს გადაზიდვებს აშშ-ს ქალაქებს – ნიუ-იორკსა და ლოს-ანჯელესს შორის.

საკანონმდებლო (უფლებრივი) თვალსაზრისით, წყლის სივრცეზე საჰაერო გადაფრენების პრობლემები იყოფა, შემდეგნაირად: ღია ზღვა, ტერიტორიალური ზღვა და მიმდებარე ზონა, არქიპელაგური წყლები და საერთაშორისო სრუტეები.

ფრენის უფლებები რეგულირდება ზღვის კანონის კონვენციით, ორი სახელმწიფოს შეთანხმების საფუძველზე, იმ ტერიტორიებზე გადაფრენისას, რომელიც ეკუთვნის სუვერენულ სახელმწიფოს.

ღია ზღვის საჰაერო სივრცე, თავისუფალია ნებისმიერი ქვეყნის ხომალდისათვის. გადაფრენა ტერიტორიულ ზღვებზე, ისევე როგორც შიდა წყლებზე, იგივეა, რაც სახელმწიფოს ტერიტორიაზე გადაფრენა, ამიტომ ნებაართვა აუცილებელია.

არქიპელაგური გადაფრენა – ნორმალური გადაფრენის უფლება არქიპელაგურ წყლებზე და მის მიმდებარე ტერიტორიულ ზღვებზე, საზღვაო დადგენილი კორიდორების (დერეფნების), საჰაერო დერეფნების საშუალებით, ერთადერთი მიზნით, სწრაფი, უწყვეტი და წინააღმდეგობათა გარეშე ტრანზიტი ღია ზღვის ერთი ნაწილიდან მეორეში. ამ უფლებებით სარგებლობენ ყველა საფრენი აპარატები, იმ პირობით, თუ დაცული იქნება ფრენის საერთაშორისო კანონები.

საჰაერო ხომალდების ფრენა და მგზავრებისა და ბარგის გადაზიდვაშიდა და საერთაშორისო რეისებზე რეგულირდება ეროვნული და საერთაშორისო ნორმებით.

შიდა საჰაერო გადაზიდვები, ე.ი. გადაზიდვები გამგზავრების პუნქტიდან დანიშნულების პუნქტამდე, ხორციელდება ერთი ქვეყნის ტერიტორიაზე. ამ გადაზიდვების და გადამზიდის პასუხისმგებლობის წესების რეგულირება ხდება ეროვნული კანონმდებლობის მიერ.

საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვები – როდესაც ადგილი აქვს სხვა სახელმწიფოს საჰაერო საზღვრების გადალახვას, როდესაც გამგზავრებისა და დანიშნულების პუნქტები მდებარეობენ სხვადასხვა სახელმწიფოების ტერიტორიაზე, ან ადგილი აქვს შუალედურ დაჯდომას (გაჩერებას), სხვა ქვეყნის ტერიტორიაზე; ასეთი საჰაერო გადაზიდვები რეგულირდება 1929 წლის ვარშავის კონვენციით და ყველა მიმდინარე დამატებებით, რომელიც გათვალისწინებულია ჰაავის ოქმით. დამუშავებულია და მიღებული საჰაერო გადამზიდების საერთაშორისო ასოციაციის ნორმები და წესები (IATA). ეროვნული კანონმდებლობა ითვალისწინებს ვარშავისა და ჰაავის კონვენციის ნორმებს. საერთაშორისო ნორმების მიხედვით გამოიყოფა საჰაერო ხომალდების კატეგორიები: სამოქალაქო საჰაერო ხომალდი და საზღვარგარეთის (უცხოური) საჰაერო ხომალდები.

სამოქალაქო საჰაერო ხომალდი შედის ეროვნული ხომალდების რეესტრში, გააჩნია სათანადო ამოსაცნობი ნიშნები.

უცხოური საჰაერო ხომალდი შეტანილია საზღვარგარეთის ქვეყნის საჰაერო ხომალდების რეესტრში.

1952 წლის რომის კონვენციის თანახმად ხომალდი, რომელიც გადაიფრენს ღია ზღვაზე (ე.ი. სადაც მოქმედებს ეროვნული იურისდიქციის ნორმები), ითვლება იმ ქვეყნის ტერიტორიად, რომელსაც ეკუთვნის ხოლო სხვა სახელმწიფოს ტერიტორიაზე გადაფრენისას, ამ ხომალდზე ვრცელდება ამ ქვეყნის ყველა კანონი.

სახელმწიფოს საჰაერო ტერიტორია შედის მოცემული ქვეყნის საერთო ტერიტორიაში, ეს არის საჰაერო სივრცე, რომელიც განლაგებულია, სახმელეთო, წყლისა და საზღვაო ტერიტორიების თავზე.

საჰაერო საზღვრების სიმაღლის ზღვარი დადგენილი არ არის, მაგრამ ზოგიერთი ქვეყანა ემხრობა პრინციპს, რომლის მიხედვითაც ეს ზღვარი 100-110 კმ სიმაღლისაა მსოფლიო ოკეანის ღონიდან. ნებისმიერი აპარატი, რომელიც დაფრინავს ამ ზონის ზევით განეკუთვნება კოსმოსური აპარატების კატეგორიას.

საჰაერო ხომალდების ფრენის წესრიგისა და მათი უსაფრთხოების მიზნით (ავარიები) მტკიცდება საჰაერო ხაზები (ტრასები), ეს არის პირობითი დერეფანი საჰაერო სივრცეში. განსაზღვრული სიმაღლესა და სიგანეში. საჰაერო კორიდორების (დერეფნების) დადგენა ხდება და რეგულირდება ეროვნული და საერთაშორისო კანონმდებლობით.

საჰაერო გადამზიდთა საერთაშორისო ასოციაცია IATA

ზემოთ ნახსენები საჰაერო გადამზიდთა საერთაშორისო ასოციაცია IATA- შეიქმნა ავიაციის განვითარების ადრეულ ეტაპზე – 1919 წელს. ასოციაციის დამაარსებლები იყვნენ ინგლისი, დანია, გერმანია, შვედეთი და ნორვეგია. 1945 წელს ამ ასოციაციის საფუძველზე შეიქმნა ახალი გაერთიანება - **International Air Transport Association - IATA**, რომელიც არსებობს დღემდე და ითვლება საჰაერო გადამზიდთა ერთ-ერთ უმსხვილეს

ასოციაციად მსოფლიოში. დღეს ასოციაციაში შედიან არა მარტო გადამზიდები, არამედ სხვა კომპანიებიც, მათ შორის ტურისტული სააგენტოებიც.

დღესდღეისობით **IATA- ასრულებს შემდეგ ფუნქციებს:**

ტექნიკური: საერთაშორისო ფრენათა ორგანიზაციის ტექნიკური ასპექტებისა და მოთხოვნათა რეგულირება და შეთანხმება; მეტეოროლოგიური სამსახურები, კავშირის სისტემები, კვების ორგანიზაცია და სამედიცინო მომსახურება;

იურიდიული: სახელმწიფოთაშორისი შეთანხმებები, კონვენციები, გადაზიდვათა გენერალური პირობები, სააგენტო შეთანხმებები, სანავიგაციო და სხვ.

გადაზიდვათა საერთო პოლიტიკის კოორდინაცია სახელმწიფოებრივ დონეზე: სატვირთო, სამგზავრო, საფოსტო (გადაზიდვები).

ფინანსური სერვისი: ფინანსური საქმიანობის ანალიზი, გადამზიდთა ურთიერთგარიშის რეგულირება, სატარიფო პოლიტიკის შეთანხმება, გაანგარიშებათა ავტომატიზირებული სისტემები და სხვ.

გადაზიდვების ორგანიზაცია: მგზავრებისა და ბარგის მომსახურების საერთო პროცედურების შეთანხმება, ბარგის დათვალიერება (შემოწმება) და კონტროლი, ცხოველების გადაყვანა.

სააგენტო მუშაობა: აგენტების აკრედიტაცია ბილეთების გაყიდვაზე, სპეციალისტების სწავლება.

ინფორმაცია: საინფორმაციო ბიულეტენების, წესების, ნორმატიული დოკუმენტების გამოცემა.

პროცედურების სტანდარტიზაცია: საბაჟო, საიმპორაციო და სხვა პროცედურების გამარტივება და სტანდარტიზაცია.

უსაფრთხოება: ფრენათა უსაფრთხოების სისტემები, დაცვის, მგზავრებისა და ბაგაჟის უსაფრთხოება, ფოსტის და სხვ.

IATA- ამუშავებს და ნერგავს სტანდარტებს ყველა საერთაშორისო ავიაგადაზიდვებზე, უწევს რეგლამინირებას საჰაერო გადაზიდვების მრავალრიცხოვან წესებს, ორგანიზაციას უწევს გადამზიდთა ურთიერთობებს საქმიანობაში მათ ფინანსურ ურთიერთგარიშებს, დასაჯავშნ მომსახურებას.

ორგანიზება უკეთდება სპეციალისტების ფართომასშტაბიან სწავლებას, მათ შორის დაჯავშნის ავტომატიზირებულ სისტემებში მუშაობისათვის.

ტურისტული სააგენტოებისათვის ბილეთების გაყიდვის ორგანიზაციისათვის აუცილებელია IATA-ს სერთიფიკატი. IATA-ს წესებით, მსოფლიოს ყველა ავიაკომპანიას გააჩნია ერთგვარი დიაპაზონი, რომლის შიგნითაც მას შეუძლია გამოავლინოს თვითმყოფადობა. ამ წესების დაუცველობა არ შეუძლია არც ერთ კომპანიას. IATA-ს წევრი ქვეყნების ასოციაციების თანამშრომლები სარგებლობენ ფასდაკლებებით. წელიწადში ორჯერ, მათ შეუძლიათ ისარგებლონ 75%-იანი ფასდაკლებით ბილეთებზე, ნებისმიერ ავიაკომპანიაში, რომელიც წარმოადგენს IATA-ს წევრ ავიაკომპანიას.

საქართველოს საავიაციო ბაზრის განვითარების ტენდენციები

2018 წელს ტურიზმის სექტორში დამატებული ღირებულება ძირითადად შეიქმნა ტურისტულ კომპანიებში (+30.1%), ტრანსპორტში (საჰაერო ტრანსპორტის ზრდა +43.8%, სხვა ტრანსპორტი ზრდა +17.7%), კვების საშუალებებში (+16.3%) და განთავსების საშუალებებში (+12.4%).

2018 წლისათვის საქართველოში მსრყლდა 24.606 რეისი, ზრდამ შეადგინა 17,3%. ავიარეისებით გადაყვანილ მგზავრთარაოდენობამ შეადგინა 5.033.313, ზრდა 23.5%.

საქართველოს საავიაციო ბაზარი

საქართველოს საავიაციო ბაზარი ბოლო რამდენიმე წლის განმავლობაში მნიშვნელოვანი ზრდის ტემპით გამოირჩეოდა. საქართველოში სამი საერთაშორისო და ორი შიდა აეროპორტი ფუნქციონირებს, რომლებიც სრულად შეესაბამება საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის

ორგანიზაციის (ICAO) სტანდარტებს. საქართველოს საავიაციო ბაზარი უმეტეს წილად საერთაშორისოა; ფრენების უმეტესი ნაწილი თბილისის აეროპორტზე მოდის.

თბილისისა და ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტებს მართავს თურქული კომპანია თ V ირპორტს ოლდინგ ჩო. აეროპორტებმა ფუნქციონირება შესაბამისად 2007 წლის თებერვალში და მისში დაიწყო. 2011 წელს ოფიციალურად გაიხსნა მესტიის თამარ მეფის სახელობის აეროპორტი, ხოლო 2012 წლის სექტემბერში ქუთაისის დავით აღმაშენებლის სახელობის საერთაშორისო აეროპორტი. აღნიშნულ აეროპორტში პირველი ავიარეისი უნგრულმა ავიაკომპანიამ ჰიზზ ირ-მა კიევის მიმართულებით შეასრულა. საქართველოს ავიაბაზარზე ფრენებს ახორციელებდნენ შემდეგი დაბალბიუჯეტის ავიაკომპანიები, რომლებსაც სატარიფო სქემებში გათვალისწინებული აქვთ დაბალი ტარიფები: Wizz Air, Air Arabia, Pegasus, FlyDubai, Pobeda Airlines, Air Baltic, Buta Airways, Salam Air, Flynas, Ukraine International Airlines, Skyup Airlines. საქართველოში არსებულ აეროპორტებს 2017 წელს ამბროლაურში კიდევ ერთი ადგილობრივი აეროპორტი დაემატა. საქართველოში აეროპორტების რიცხვი მომავალშიც გაიზრდება. მიმდინარეობს საქართველოს სხვადასხვა რეგიონებში უმოქმედო აეროდრომების, ვერტოდრომებისა და ასაფრენ-დასაფრენი ზოლების შესწავლა და შეფასება მათი სამომავლო ექსპლუატაციის მიზნით.

თბილისისა და ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტების გამტარუნარიანობა 3,000 და 600 მგზავრი/საათია შესაბამისად, ხოლო ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტის 800 მგზავრი/ საათი. რაც შეეხება მესტიის და ამბროლაურის აეროპორტებს, მათი დატვირთვა შესაბამისად 50 და 100 მგზავრია საათში.

ავიაბაზარი საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს თანახმად, ჰიზზ ირ უნგარე არის უმსხვილესი კომპანია, რომელიც საქართველოს საავიაციო ბაზარზე საქმიანობს და მგზავრების ყველაზე დიდი რაოდენობა ჰყავს. 2018 წელს ამ კომპანიის მიერ გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობამ 587,179 (11.9%) შეადგინა. თურქისკ ირლინეს არის სიდიდით მეორე გადაყვანილი კომპანია 559,749 (11.3%) მგზავრით. მგზავრების რაოდენობით მას მოსდევს ეორგიან ირწაყს - 550,831 (11.1%); რალ ირლინეს - 294,000 (5.9%); ლყ უბაი - 250,296 (5.1%); კრანე ინტერნაციონალ ირლინეს - 223,106 (4.5%); ეროფლოტ - 194,675 (3.9%); შ7 ირლინეს - 183,392 (3.7%); ობელა ირლინეს - 178,783 (3.6%).

2018 წელს 56 საერთაშორისო და ორი შიდა ავიაკომპანია სთავაზობდა მგზავრებს კომფორტულ ფრენებს საქართველოდან.

საქართველოში მოქმედი ძირითადი ავიაკომპანიებია: Wizz Air, Turkish Airlines, Georgian Airways, Ural Airlines, FlyDubai, Ukraine International Airlines, Aeroflot, S7 Airlines, Pegasus, EL AL Israel Airlines, Qatar Airways, Belavia, Yan Air, Azerbaijan Airlines, QESHM Air, Zagros Airlines, Air Astana, Luftansa, LOT Polish Airlines და სხვა. 2018 წელს ერთი ქართული და ცხრა ახალი საერთაშორისო ავიაკომპანია შემოვიდა საქართველოს საავიაციო ბაზარზე, მათ შორისაა: ქართული ავიაკომპანია Myway Airlines, ომანის ავიაკომპანია Salam Air, საუდის არაბეთის ავიაკომპანია ლენას, უკრაინული ავიაკომპანია Skyup Airlines, რუმინული ავიაკომპანია TAROM, ქუვეითის ავიაკომპანიები უწაიტ ირწაყს და ჟაზეერა ირწაყს, რუსული ავიაკომპანია Vთ ერო და ირანული ავიაკომპანია Iრან ირ. ჩარტერულ რეისებს ასრულებდნენ ქართული ავიაკომპანია ეწაყ ირლინეს და იორდანიული ავიაკომპანია ლყ ჟორდან.

ეს წელი გამოწვევებით სავსე იქნება საქართველოს საავიაციო ინდუსტრიისთვის, რადგან ახალი კომპანიები აპირებენ ბაზარზე შემოსვლას, ბევრი მოქმედი კომპანია გამოხატავს ფრენის სისშირის გაზრდის ინტერესს.

2019 წელს დაგეგმილია რამდენიმე ახალი ავიაკომპანიის შემოსვლა საქართველოს ავიაბაზარზე, რომლებიც გეგმავენ ორმხრივი რეგულარული ფრენების დაწყებას. ფრანგული ავიაკომპანია ირ რანცე რეგულარულ ფრენებს თბილისიდან პარიზის მიმართულებით განახორციელებენ. ასევე ოპერირებას იწყებენ ინდური ავიაკომპანია IndiGo და უზბეკეთის ავიაკომპანია Uzbekistan Airlines. ავიაკომპანია Air Malta თბილისიდან მალტას მიმართულებით კვირაში ერთხელ განახორციელებს ფრენებს.

