

რეგიონში ტურისტული და გადამზიდავი კომპანიების  
თანამშრომლობის ორგანიზაციული მოდელის სრულყოფა

გვანცა არჯევანიძე

აკადემიური დოქტორი, [Gvantsa.arjevanidze@atsu.edu.ge](mailto:Gvantsa.arjevanidze@atsu.edu.ge)

თეიმურაზ კოჩაძე

აკადემიური დოქტორი, აკაკი წერეთლის სახელმწიფო უნივერსიტეტის  
პროფესორი, [Teimuraz.kochadzer@atsu.edu.ge](mailto:Teimuraz.kochadzer@atsu.edu.ge)

იზოლდა დანგაძე

აკადემიური დოქტორი, აკაკი წერეთლის სახელმწიფო უნივერსიტეტის  
ასოცირებული პროფესორი. [Izolda.dangadze@atsu.edu.ge](mailto:Izolda.dangadze@atsu.edu.ge)

**საკვანძო სიტყვები:** ტურიზმი; ტურისტული ტრანსპორტი; სატრანსპორტო კომპანიები; SWOT  
ანალიზი

**J.E.L. classification:** R42, Z3

DOI: <https://doi.org/10.52244/ep.2024.27.04>

**ციტირებისთვის:** არჯევანიძე გ., კოჩაძე თ., დანგაძე ი., (2024) რეგიონში ტურისტული და გადამზიდავი კომპანიების თანამშრომლობის ორგანიზაციული მოდელის სრულყოფა. ეკონომიკური პროფილი, ტ. 19, 1(27), გვ. 35–41. DOI: <https://doi.org/10.52244/ep.2024.27.04>

**ანოტაცია:** ტურიზმი ქვეყნის განვითარებაში ერთ-ერთ პროორიტეტულ მიმართულებად არის აღიარებული. მისი განვითარება შეუძლებელია რეგიონებში შესაბამისი ინფრასტრუქტურის და მომსახურე დარგების განვითარების გარეშე. ამ მხრივ სატრანსპორტო მომსახურებას გადაწყვეტი როლი ეკისრება დარგის აღორძინებაში. იმერეთის რეგიონში ტურისტების სატრანსპორტო მომსახურება ძირითადად ხორციელდება კერძო სატრანსპორტო და ტურისტული კომპანიების საშუალებით. კვლევის პროცესში ტურისტული და სატრანსპორტო კომპანიებისათვის დამუშავებული იქნა ტურისტული და გადამზიდავი კომპანიების თანამშრომლობის ორგანიზაციული მოდელის სხვადასხვა ვარიანტები და გაკეთდა მათი SWOT ანალიზები.

**შესავალი**

ტურისტული მოგზაურობა განისაზღვრება დროში და სივრცეში გადაადგილებით, შესაბამისი მიზნებით და ყოფნის ხანგრძლივობით. ადგილმდებარეობის შეცვლის გარეშე ტურიზმის განხილვას აზრი

არა აქვს. ტურისტული რესურსები გარკვეულ ტერიტორიებზეა მიბმული და მათი პოპულარობისა და გამოყენების ხარისხი განისაზღვრება ამ რეგიონების სატრანსპორტო ხელმისაწვდომობით. ამრიგად, ტურიზმი არ შეიძლება ჩაითვალოს სატრანსპორტო სისტემასთან კავშირის მიღმა. ტრანსპორტის და ტურიზმის სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის მნიშვნელობა მუდმივად იზრდება. ეს ნაწილობრივ განპირობებულია ტურიზმისა და ტრანსპორტის განვითარების ისტორიით (Stephen J... 2009:48).

**ძირითადი ნაწილი**

თანამედროვე ტურისტული ტრანსპორტი მისი სახეობისაგან დამოუკიდებლად შეიძლება მიეკუთვნებოდეს საკუთარების სხვადასხვა ფორმებს. იმერეთის რეგიონში ტურისტების სატრანსპორტო მომსახურება ძირითადად ხორციელდება კერ-

მო სატრანსპორტო და ტურისტული კომპანიების საშუალებით. კვლევის პროცესში დამუშავებული იქნა ტურისტული და გადამზიდავი კომპანიების თანამშრომლობის ორგანიზაციული მოდელის სხვადასხვა ვარიანტები და მათი SWOT ანალიზები (არჯვეანიძე გ... 2021:121-131):

**1 ვარიანტი.** სატრანსპორტო საშუალებები არის ტურისტული ფირმების საკუთრებაში. ტურისტული ფირმების საკუთრებაში არსებული სატრანსპორტო საშუალებები, იმისდა მიუხედავად საკუთრების რა ფორმა აქვს ფირმას სახელმწიფო თუ კერძო, გულისხმობს რომ საავტომობილო პარკის გამოყენება შესაძლებელია მხოლოდ და მხოლოდ ტურისტების სატრანსპორტო მომსახურების მიზნით. ტურისტული ტრანსპორტი და მისი ინფრასტრუქტურა იმყოფება ტურისტული ფირმის ბალანსზე.

SWOT ანალიზის (ცხრილი 1) შედეგად მიღებული მონაცემების შეჯამებით შეიძლება ითქვას, რომ ამ ფორმით ტურისტული სატრანსპორტო საშუალებების საკუთრების არსებობა ეფექტურია მხოლოდ და მხოლოდ მაშინ, როდესაც ფირმა ფლობს დიდ ორგანიზაციულ და ფინანსურ შესაძლებლობებს.

**2 ვარიანტი.** სატრანსპორტო საშუალებები, იმყოფებიან სატრანსპორტო კომპანიის ბალანსზე. ხშირ შემთხვევაში სატრანსპორტო კომპანიის საკუთრებაში არსებული სატრანსპორტო ტურისტული საშუალებები ვერ აკმაყოფილებენ ტურისტული ფირმების მოთხოვნებს. ამის გამო ისინი იძულებული არიან თვითონ შეიძინონ კერძო საკუთრებაში სატრანსპორტო საშუალებები, რაზეც აღვნიშნეთ პირველ ვარიანტში.

ცხრილი 1

ტურისტული ფირმების საკუთრებაში არსებული სატრანსპორტო საშუალებების გამოყენების SWOT ანალიზი

ძლიერი მხარეები	სუსტი მხარეები
<ul style="list-style-type: none"> <li>- სატრანსპორტო საშუალებების გამოყენების მაღალი ოპერატიულობა;</li> <li>- გადაზიდვების ხარისხის და ფასების დამოუკიდებლად რეგულირების შესაძლებლობა.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- სატრანსპორტო საშუალებების პარკის დამოუკიდებლად რემონტის აუცილებლობა;</li> <li>- დამატებითი პერსონალის შენახვა;</li> <li>- სამედიცინო დაწესებულებასთან ხელშეკრულების დადების აუცილებლობა;</li> <li>- დამატებითი იურიდიული ფორმალობების დაცვის აუცილებლობა.</li> </ul>
შესაძლებლობები	საფრთხე
<ul style="list-style-type: none"> <li>- ტურისტების გადაზიდვებზე ხარჯების სტრუქტურის მართვა;</li> <li>- დიდი ფინანსური შესაძლებლობების ხარჯზე დამოუკიდებლად შეუძლია განახლოს, შეარემონტოს სატრანსპორტო პარკი, შეინახოს შტატის თანამშრომლები.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- საკუთარი საავტომობილო პარკის შენახვამ შეიძლება ნეგატიურად იმოქმედოს მცირე ტურისტულ ფირმის ფინანსურ მდგომარეობაზე და გადაზიდვების ხარისხზე;</li> <li>- შესაძლოა შემცირდეს უსაფრთხოების დონე ტურისტულ მარშრუტზე;</li> <li>- შესაძლებელია სატრანსპორტო საშუალებების მომსახურებაზე ხარისხის შემცირება.</li> </ul>

ტურისტების სატრანსპორტო მომსახურების დროს დაშვებული შეცდომები ხშირად ნეგატიურად აისახება ტურისტული პროდუქტის შემადგენელ სხვა კომპონენტებზეც, რაც მნიშვნელოვნად ამცირებს ტურისტების მომსახურების ხარისხს. ზემოთ თქმულიდან გამომდინარე შეიძლება გავაკეთოდ დასკვნა, რომ მცირე და საშუალო ტურისტული ფირმებისათვის მომგებიანია ურთიერთობა დაამყარონ სატრანსპორტო კომპანიებთან, რადგან მათი ფინანსური რესურსები არ იძლევა ხშირ შემცხრილი 2

თხვევაში იმის საშუალებას, რომ შექმნან საკუთარი სპეციალიზირებული სატრანსპორტო პარკი. რა თქმა უნდა, ეს ამცირებს ტურისტულ პროდუქტს. ამ თვალსაზრისით მსხვილ ტურისტულ კომპანიებს, რომლებსაც საკუთრებაში ჰყავთ ტურისტული სატრანსპორტო საშუალებები და აქვთ უფრო დიდი შესაძლებლობები ტურისტული პროდუქტის ფასების ოპტიმიზაციისათვის, შესაბამისად დიდი კონკურენტუნარიანობა გააჩნიათ.

სატრანსპორტო კომპანიის ბალანსზე, სატრანსპორტო კომპანიის საკუთრებაში არსებული ტურისტული ტრანსპორტის გამოყენების SWOT - ანალიზი

ძლიერი მხარეები	სუსტი მხარეები
<ul style="list-style-type: none"> <li>- არ არსებობს აუცილებლობა იმისა, რომ შეინახონ, გაარემონტონ და განაახლონ სატრანსპორტო პარკი, შეინახონ პერსონალი, დაიცვან სხვა ფორმალობები;</li> <li>- სატრანსპორტო განყოფილების შესანახად არ არსებობს ფინანსური და საგადასახადო ვალდებულებები.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- სატრანსპორტო საშუალებების წარდგენის დაბალი ოპერატიულობა და ძლიერი დამოკიდებულება სატრანსპორტო კომპანიასთან;</li> <li>- ბაზარზე ტურისტების სატრანსპორტო მომსახურების გამყიდველების სიმჭირის გამო მცირე არჩევანი</li> </ul>
შესაძლებლობები	საფრთხე
<ul style="list-style-type: none"> <li>- აქტიური ორმხრივი დიალოგი და მჭიდრო კორპორატიული კავშირები საშუალებას იძლევა აიცილონ შესაძლო საფრთხეები.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ტურ.ფირმას არ შეუძლია პირდაპირ იმოქმედოს:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>ა) სატრანსპორტო მომსახურების ხარისხზე და ფასზე;</li> <li>ბ) პერსონალის კვალიფიკაციის დონეზე;</li> <li>გ) სატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკურ მდგომარეობაზე.</li> </ul> </li> </ul>

**ვარიანტი 3.** ტურისტული ტრანსპორტი კოლექტიურ თანამფლობელობაში. ტურისტული ტრანსპორტის კოლექტიური თანამფლობელობის ორგანიზაცია გულისხმობს ტურისტული გადაზიდვების ერთიანი მატერიალური ბაზის შექმნას. კოლექტიური თანამფლობელობის მონაწილეები წარმოადგენენ ტურისტულ ფირმებს, რომლებიც დაინტერესებული არიან

ტურისტული ტრანსპორტის კოლექტიურ სარგებლობით. ტურისტული სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც შექმნილი არიან გაერთიანებული ფინანსებით შეიძლება განაწილებული იქნას ორგანიზაციის მონაწილეებს შორის მექანიზმით „ტაიმ-შერ“, (ინგ. Time-share), რომელიც ფართოდაა გავრცელებული ევროპაში (Pender L...2005:323). „ტაიმ-შერი“ უძრავი ქონების

ფლობაა წლის ფიქსირებული პერიოდის განმავლობაში. მოცემულ შემთხვევაში ფლობის ობიექტს წარმოადგენს არა უძრავი ქონება, არამედ სატრანსპორტო საშუალებები. ორგანიზაციის მონაწილეებს შორის სატრანსპორტო პარკი ნაწილდება მათი მოთხოვნის შესაბამისად ან „ტაიმ-შერ“ სერტიფიკატის ოდენობით. ტურისტული ფირმები, რომლებიც ერთიანდებიან ორგანიზაციაში და აკეთებენ შენატანს ღებულობენ „ტაიმ-შერ“ სერტიფიკატს, რომელიც აძლევს მათ უფლებას ისარგებლონ ტურისტული სატრანსპორტო საშუალებებით წლის განმავლობაში დროის გარკვეულ შუალედში. თანამედროვე პირობებში საქართველოში არ არის დიდი გამოცდილება ასეთი ტიპის ორგანიზაციის, მაგრამ თანამედროვე ტურისტული ბაზრის პირობები ქმნის ხელსაყრელ პირობებს, რომ შეიქმნას ასეთი ტიპის კოლექტიური თანამფლობელობა. აღნიშნული მოდელი წარმოადგენს ორგანიზაციულ სისტემას, რომლის ელემენტებსაც წარმოადგენს ორგანი-

ზაციის თანამფლობელების მონაწილეები, რომლებიც პირდაპირ დაკავებული არიან ტურისტული გადაზიდვებით. მათ რიცხვში შედიან ტურისტული ფირმები (ტუროპერატორები და ტურაგენტები) და გადამზიდავები. ორგანიზაციის შექმნის დროს რამოდენიმე ტურისტული ფირმა ან გადამზიდავი აერთიანებენ თავიანთ კაპიტალს ერთიანი ტურისტული გადაზიდვების პარკის ფორმირებისათვის. კაპიტალში ფულადი საშუალებების გარდა შეიძლება შევიდეს სხვა ძირითადი ფონდები და სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც გამოიყენებიან ტურისტების გადაზიდვის პროცესში. ტურისტულ სატრანსპორტო ოპერატორს სათავეში უდგას დირექტორი, რომელიც ირჩევა მონაწილეების ხმათა უმრავლესობით. იგი ახორციელებს ორგანიზაციის მართვის კონტროლს, ამტკიცებს სატრანსპორტო საშუალებების განაწილების გრაფიკს თანამონაწილეებს შორის (Stephen J... 2009:185).

ცხრილი 3

კოლექტიურ თანამფლობელობაში მყოფი ტურისტული ტრანსპორტის გამოყენების SWOT ანალიზი

ძლიერი მხარეები	სუსტი მხარეები
<ul style="list-style-type: none"> <li>- სატრანსპორტო საშუალებების შენახვის, შექმნის და რემონტის ხარჯების რადი-კალური შემცირება;</li> <li>- სატრანსპორტო საშუალებების გამოყენების საკმაოდ მაღალი ოპერატიულობა;</li> <li>- ვალდებულებების დიდი წილის გადატანა ტურისტულიდან სატრანსპორტო კომპანიებამდე;</li> <li>- ტურისტული სატრანსპორტო მომსახურების ბაზარზე კონკურენციის დონის ამაღლება;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- კოლექტიური თანამფლობელობის შექმნისათვის საჭიროა დიდი ფინანსური, შრომითი და დროითი დანახარჯები.</li> </ul>
შესაძლებლობები	საფრთხე
<ul style="list-style-type: none"> <li>- ტრანსპორტში უსაფრთხოების მაღალი დონის უზრუნველყოფა;</li> <li>- სუსტი მხარეების გამოვლენა და პოტენციური საფრთხეების აღმოფხვრა სწორი მენეჯმენტის და პატიოსანი პარტნიორული ურთიერთობების ხარჯზე.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- შესაძლოა წარმოიქმნას კონფლიქტი თანამონაწილეებს შორის სატრანსპორტო საშუალებების ერთდროულად გამოყენების შემთხვევაში.</li> </ul>

ოპერატორის დამფუძნებლები უფლებამოსილი არიან დამოუკიდებლად აირჩიონ გაერთიანების ორგანიზაციულ-სამართლებრივი ფორმა, მაგრამ ყველაზე ოპტიმალური არსებული ფირმებიდან შეიძლება იყოს „სამომხმარებლო კოოპერატივი“. იყენებენ რა ტურისტული სატრანსპორტო პარკის ფორმირების ამ მეთოდს, თანამონაწილეები იღებენ გარკვეულ უპირატესობებს. ამ ვარიანტის დადებითი მხარეა ისიც, რომ თანამფლობელობაში შეიძლება შევიდნენ ნებისმიერი სიდიდის და საკუთრების ფორმის ტურისტული ფირმები. კოლექტიური თანამფლობელობის წარმომადგენლობითი კრება ადგენს სატრანსპორტო პარკის განვითარების გრძელვადიან სტრატეგიას, ფასების პოლიტიკას და წყვეტს სხვა აქტუალურ საკითხებს. შეიძლება ითქვას, რომ ტურისტული ტრანსპორტის თანამფლობელობა, სატრანსპორტო ტურისტული ოპერატორის სახით არ არის ნაკლებ ეფექტური, ვიდრე სხვა ფორმები (1 ვარ., 2 ვარ.). გარდა ამისა გაერთიანებული კაპიტალი შეიძლება სამამულო ტურისტული სატრანსპორტო საშუალებების წარმოების სტიმულად იქცეს, იზრდე-

ბა ტურისტების სატრანსპორტო მომსახურების ხარისხი და თანამფლობელობაში მყოფ ტურისტულ ფირმებს შეუძლიათ დამოუკიდებლად განახორციელონ მომსახურების ტარიფების ოპტიმიზაცია (Arjevanidze G ...2022: 89-92).

**ვარიანტი 4.** სატრანსპორტო საწარმოების და სასტუმროების ურთიერთ თანამშრომლობა (პული), რომელიც ეფუძნება საქმიანობის შემდეგ ასპექტებს:

- ახალი სპეციალიზირებული სატრანსპორტო საშუალებების შემენას, ხარჯების ურთიერთგადაწილებით;
- ნახმარ, მაგრამ შედარებით ახალი ტურისტული სატრანსპორტო საშუალებების შემენას;
- სასტუმროთა გაერთიანებებს სატრანსპორტო საწარმოებმა უნდა წარუდგინონ მოხმარებისათვის სატრანსპორტო საშუალებები შედარებით დაბალ ფასებში. თანამშრომლობაში შეიძლება მონაწილეობა მიიღონ ტურისტულმა ფირმებმაც, რომელთაც შეეძლებათ ისარგებლონ სატრანსპორტო საწარმოს მომსახურებით შედარებით დაბალ ფასებში.

ცხრილი 4

სასტუმროების და სატრანსპორტო კომპანიების თანამშრომლობის SWOT - ანალიზი

ძლიერი მხარეები	სუსტი მხარეები
<ul style="list-style-type: none"> <li>- ტურისტულ გადაზიდვებზე ხარჯების შემცირება;</li> <li>- სატრანსპორტო საშუალებების მიწოდების მაღალი ოპერატიულობა;</li> <li>- გადაზიდვების მიერ მომსახურების (ტურისტული გადაზიდვების) გაყიდვების მოცულობის ზრდა;</li> <li>- სატრანსპორტო ტურისტული საშუალებების შემენის საშუალებების გაზრდა.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- კონტროლის შემცირება სატრანსპორტო კომპანიებზე, სატრანსპორტო საშუალებების სხვა მიზნით გამოყენებაზე.</li> </ul>
შესაძლებლობები	საფრთხე
<ul style="list-style-type: none"> <li>- პულში მონაწილე მხარეების რისკების შემცირება;</li> <li>- სატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხოებაზე კონტროლი პულის სხვა მონაწილეების მხრიდან;</li> <li>- თანამედროვე, უსაფრთხო კომფორტული სატრანსპორტო საშუალებების შემენა.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- მონაწილეების არაკეთილსინდისიერება.</li> </ul>

### დასკვნა

ჩატარებული კვლევების საფუძველზე მივიღეთ კონკრეტული სამეცნიერო პროდუქტი, კერძოდ:

1. შემუშავდა სატრანსპორტო მომსახურების ბაზარზე ტურისტული და სატრანსპორტო საწარმოების ორგანიზაციული მოდელები და გაკეთდა მათი SWOT ანალიზები.
2. იმერეთის რეგიონში მიზანშეწონილია ტურისტული სატრანსპორტო მომსახურების ბაზარზე სუბიექტებს შორის ურთიერთობის ისეთი ფორმა, როგორცაა ტურისტული ფირმების და სატრანსპორტო კომპანიების გაერთიანება. გაერთიანების ეს ფორმა წყვეტს უამრავ პრობლემებს, რომლის წარმოქმნა ტურისტების სატრანსპორტო მომსახურების პროცესში საშუალებას აძლევს ტურისტულ ფირმებს იმუშაონ უფრო ეფექტურად, შეამცირონ ხარჯები და აამაღლონ მომსახურების ხარისხი.

### ლიტერატურა

1. არჯევანიძე გ., დანგაძე ი., ჩოგოვაძე ჯ. (2021). საზღვარგარეთის ქვეყნების გამოცდილების დანერგვა საქართველოს ტურისტული სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის მართვაში. აკაკი წერეთლის სახელმწიფო უნივერსიტეტის მოამბე. ქუთაისი, გვ. 121-131.
2. Arjevanidze G., Lekveishvili R., Dangadze I., Purtskhvanidze G. (2021). Trends in the development tourism transport infrastructure in Georgia and the wider the region. SCIENTIFIC TECHNICAL UNION OF MECHANICAL ENGINEERING "INDUSTRY 4.0", P. 8-11.
3. Arjevanidze G., Dangadze I. (2022) Use of innovative methods in the management of tourist transport infrastructure. trans&MOTAUTO '22 PROCEEDINGS ISSN 1313-5031(Print), ISSN 2535-0307 (Online) VARNA, BULGARIA Publisher: Scientific-technical union of mechanical engineer, P. 89-92.
4. Pender L., Sharpley R. (2005). The Management of Tourism. London: SAGE Publications, 323 p.
5. Stephen J. Page (2009). Transport and tourism. Global perspectives. 3rd edition, London: Pearson education Ltd, 447 p.
6. Кусков А., (2008). Транспортное обеспечение в туризме учебник. М.: КноРус, 368

## Improving the organizational model of cooperation of tourism and transport companies in the region

### Gvantsa Arjevanidze

Ph.D., Akaki Tsereteli State University, [gvantsa.arjevanidze@atsu.edu.ge](mailto:gvantsa.arjevanidze@atsu.edu.ge)

### Teimuraz Kochadze

Ph.D., Professor at Akaki Tsereteli State University, [teimuraz.kochadzer@atsu.edu.ge](mailto:teimuraz.kochadzer@atsu.edu.ge)

### Izolda Dangadze

Ph.D., Associate Professor at Akaki Tsereteli State University, [izolda.dangadze@atsu.edu.ge](mailto:izolda.dangadze@atsu.edu.ge)

**Keywords:** *tourism; tourist transport; transport companies; SWOT analysis.*

**J.E.L. classification:** R42, Z3

DOI: <https://doi.org/10.52244/ep.2024.27.04>

**For citation:** Arjevanidze G, Kochadze T, Deangadze I. (2024) Improving the organizational model of cooperation of tourism and transport companies in the region (in Georgian). Vol. 19, issue 1(27), pp. 35–41. DOI: <https://doi.org/10.52244/ep.2024.27.04>

**Summary:** Tourism is recognized as one of the priority directions in the country's development. Its development is impossible without the development of relevant infrastructure and service industries in the regions. In this regard, transport services have a decisive role in the revival of the industry. Transport services for tourists in the Imereti region are mainly provided by private transport and tourism companies. In the research process, various options of the organizational model of cooperation of tourist and transport companies were developed for tourism and transport companies and their SWOT analysis was made.

Modern tourist transport, regardless of its type, can belong to different forms of ownership. Transport services for tourists in the Imereti region are mainly provided by private transport and tourism companies. In the research process, various organizational models of cooperation of tourism and transport companies and their SWOT analyses were developed.

Based on the conducted research, we obtained a specific scientific product, in particular:

1. Organizational models of tourism and transport enterprises in the transport services market were developed and their SWOT analysis was made.
2. In the Imereti region, such a form of relationship between entities in the market of tourist transport services is appropriate, such as the union of tourist firms and transport companies. This form of union solves some problems that arise in the process of

tourist transport services, allowing tourist companies to work more efficiently, reduce costs, and increase the quality of service.

### References

1. Arjevanidze G., Dangadze I., Chogovadze J. (2021). Implementation of the experience of foreign countries in the management of the tourist transport infrastructure of Georgia. Akaki Tsereteli State University Bulletin. Kutaisi, pp. 121-131.
2. Arjevanidze G., Lekveishvili R., Dangadze I., Purtskhvanidze G. (2021). Trends in the development tourism transport infrastructure in Georgia and the wider the region. SCIENTIFIC TECHNICAL UNION OF MECHANICAL ENGINEERING "INDUSTRY 4.0", P. 8-11.
3. Arjevanidze G., Dangadze I. (2022) Use of innovative methods in the management of tourist transport infrastructure. trans&MOTAUTO '22 PROCEEDINGS ISSN 1313-5031(Print), ISSN 2535-0307 (Online) VARNA, BULGARIA Publisher: Scientific-technical union of mechanical engineer, P. 89-92.
4. Pender L., Sharpley R. (2005). The Management of Tourism. London: SAGE Publications, 323 p.
5. Stephen J. Page (2009). Transport and tourism. Global perspectives. 3rd edition, London: Pearson education Ltd, 447 p.
6. Kuskov A., (2008). Transport provision in tourism. Textbook. M.: KnoRus, 368 p.