

# საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის ინფრასტრუქტურა გლობალური კონკურენტუნარიანობის რეიტინგში (GC) და მისი ანალიზი

## GEORGIAN MARITIME INFRASTRUCTURE IN GLOBAL COMPETITIVENESS RATING (GC) AND ANALYSIS

**გიორგი გაბედავა**

საქართველოს ტექნიკური  
უნივერსიტეტის დოქტორანტი

**GEORGE GABEDAVA**

Georgian Technical University -  
PhD Student

### ანოტაცია

ტრანსპორტი უმნიშვნელოვანესი დარგია, რომელიც განსაზღვრავს სახელმწიფოს ეკონომიკურ და სოციალურ განვითარებას. საქართველოს სტრატეგიული გეოგრაფიული მდებარეობა აძლევს საშუალებას გახდეს ამიერკავკასიის სატრანსპორტო ლოჯისტიკური ჰაბი, მაგრამ ამისთვის რიგი ღონისძიებების განხორციელება საჭირო ტრანსპორტის ინფრასტრუქტურის კუთხით.

საქართველოს გააჩნია რეალური შანსი გაატაროს და გადაამუშაოს დამატებითი ტვირთების ნაკადი, რაც განაპირობებს შემოსავლების ზრდას და გაუმჯობესებულ პირობებს წარმოებისა და ვაჭრობის განვითარებისთვის. მთავარი საკითხი ტვირთმფლობელებისათვის მომგებიანი პირობების შეთავაზებასა და მათ პრაქტიკულ განხორციელებაში მდგომარეობს, რისთვისაც აუცილებელი პირობაა ტვირთების უსაფრთხოდ გადაზიდვა, მათი სწრაფი მიწოდება და გადაზიდვის ხარჯების შემცირება. საზღვაო ნავსადგურების ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესებითა და ახალი ტექნოლოგიების დანერგვით საქართველოს უზრუნველდება რეალური შანსი, იქცეს კავკასიისა და ცენტრალური აზიის ლოჯისტიკურ ჰაბად. რაც თავისმხრივ გაზრდის საქართველოს როლს, როგორც სატრანზიტო დერეფნისა და იქნება ქვეყნის ეკონომიკის განვითარების ხელშემწყობი ფაქტორი.

*საკვანძო სიტყვები:* საზღვაო ნავსადგური, ლოჯისტიკა, საზღვაო გადაზიდვი ხაზები, კონკურენტუნარიანობის ინდექსი, ტვირთბრუნვა, ეკონომიკა, საზღვაო ინფრასტრუქტურა

### ABSTRACT

*Transport is the most important field, which defines the socio-economic development of the state. Georgia's strategic location gives the opportunity to become logistic hub of the Caucasus, but to achieve it the number of activities must be carried out towards the transport infrastructure.*

*Georgia has a real chance to deliver and send additional cargoes, which leads to increase in income and improves conditions of production and trade development. Main issue for cargoowners is to offer profitable conditions and its practical implementation, for that the necessary conditions are: safe transportation of cargoes, their rapid delivery and reduction of shipping costs. Through the implementation of seaports infrastructure and new technologies, Georgia has a real chance to become main logistic hub for the Caucasus and Central Asia. Which will increase the role of Georgia as a transit corridor, but rather a contributing factor to the development of the country's economy.*

**KeyWords:** Seaports, Logistic, Shipping, Competitiveness Index, Cargo Turnover, Economic, Maritime Infrastructure

**შესავალი**

საქართველოს ნავსადგურების შავ ზღვაზე გასასვლელი და სტრატეგიული ადგილმდებარეობა განპირობებს მის უპირატესობას შავი ზღვის რეგიონში არსებულ ნავსადგურებს შორის, რასაც სათანადოდ გამოყენება და დაფასება ჭირდება. შავი ზღვის რეგიონის საკონტინენტო ნავსადგურების სისტემა მოიცავს 11 ნავსადგურს რეგიონში: ვარნა, ბურგასი (ბულგარეთი); კონსტანცა (რუმინეთი) [1]; ილიჩევსკი, ოდესა, ილიჩევსკის თევზჭერის ნავსადგური, მარიუპოლი (უკრაინა); ნოვოროსისკი (რუსეთი) [2]; ფოთი და ბათუმი (საქართველო);

თითოეული მათგანი შეგვიძლია საქართველოს ნავსადგურების კონკურენტად განვიხილოთ. მიუხედავად ამხელა კონკურენციისა ქვეყანაში არსებულ ნავსადგურებს აქვთ შესაძლებლობა კონკურენცია გაუწიოს რეგიონში არსებულ ნავსადგურებს და რაც შეიძლება მეტი ტვირთის გადამუშავება შეძლოს. მაგრამ ამისათვის საჭიროა რიგი ღონისძიებების ჩატარება ინფრასტრუქტურისა, მომსახურების ტარიფებთან და ხარისხთან მიმართებით. საქართველოს ნავსადგურე პოტენციალის ათვისება და შემდგომი განვითარება მჭიდროდაა დაკავშირებული ქვეყნის საერთო სოციალურ-ეკონომიკურ განვითარებასთან, მისი ხელსაყრელი სატანსპორტო-გეორგრაფიული მდებარეობის ეფექტურ გამოყენებასა და საერთოდ, ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფნის წარმატებულ ფუნქციონირებასთან. სატრანსპორტო დერეფნის ეფექტიანობის განმაპირობებელი უმთავრესი კომპონენტია ტვირთნაკადების მოცულობების მოზიდვა.

**ძირითადი ნაწილი**

დღესდღეობით საქართველოს სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა წარმოდგენილია საზღვაო პორტების (ბათუმი, ფოთი) განვითარების გარეშე, სწორედ მათ აკისრიათ ძირითადი როლი საზღვაო ტვირთების გადაზიდვების საქმეში. მიუხედავად იმისა, რომ საქართველოს ნავსადგურებზე მოთხოვნა ბოლო წლებში საგრძობლად გაიზარდა და ამასთანავე საქართველო ინფრასტრუქტურის ხარისხის მიხედვით “გლობალური კონკურენტუნარიანობის რეიტინგის” (Global Competitiveness Index) 2014-2015 წლის ანგარიშში 144 ქვეყანას შორის 54-ე პოზიციაზეა, სადაც, ინფრასტრუქტურის კომპონენტი სამნა-

ილად იყოფა: სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა, ენერგეტიკა და კავშირგაბმულობა და სამივე სფერო 9 საკითხს მოცავს, აღნიშნულ რეიტინგში საქართველოს პოზიციები 144 ქვეყანას შორის სარკინიგზო და საპორტო ინფრასტრუქტურის მიმართებით შემდეგია: საპორტო ინფრასტრუქტურა - 67-ე ადგილი (ნახაზი 1), სარკინიგზო ინფრასტრუქტურა - 33-ე ადგილი; ნავსადგურების ინფრასტრუქტურის საერთო მაჩვენებლით რეგიონში საქართველო ჩამორჩება მხოლოდ თურქეთსა და აზერბაიჯანს, უპირატესობა აქვს უკრაინასთან, სომხეთთან და რუსეთთან მიმართებაში, მაგრამ, მიუხედავად ხსენებული-სა საქართველოს საზღვაო ნავსადგურები კვლავ დგანან რიგი პრობლემების წინაშე იქნება ეს მოძველებული ინფრასტრუქტურა, სატარიფო პოლიტიკიდან თუ სხვა [3. გვ., 447].

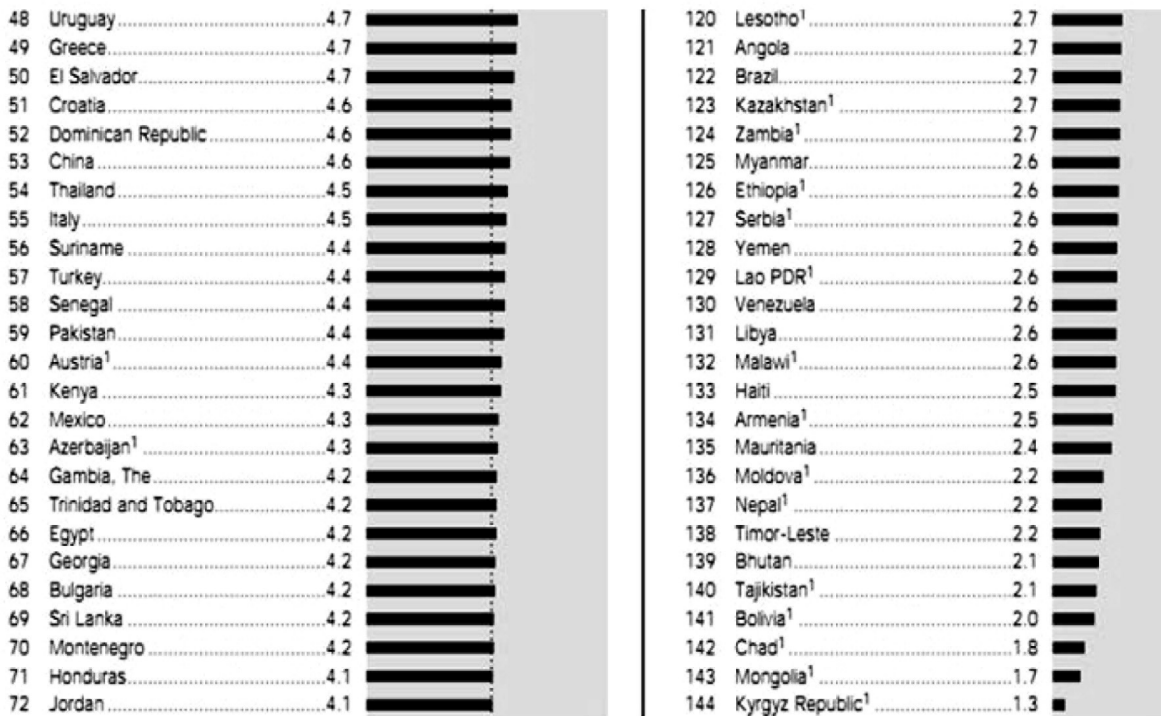
საქართველოში ბევრი უცხოური გადამზიდი კომპანია ოპერირებს და ახორციელებს ლოგისტიკურ საქმიანობას. ისინი ქართულ ბაზარზე გამოჩნდნენ დაახლოებით 10 წლის წინ და ამ დროის განმავლობაში ახორციელებენ საქმიანობას. საქართველოსა და ამიერკავკასიაში კომპანია „მაერსკაქართველო“ საკონტინენტო გადაზიდვების განმახორციელებელ კომპანიებს შორის უპირობო ლიდერი იყო. დღეს ის MSC Georgia-ს შემდეგ მეორე ადგილს იკავებს, თუმცა 1998 წლიდან მოყოლებული სატრანზიტო გადაზიდვების ერთ-ერთ უმსხვილეს კომპანიას წარმოადგენს.

თამამად შეიძლება ითქვას, რომ ქართულ ბაზარზე გადამზიდავ კომპანიებს შორის დიდი კონკურენციაა, ვინაიდან ყველა მსხვილ სატრანზიტო კომპანიას საქართველოში საკუთარი წარმომადგენლობა უკვე ჰყავს და თითოეულს ადგილობრივად საუკეთესო სერვისის შეთავაზება შეუძლიათ მომხმარებლისთვის, რაც კმაყოფილი კლიენტების რაოდენობას ზრდის და იმიჯს ამაღლებს. თუმცა ძირითადი კონკურენცია უკვე ზღვაზე იწყება, სადაც ხაზები ეჯიბრება ერთმანეთს გადაზიდვისთვის საჭირო ოპტიმალური დროისა და ფასის შეთავაზებით. მიუხედავად, ქვეყანაში ნავსადგურების სიმრავლისა გადამზიდი კომპანიები ხშირად გამოხატავენ უკმაყოფილებას პორტების მოცულობის სიმცირისა და სატარიფო პოლიტიკის გამო.

ამ ტაპზე ჩვენი პრობლემა არის ის, რომ პორტებში ვერ შედიან დიდი დედვეითის მქონე გემები მნიშვნელოვანია, რომ საქართველოს

## 2.04 Quality of port infrastructure

In your country, how would you assess the quality of seaports? (For landlocked countries: How accessible are seaport facilities?) [1 = extremely underdeveloped—among the worst in the world; 7 = extensive and efficient—among the best in the world] | 2013–14 weighted average



SOURCE: World Economic Forum, Executive Opinion Survey. For more details, refer to Chapter 1.3 of this Report.

### ნახაზი 1: გლობალური კონკურენტუნარიანობის რეიტინგი

პორტებში, იქნება ეს ფოთის თუ ბათუმის, შემოვიდეს დიდი ზომის გემები. მაგალითად, იმისთვის, რომ გადამზიდმა კომპანიებმა ტვირთი, მიიღოს ფოთში ან ბათუმში, პირველ რიგში ეს ტვირთი უნდა ჩაიტანონ სტამბულში, ჩამოვტვირთონ პროდუქტი პატარა გემზე და იმ პატარა გემით მოიტანონ ფოთის ნავსადგურამდე [4]. დღეს ფოთში 1 100 TEU-იანი (1 TEU - 20-ფუტიანი კონტეინერის ეკვივალენტი) გემის შემოყვანაა დაშვებული, რაც ძალიან მცირე ზომისად ითვლება [5], მაშინ როდესაც უკრაინის პორტში 6 500- 7 000 TEU-იანი გემები შედის. ჩვენი მიზანად უნდა დავისახოთ, საქართველოში ისეთი დიდი ზომის გემების შემოყვანა, როგორც, მაგალითად, უკრაინაში შედის. კერძოდ, ჩინეთიდან მიმავალი გემი პირდაპირ შედის ოდესის პორტში. ქართულ პორტებს კი დიდი გემების მიღება არ შეუძლიათ. თუ საქართველოს პორტები დიდი ზომის გემების მიღებას შეძლებს, ეს გადაზიდვის პროცედურ-

რასაც გაამარტივებს და ხარჯებსაც შეამცირებს.

იმისათვის რათა ხარჯ ეფექტურები ყოფილიყვნენ, ოკეანის გადამზიდებმა გაზარდეს თავიანთი გემების ზომა. მიმდინარე ზომები Panamax-ის (გემის მაქსიმალური ზომა, რომელმაც უნდა გაიაროს პანამის არხი) ზომების მიღმაა. ყველაზე დიდი გემები 45 მეტრი სიგრძის და 18 მეტრი სიღრმისაა, ტევადობით -10,000 თეუსი (TEU-ს ოც ფუტიანი ექვივალენტობის მქონე ერთეული, კონტეინერის სტანდარტული ზომა) [6. გვ.,1-4]. ამ გიგანტების არსებობამ თავისი კვალი დატოვა საზღვაო გზებზე, განსაკუთრებით პანამის არხში. პანამის არხის გამოყენების გარდა, ტვირთმზიდი გემები აზიიდან აშშ-ს აღმოსავლეთ სანაპიროსკენ იყენებენ ასევე ლოს-ანჯელესის დასავლეთ სანაპიროზე მდებარე პორტებს, რის შემდეგაც ტვირთის ტრანსპორტირება ხდება ჩიკაგოში შტაბელირებული მატარებლებით, საბოლოოდ კი ისინი გადაიტანება აღმოსავლეთ

სანაპიროზე. იმისათვის, რათა დარჩენილიყო გლობალურ ცენტრად, პანამის მთავრობამ გააძვირებინა 2007 წელს მოეხდინა არხის განახლება.

აღნიშნული გიგანტური გემების გამოყენებამ თავისი გავლენა იქონია საზღვაო ინფრასტრუქტურაზე. ყველა პორტს არ შეუძლია ამ გიგანტური გემების მიღება და დამუშავება, ნავიგაციური საპორტო არხებისა და ზომების გათვალისწინებით. საქართველოს ნავსადგურებს ადგილმდებარეობა აძლევთ, იმის საშუალებას, რომ განვითარდნენ და შეძლონ თანამედროვე გემების მიღება.

თუმცა პორტში გადამუშავებული კონტეინერების რაოდენობას, ეს მონაცემი გასულ წელთან შედარებით, დაახლოებით 14 %-ითაა შემცირებული [7].

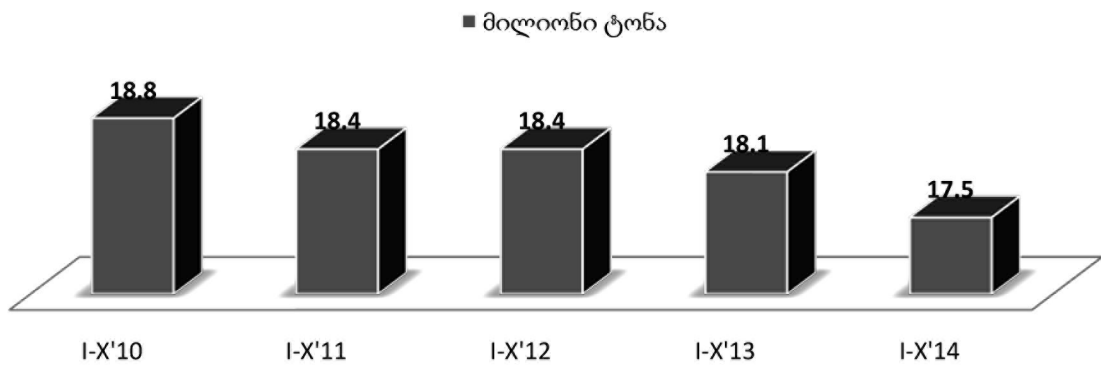
2013 წლის 10 თვის მონაცემთან შედარებით, 2014 წლის ამავე პერიოდში, საზღვაო ნავსადგურებსა და ტერმინალებში გადატვირთული ტვირთების რაოდენობა 5%-ით შემცირდა (ნახაზი 3). აღსანიშნავია, რომ 2010 წლის შემდეგ გადამუშავებული ტვირთების ჯამური რაოდენობა მცირდება. აღნიშნული ტენდენცია არც 2014 წელს შეცვლილა [7].



ნახაზი 2 : საქართველოს საზღვაო ნავსადგურებში გადამუშავებული კონტეინერები

თუ ოფიციალურ სტატისტიკას (ნახაზი 2) დავაკვირდებით, ვნახავთ, რომ ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს მონაცემებით, ბოლო 4 წლის განმავლობაში ფოთის პორ-

ამის მიზეზი შიძლება გადაზიდვების მაღალი ტარიფები და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის (საზღვაო, სარკინიგზო, საგზაო) მატერი-ალურ-ტექნიკური შესაძლებლობები იყოს.



ნახაზი 3: საქართველოს საზღვაო ნავსადგურებში და ტერმინალებში გადამუშავებული ტვირთები (ჯამური)

ტის მიერ გადამუშავებული კონტეინერების რაოდენობა ზრდის ტენდენციით ხასიათდება. 2014 წელს, გასულ წელთან შედარებით, დაახლოებით 16 %-იანი ზრდა დაფიქსირდა. რაც შეეხება ბა-

**დასკვნა**

ზემოთხსენებულიდან გამომდინარე, საქართველოსთვის პრიორიტეტული უნდა იყოს საზღვაო ნავსადგურების განვითარება, რათა საერ-



თაშორისო ნაოსნობაში ჩართული გემებისა და ტანკერების მომსახურება უზრუნველყოს.

მიუხედავად იმისა რომ საქართველო საზღვაო ქვეყანაა და მას საკმაოდ დიდი პოტენციალი გააჩნია რეგინში, მის საზღვაო ინფრასტრუქტურას არ შემორჩა არცერთი საზღვაო გემი, მაშინ როცა საქართველოს ფლოტის სახელზე წარსულში 62 გემი ირიცხებოდა. მიუხედავად აღნიშნულისა ქვეყანას სწორი პოლიტიკის შემუშავების შემთხვევაში აქვს შესაძლებლობა გახდეს რეგიონის

ლოგისტიკური ჰაბი. რაც გულისხმობს საზღვაო მენეჯმენტის სტანდარტების დანერგვას, წამყვანი საზღვაო ნავსადგურებში აპრობიებული მართვის სისტემების დანერგვა - განხორციელებას.

ეს უკანასკნელი ხელს შეუწყობს საქართველოს საზღვაო ინფრასტრუქტურის სრულყოფას და განვითარებას, ხოლო ქვეყანა შეძლებს მოიპოვოს ეკონომიკური სარგებელი და ჩაერთოს მსოფლიო ეკონომიკის გლობალურ პროცესებში.

### ლიტერატურა/REFERENCES

- [1]. კონსტანცას საზღვაო ნავსადგურის საიტი: [www.portofconstantza.com](http://www.portofconstantza.com) (გადამოწმებული - 27.12.2016); Constanta Seaport Website: [www.portofconstantza.com](http://www.portofconstantza.com) (applied - 27.12.2016)
- [2]. ნოვოროსისკის საზღვაო ნავსადგური საიტი: [www.nmtp.info](http://www.nmtp.info) (გადამოწმებული - 27.12.2016); Novorossiysk Seaport Website: [www.nmtp.info](http://www.nmtp.info) (applied - 27.12.2016)
- [3]. გლობალური კონკურენტუნარიანობის ინდექსის ანგარიში 2014-2015 – მსოფლიო ეკონომიკური ფორუმი, გვ. 447; The Global Competitiveness Report 2014-2015 – World Economic Forum, P. 447
- [4]. ბათუმის საზღვაო ნავსადგურის საიტი: [www.batumiseaport.ge](http://www.batumiseaport.ge) (გადამოწმებული - 10.12.2016); Batumi Seaport Website: [www.batumiseaport.ge](http://www.batumiseaport.ge) (applied - 10.12.2016)
- [5]. ფოთის საზღვაო ნავსადგურის საიტი: [www.apmterminals poti.com](http://www.apmterminals poti.com) (გადამოწმებული - 20.01.2017); Poti Seaport Website: [www.apmterminals poti.com](http://www.apmterminals poti.com) (applied - 20.01.2017)
- [6]. მონვევა ინტერესთა გამოხატვის თაობაზე „ანაკლიაში შავი ზღვის ახალი ღრმანყოფანი ნასადგურის მშენებლობისა და განვითარების შესახებ“, თბილისი 2014; Request for Expression of Interest (“EOI”) for the construction and development of the Anaklia New Deep Water Black Sea Port, Tbilisi 2014
- [7]. საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების საიტი: [www.economy.ge](http://www.economy.ge) (გადამოწმებული - 01.02.2017); Website of Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia: [www.economy.ge](http://www.economy.ge) (applied - 01.02.2017)

## ტურიზმის განვითარების რეგიონული თავისებურებები საქართველოში

### REGIONAL FEATURES OF TOURISM DEVELOPMENT IN GEORGIA

**ევგენი ბარათაშვილი,**

ეკონომიკის მეცნიერებათა დოქტორი,  
სტუ-ს პროფესორი საქართველო, თბილისი

**ხათუნა კურტანიძე,**

ბიზნეს ადმინისტრირების დოქტორი,  
სტუ-ს ასოცირებული პროფესორი  
საქართველო, თბილისი

**EVGENI BARATASHVILI,**

GTU Professor. Doctor of Economic Sciences  
Georgia, Tbilisi

**KHATUNA KURTANIDZE,**

GTU Associated Professor PhD

Doctor of Sciences in Business Administration

#### ანოტაცია

დღეისათვის ტურიზმს მთელს მსოფლიოში განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭება. ტურიზმის განვითარება რეგიონში ხელს უწყობს რეგიონისთვის დამახასიათებელი კულტურულ-ისტორიული ტრადიციებისა და სახალხო რენვის წარმოჩენას, ადგილობრივი ბიზნესისათვის დამახასიათებელი ცალკეული მიმართულებების განვითარებას, რეგიონის შიდა სანარმოო პოტენ-ციალის გამოვლენას, ინვესტიციების მოზიდვას, მოსახლეობის დასაქმების ზრდას, არაფორმალური და ფორმალური კავშირების ჩამოყალიბებას სხვადასხვა ქვეყნების წარმომადგენლებთან და რეგიონის მოსახლეობისათვის ფრიად საამაყო და სასარგებლო იმიჯის შექმნას საერთაშორისო არენაზე.

წინამდებარე სტატიაში განხილულია რეგიონების დონეზე ტურიზმის განვითარების დამატკობლებელი ფაქტორების გამოვლენასთან დაკავშირებული მიდგომები და კონკრეტულ რეგიონზე მორგებული, ხელისშემშლელი ფაქტორების დაძლევის სტრატეგიები.

**საკვანძო სიტყვები:** რეგიონი, ტურიზმი, ეკონომიკა, კულტურა, ინოვაცია.

#### ABSTRACT

Due to the extremely high competitive environment on the global market in the tourism industry, it is essential to gain a place in the area for partic-

ular region by creating a final result-oriented, well evolved, planned and developed strategy, in order to establish the level of the regional tourist product, which would provoke both local and foreign tourists to travel and spend holidays there over and over again.

The resources and potential for tourism development has not been studied yet at regional level. There have not been conducted detailed search for natural and other resources available (Eco-tourism, cultural tourism, recreation, etc.) in the region for the development of separate sectors of tourism. Accordingly, long-term strategies for tourism complex development of the particular region are not designed, which should be based on unified information base of the regional tourism potential and resources. Regions need to strengthen the tourism sector support and the management of tourism industry must be conducted properly. Depending on other areas of tourism, it is necessary to take into consideration the development opportunities of tourism in the region, when planning the development of the special sectors in the tourism industry, considering every pros and cons of the field.

One of the priority of the state economic policy in the XXI century is environmental protection, which is directly related to tourism development. Moreover, solving the problem of environmental protection is essential for human survival. This is also due to the consequences of global warming and

*lack of certain resources, which can also cause unbelievable damage to the regional tourism as well as the economy.*

*For a long time scientists have argued that solving the problem of environmental protection is essential in regional tourism development. Therefore, it is necessary to provide regions with governmental structures' recommendation and give them "status of green regions". In addition, resort places, where special natural-recreational resources are located, should be granted with the status of the Nature Reserve, Protected Area and National Park, which will significantly contribute to the safe development of tourism.*

**Keywords:** region, tourism, economics, culture, innovation

ტურიზმის სფეროში მსოფლიო ბაზარზე ძალზედ მაღალი კონკურენციიდან გამომდინარე, ცალკეული რეგიონის მიერ მოცემულ სფეროში საკუთარი ნიშის მოსაპოვებლად აუცილებელია საბოლოო შედეგზე ორიენტირებული, კარგად გააზრებული, დაგეგმილი და ჩამოყალიბებული სტრატეგიის არსებობა, რათა რეგიონში შეიქმნას იმ დონის ტურისტული პროდუქტი, რომელიც განმეორებით მოგზაურობისა და დასვენების სურვილს აღუძრავს, როგორც ადგილობრივ, ისე უცხოელ ტურისტს.

ტურიზმის განვითარებას გადამწყვეტი მნიშვნელობა აქვს ბევრი რეგიონისთვის, ვინაიდან მას დასაქმების მზარდი შესაძლებლობები და ადგილობრივი ბიზნესისთვის შემოსავლები მოაქვს. რეგიონებს სხვადასხვა სტრატეგიები და მიდგომები აქვთ ტურიზმის განვითარების მიმართ. ზოგიერთი მიდგომები სიღარიბის დაძლევის სტიმულირებისკენაა მიმართული, მაგრამ ამავე დროს ტურიზმის სტრატეგიული გეგმის არარსებობამ და ტურიზმის განვითარების მიმართ მცდარმა მიდგომებმა შესაძლოა პრობლემები შეუქმნას და უარყოფითი ზემოქმედება მოახდინოს ადგილობრივ გარემოზე. ამიტომ, ტურიზმის ნებისმიერი სახეობის სტიმულირების დაწყებამდე, საჭიროა ჩატარდეს კვლევა ტურისტული პოტენციალის და ადგილობრივი მოსახლეობის მოლოდინების თაობაზე. პირველ რიგში, საჭიროა ტურიზმის განვითარების გრძელვადიანი სტრატეგიული გეგმის შემუშავება,

როგორც ეროვნულ, ისე რეგიონულ დონეზე და მათი მიღება ყველა დაინტერესებულ მხარესთან საქმიანი კონსულტაციების გზით.

ტურიზმის ინოვაციური განვითარების პროცესი რეგიონების დონეზე არის კვლევის ახალი მიმართულება, რომლის მიზანია ისეთი მოქმედებებისკენ სწრაფვა, რაც სხვა უფრო ახალი და საინტერესო მოქმედებებისკენ გვიბიძგებს.

იმისათვის, რომ რეგიონული ტურიზმის სტრატეგიაში აისახოს საზოგადოებაში არსებული პრობლემები, ხედვა და განვითარების პრიორიტეტები, აუცილებელია სტრატეგიის შემუშავების პროცესში რეგიონის მოსახლეობის ჩართვა. პროცესში უნდა ჩაერთონ შემდეგი ინსტიტუტების წარმომადგენლები:

1. რეგიონული ადმინისტრაცია;
2. თვითმმართველი ერთეულების წარმომადგენლები;
3. ადგილობრივი არასამთავრობო ორგანიზაციები;
4. ბიზნეს სექტორი;
5. საგანმანათლებლო დაწესებულებები;
6. ტურიზმის განვითარების ინოვაციური ცენტრები. (მაგ. რეგიონში შეიქმნას ტურიზმისცოდნეობის სამეცნიერო-საგანმანათლებლო ცენტრი და დარგისათვის მაღალკვალიფიციური სპეციალისტების მომზადების ეფექტური სისტემა);

ეს არ უნდა იყოს კონკრეტული და საბოლოო მიზანი. ეს იქნება დაუსრულებელი, დროში განგრძობადი და მუდმივ ცვლილებებზე ორიენტირებული პროცესი. მხედველობაში უნდა ვიქონიოთ, რომ ტურიზმის განვითარება ვერ იქნება ერთადერთი ალტერნატივა სოფლების და რაიონების განვითარებისათვის და ტურიზმის მხოლოდ დადებითი მხრიდან დანახვა არ უნდა ხდებოდეს. უფრო რაციონალური იქნება ტურიზმის გრძელვადიანი გეგმების დასახვა, უარყოფითი მხარეების გათვალისწინებით, რისკ-ფაქტორებით, პრევენციის მიზნით. ზედმინევნიტ უნდა იქნას შესწავლილი ტურიზმის განვითარების ზემოქმედება ბუნებრივ და სოციალურ გარემოში და უნდა მომზადდეს შემამსუბუქებელი ღონისძიებები, რათა თავიდან იქნას აცილებული უარყოფითი ზემოქმედება გარემოსა და მოსახლეობაზე.

რეგიონის ბუნებრივი ლანდშაფტი, ფლორა და ფაუნა უპირველესი პირობაა ტურიზმის განვითარების სტრატეგიების ჩამოყალიბების პრო-

ცესში. საქართველოს თითქმის ყველა რეგიონს გააჩნია მდიდარი კულტურული მემკვიდრეობა, უნიკალური ისტორიულ-არქიტექტურული და არქეოლოგიური ძეგლები, მრავალფეროვანი ბუნება, მდიდარი მცენარეული საფარით, მრავლადაა საკურორტო-რეკრეაციული, ტურისტულ რეკრეაციული და საკურორტო-სამედიცინო რესურსები, ასევე სამკურნალო წყლები, რომლებიც შეიძლება გამოყენებული იქნას სხვადასხვა სახის დაავადებების სამკურნალოდ: კარდიოლოგიური, პულმონოლოგიური, ფიზიატრიული, ნევროლოგიური, გასტროენტერელოგიური, ართროლოგიური, გინეკოლოგიური, ნეფროლოგიური, დერმატოლოგიური და ასე შემდეგ.

ცალკეული რეგიონის დონეზე ტურიზმის განვითარების დაგეგმვის დროს უაღრესად მნიშვნელოვანია სწორად განისაზღვროს რეგიონისათვის ხელსაყრელი და ეკონომიკურად მომგებიანი პრიორიტეტები. ამ მიზნით აუცილებელია რეგიონში არსებული რესურსების ანალიზი და ინვენტარიზაცია, იმის გარკვევა თუ რამდენად დიდი შეიძლება იყოს აღნიშნული რესურსებით პოტენციური ტურისტების დაინტერესება. თითოეული საკურორტო ადგილისათვის მიღებული უნდა იქნას რეგიონის ხუთი კლასტერი:

- ა) მდებარეობის აღწერა და რუკა;
- ბ) მთავარი რესურსები;
- გ) ტურისტული სექტორი;
- დ) გამოცდილებები, რომელიც შესაძლოა განვითარდეს;
- ე) ინტერვენციების განრიგი.

იმის გათვალისწინებით, რომ 5 კლასტერის ერთდროულად განვითარება საკმაოდ რთულია, შეთავაზებული უნდა იქნეს მოქმედებების კონკრეტული განრიგი, სადაც ნაჩვენებია იქნება. ინტერვენციის პრიორიტეტები, კერძოდ, დროის რომელ პერიოდში და რომელი საკურორტო ადგილი იქნება ძალისხმევის კონცენტრირების ობიექტი. აღნიშნული სულაც არ ნიშნავს რომ სხვა კლასტერებში ამ დროს არ უნდა ხორციელდებოდეს რაიმე სხვა სახის ნაკლებად ინტენსიური მოქმედებები. (ინტერვენციის პროგრამა დეტალურად იქნება ასახული პრიორიტეტების ფინანსურ გეგმაში). კლასტერის იდეაა, მისცეს ტურისტებს შანსი, აღმოაჩინონ საქართველო ცალკეული რეგიონების საშუალებით, ეწვიონ მოცემულ რეგიონებს და ნახონ ცოტ-ცოტა ყველაფერი იმისათვის, რომ საერთო აზრი შეექმნათ

კონკრეტული რეგიონის და საქართველოს შესახებ.

ამასთან, უამრავი სხვადასხვა ტიპის რესურსი კლასტერში საშუალებას იძლევა, რომ განვითარდეს ძალზედ განსხვავებული ტურისტული სექტორები. ზოგადად, საქართველოში საბაზრო-ეკონომიკური ურთიერთობების დამკვიდრების დღიდან არ შესრულებულა ტურიზმისა და კურორტების განვითარებასთან დაკავშირებით გამოცემული არც ერთი ბრძანებულება თუ ნორმატიული აქტი. მიუხედავად 2010 წლის 25 ივნისს დამტკიცებული საქართველოს რეგიონალური განვითარების 2010-2017 წწ სახელმწიფო სტრატეგიისა, საქართველოს რეგიონების დონეზე დღემდე არ შემუშავებულა ტურისტული ინდუსტრიის განვითარებისა და ცალკეული რეგიონის საკურორტო პოტენციალის ამოქმედების ღონისძიებათა რაიმე რეალური პროგრამა, რეგიონების კლასტერული განვითარების ხელშეწყობის მიზნით დღემდე არ შემუშავებულა საქართველოს რეგიონების ეკონომიკური აქტივების რუკა;

საქართველოს მთავრობის მიერ 2010 წელში განსაზღვრული რეგიონული პოლიტიკა, რომელიც კონცენტრირებული და კოორდინირებულია რეგიონულ დონეზე და ეფუძნება მცირე ტერიტორიული სისტემების განვითარების პრიორიტეტებსა და თანამედროვე გამოწვევებს, დღემდე ვერ გამხდარა ცალკეული რეგიონში არსებული საკურორტო პოტენციალის გამოვლენისა და ხორცშესხმის საფუძველი. კვლავაც სუსტია ადამიანური რესურსების დამოკიდებულება ტურიზმის მიმართ და შესაბამისად რეგიონებში არ არსებობს სრულყოფილი ტურისტული სერვისები; რეგიონებში მრავლადაა უნიკალური ღირსშესანიშნაობები, მაგრამ აშკარაა ეფექტიანი ტურისტული გამოცდილების ნაკლებობა.

რეგიონების დონეზე დღემდე შესწავლილი არ არის ტურიზმის განვითარებისათვის არსებული რესურსები და პოტენციალი, დეტალურად არ არის მოძიებული ტურიზმის ცალკეული დარგების (ეკო-ტურიზმი, კულტურული ტურიზმი, რეკრეაციული და ა.შ.) განვითარებისათვის რეგიონში არსებული ბუნებრივი და სხვა სახის რესურსები. შესაბამისად, არ არის შემუშავებული ცალკეული რეგიონის დონეზე ტურიზმის კომპლექსური განვითარების გრძელვადიანი სტრატეგიები, რომელიც დაეფუძნება რეგიონებ-



ში ტურიზმის განვითარებისთვის ხელსაყრელი პოტენციალისა და რესურსების შესახებ ერთიან საინფორმაციო ბაზას. რეგიონს ესაჭიროება ტურიზმის მხარდამჭერი სექტორების გაძლიერება. აუცილებელია განხორციელდეს ტურისტული მიმართულების მენეჯმენტი. ტურიზმის სხვა დარგებზე დამოკიდებულების გამო საჭიროა, შესაბამისი სექტორების განვითარების დაგეგმვისას გათვალისწინებულ იქნეს რეგიონში ტურიზმის განვითარების შესაძლებლობები, მისთვის ხელსაყრელი ან, პირიქით, დამაბრკოლებელი ფაქტორების მხედველობაში მიღებით. საქართველოს ტურისტულ რეგიონებში წარმოიშვა საზოგადოებისა და ბუნების ურთიერთზემოქმედების პროცესში ჩარევის აუცილებლობა, რომლითაც შესაძლებელი გახდება სტიქიის შედეგად მიყენებული ზარალის შერბილება ან ზოგიერთ შემთხვევაში თავიდან აცილება. ტურისტული რეგიონების რელიეფური თავისებურებებიდან გამომდინარე, არ არსებობს სამრეწველო დანიშნულების ტყეები. ტყეების ჩეხვამ გამოიწვია მთელი რიგი სტიქიური უბედურებები, გახშირდა წყალმოვარდნები, ღვარცოფები, მენყერები, ზვავები და ა.შ. (გავიხსენოთ „თბილისური მოვლენები“).

XXI საუკუნეში სახელმწიფოს ეკონომიკური პოლიტიკის ერთ-ერთი პრიორიტეტული საკითხი გარემოს დაცვაა, რაც პირდაპირ კავშირშია ტურიზმის განვითარებასთან, უფრო მეტიც გარემოს დაცვის პრობლემის გადაჭრას კაცობრიობის გადარჩენისთვის არსებითი მნიშვნელობა აქვს. ეს განაპირობა იმანაც, რომ იგრძნობა გლობალური დათბობის შედეგები და გარკვეული რესურსების ნაკლებობა, რისმა შემცირებამაც შეიძლება წარმოუდგენელი ზიანი მიაყენოს როგორც რეგიონული ტურიზმის განვითარებას ასევე ეკონომიკას. დიდი ხანია მეცნიერები ამტკიცებენ, რომ გარემოს დაცვის პრობლემის გადაჭრას არსებითი მნიშვნელობა აქვს რეგიონული ტურიზმის განვითარების საქმეში, გამომდინარე აქედან შეიძლება ჩამოყალიბდეს შემდეგი სახის წინადადებები და რეკომენდაციები;

გავუწიოთ რეგიონებს რეკომენდაცია სამთავრობო სტრუქტურებთან და მივცეთ „მწვანე რეგიონების სტატუსი“, ამასთანავე საკურორტო ადგილებს, სადაც განსაკუთრებული ბუნებრივ-რეკრეაციული რესურსებია მიენიჭოს ნაკრძალის, დაცული ტერიტორიის და ეროვნული პარკის სტატუსი, რაც მნიშვნელოვნად შეუწყობს ხელს ტურიზმის უსაფრთხო განვითარებას.

**ლიტერატურა/REFERENCES**

- [1]. **ფრანგიშვილი ა, გასიტაშვილი ზ, ბარათაშვილი ე,** რეგიონის მდგრადი განვითარების პარადიგმა, თბ. 2016 წ;
- [2]. „საქართველოს რეგიონებში მენარმეობის განვითარებისა და ხელშეწყობის მიმართულებები“. კონცეფცია, სტრატეგია, მიმართულებები, გარემო. თბ., 2002 წ;
- [3]. საქართველოს მთავრობის 2010 წლის 25 ივნისის №172 დადგენილება “საქართველოს რეგიონული განვითარების 2010-2017 წწ. სახელმწიფო სტრატეგიის დამტკიცებისა და საქართველოს რეგიონული განვითარების სამთავრობო კომისიის შექმნის შესახებ“;
- [4]. „საქართველოს რეგიონული განვითარების 2010-2017 წწ. სახელმწიფო სტრატეგიის სამოქმედო გეგმის (რგსგ) განხორციელებისთვის სახელმწიფო მნიშვნელობის მეთოდური სახელმძღვანელო“. (მომზადებულია ვანო ხუხუნაიშვილის სახელობის ეფექტიანი მმართველობის სისტემის და ტერიტორიული მოწყობის რეფორმის ცენტრის სამუშაო ჯგუფის მიერ).
- [5]. **გულისაშვილი ვ.** „საქართველოს ბუნება და ბუნებრივი ზონები“. თბ., 1977წ.,
- [6]. **ბარათაშვილი ე.,** რეგიონალიზმი: თეორია და პრაქტიკა, თბ., 2012 წ;
- [7]. **ბარათაშვილი ე, კურტანიძე ხ,** ტურიზმის რეგიონული განვითარების ასპექტები საქართველოში(სტუ-ს სამეცნიერო კონფერენცია თბ, 2014წელი).,
- [8]. **ყორღანაშვილი ლ.** კლასტერები - ქართული ბიზნესის კონკურენტუნარიანობის საშუალება. ბიზნესი და კანონმდებლობა, №13-14, თბილისი.