

გორის სახელმწიფო სასწავლო უნივერსიტეტი

თამარ დოიჯაშვილი

ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტი,

საკრუიზო ტურიზმის ბიზნესის განვითარების შესაძლებლობა
საქართველოში

ბიზნესის ორგანიზაცია და მართვა

წარმოდგენილია მაგისტრის აკადემიური ხარისხის მისანიჭებლად

ხელმძღვანელი

ნანა ახალაია

ეკონომიკურ მეცნიერებათა დოქტორი, პროფესორი

2019 წელი

ანოტაცია

სამაგისტრო ნაშრომის მიზანია ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის პროექტის განხორციელების შედეგად საქართველოში საკრუიზო ტურიზმის განვითარების შესაძლებლობების წარმოჩენა. მისი თეორიული ასპექტების და მიდგომების დახასიათება და მნიშვნელობის გაცნობიერება. მიზნიდან გამომდინარე, სამაგისტრო ნაშრომის **ამოცანას** წარმოადგენს: პროექტი ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის, როგორც საკრუიზო ტურიზმის ბიზნესის განვითარების ხელშემწყობი ფაქტორის შესწავლა. გამომდინარე ზემოთქმულიდან, წარმოდგენილი თემა „ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტი, საკრუიზო ტურიზმის ბიზნესის განვითარების შესაძლებლობა საქართველოში“ შესწავლა აქტუალურია. **კვლევის საგანს** წარმოადგენს ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის, როგორც უდიდესი პოტენციალის მქონე ობიექტის თავისებურებების, განსაკუთრებულობისა და პერსპექტივების შესწავლა საკრუიზო ტურიზმის განვითარებისათვის, ხოლო **კვლევის ობიექტია** პროექტი ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტი. ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტი წარმოაჩენს საქართველოს განვითარების და ეკონომიკური წინსვლის მნიშვნელოვან პერსპექტივას. ღრმაწყლოვანი პორტი არის როგორც ჩვენი ქვეყნის მასშტაბით ასევე, საერთაშორისო დონეზე უპრეცედენტო პორტი, თავისი მოცულობით, რომელიც სრულიად შეესაბამება საერთაშორისო პორტების კრიტერიუმებს და შესაძლებლობას იძლევა მიიღოს მრავალი სახეობის როგორც საკრუიზო ასევე სხვა სახის გემები. ჩვენს მიერ საკითხის ამგვარად დასმა და შესწავლა, წარმოადგენს სამაგისტრო ნაშრომის **მეცნიერულ სიახლეს**.

Annotation

T. Doijashvili's master theme "Anaklia's deep-water port, possibility of cruising tourism business in Georgia" refers to a more pressing topic of modernity. It consists of: Introduction, two chapters, six sub-chapters and conclusions.

Master's thesis aims to provide cruise tourism opportunities in Georgia as a result of implementation of Anaklia's deep-sea port project. Characterization and understanding of its theoretical aspects and approaches. The objective of the master's thesis is to study the project of facilitating the Anaklia Deepwater port as a cruise tourism business development. Based on the above, the topic "Anaklia Deepwater Port, Cruising Tourism Business Opportunity in Georgia", is the study. The subject of research is to study the peculiarities of Anaklia's deep-sea port as a potential, specialty and perspectives for development of cruise tourism, and research is the project of Anaklia's deep-water port.

Anaklia's deep-sea port illustrates an important prospect of development and economic development of Georgia. The deep-sea port is both in our country as well as on an internationally unprecedented port, with its volume, which is perfectly compatible with international ports criteria and offers a wide variety of cruise and other kinds of vessels. The way we study and study this issue is the scientific novelty of master's thesis.

შინაარსი

ანოტაცია

შესავალი

თავი 1. საკრუიზო ტურიზმის მნიშვნელობა ტურიზმის ბიზნესში

1.1 საკრუიზო ტურიზმი , როგორც ტურისტული პროდუქტი და მისი ეკონომიკური მნიშვნელობა

1.2 საქართველოში საკრუიზო ტურიზმის ბიზნესის მდგომარეობის ანალიზი

თავი 2. ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტი საკრუიზო ტურიზმის ბიზნესის განვითარებისათვის

2.1 საქართველო, როგორც ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფნის როლი და მნიშვნელობა

2.2 პროექტი- ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტი

2.3 ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტი -საკრუიზო ტურიზმის ბიზნესის განვითარების ხელშემწყობი ფაქტორები

2.4 ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის ეკონომიკური მნიშვნელობა დასკვნა

გამოყენებული ლიტერატურის ნუსხა

შესავალი

კავკასიის რეგიონი მეოცე საუკუნის ბოლოს შევიდა განვითარებული მსოფლიოს გლობალურ ინტერესთა სფეროში, რაც განპირობებული იყო მსოფლიოში მიმდინარე პოლიტიკური და სოციალური ცვლილებებით, საქართველოს გეოპოლიტიკურმა მდგომარეობამ კი განაპირობა მისი აქტიურად ჩართვა ისტორიული ტრანსკავკასიური კორიდორის განვითარებაში. საქართველო ისტორიულად საზღვაო ქვეყანაა, ამიტომ გასაკვირი არ არის, რომ ქართველები (ლაზები, ჭანები, კოლხები), უხსოვარი დროიდან დაკავშირებულნი იყვნენ ზღვასთან და ნაოსნობასთან, რაც მთავარი პირობა იყო უცხოურ ცივილიზაციებთან კომუნიკაციის, ეკონომიკური და კულტურული ურთიერთობებისთვის. საქართველოს ბუნებრივი მდებარეობა და ამიერკავკასიაზე გამავალი სატრანზიტო გზების სიგრძე ბუნებრივი უპირატესობებია შუა აზიის სატრანსპორტო დერეფნისათვის, მაგრამ მას შესაბამისი გამოყენება სჭირდება, რასაც მნიშვნელოვნად ტრანსპორტის სხვა სახეობებთან კომპლექსში, საზღვაო პორტების განვითარება განაპირობებს. დღესდღეობით აქტუალურია საქართველოს შავი ზღვის პორტების განვითარების საკითხი. აუცილებელია საქართველოს პორტებში ისეთი დიდი ზომის გემების შემოსვლა, როგორც, მაგალითად, უკრაინაში შედის. სწორედ ამ საკითხის გადაჭრა შესაძლებელი გახდება ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის მშენებლობის შედეგად, რომელიც შესაძლებელს გახდის დიდი ზომის გემების მიღებას. ამას კი თან მოყვება: ეკონომიკის მრავალი სექტორის გამოცოცხლება, ახალი სამუშაო ადგილებისა და ადექვატური ინფრასტრუქტურის შექმნა, ქვეყნის ბიუჯეტის შევსების სტაბილური და მძლავრი დამატებითი წყაროს შექმნა, გზების კეთილმოწყობა და რკინიგზის ტრანსპორტის აღდგენა, ტურიზმის განვითარება.

სწორედ კვლევის საგანს წარმოადგენს ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის, როგორც უდიდესი პოტენციალის მქონე ობიექტის თავისებურებების, განსაკუთრებულობისა და

პერსპექტივების შესწავლა საკრუიზო ტურიზმის განვითარებისათვის, სამაგისტრო ნაშრომის შესრულებისას.

თანამედროვე მსოფლიოში სულ უფრო ძლიერდება საკრუიზო ტურიზმის ბიზნესი. იზრდება ამ მიმართულებით ახალი ტექნოლოგიების როლი. რიგი ქვეყნები საგრძობლად მაღალ შემოსავლებს ღებულობენ ამ მიმართულებიდან. მიუხედავად იმისა, რომ ბოლო პერიოდში ტურიზმის ეკონომიკაში მრავალი მნიშვნელოვანი პროექტები განხორციელდა, არის ისეთი საკითხები, რომლებიც ჯერ კიდევ მოითხოვენ დაკვირვებას და შესწავლას. ეს განსაკუთრებით იგრძნობა საკრუიზო ტურიზმის ბიზნესში. არა მხოლოდ საქართველოში, არამედ მთელს მსოფლიოში ჯერ კიდევ არ არის განმარტებული კრუიზის ცნება მისი ფართო გაგებით. ბოლომდე არ არის შესწავლილი და გამოვლენილი საკრუიზო ტურიზმის, როგორც ეკონომიკური კატეგორიის თავისებურებები მომსახურებებისა და მათი კლასიფიკაციის კუთხით. ამდენად, ეს სფერო მოითხოვს უფრო მეტ ყურადღებას, განსაკუთრებით კი იმის ფონზე თუ რამდენად მნიშვნელოვანია ის ჩვენი ქვეყნისთვის.

საკრუიზო ტურიზმი წარმოადგენს მიმართულებას, რომელიც მოიხმარს ტურისტული პროდუქტის ყველა კომპონენტს. საკრუიზო ტურისტული მომსახურების საფუძველზე, მომხმარებლის მოთხოვნის შესაბამისად, იქმნება ტურისტული პროდუქტი. დიდ და პატარა ქალაქებში საკრუიზო ტურიზმი შეიძლება სოციალური და ეკონომიკური საქმიანობის ძალიან მნიშვნელოვანი ასპექტი გახდეს. დღესდღეობით კრუიზები, ტურისტული ბაზრის ერთ-ერთი ყველაზე დინამიურად განვითარებადი სექტორია. მსოფლიო ტურიზმის ორგანიზაციის მონაცემებით, ყოველწლიურად 10-15 პროცენტით იზრდება საკრუიზო კომპანიების მომსახურების რაოდენობრივი მაჩვენებლები. საკრუიზო ტურიზმი წარმოადგენს ტურიზმის ისეთ მიმდინარეობას, რომელსაც გააჩნია დინამიური, მოწესრიგებული განვითარება. მისი მზარდი განვითარების შემხვევაში კიდევ უფრო გაიზრდება ქვეყნის ეკონომიკური მდგომარეობა. აქტიურად დასაქმდება ტურისტული საქმიანობით დაკავებული საწარმოები. ყველასათვის ნათელია ის დიდი და განსაკუთრებული მნიშვნელობა, რომელსაც საკრუიზო ტურიზმი იძენს მსოფლიოს ხალხთა მშვიდობიანი თანაარსებობისათვის. იგი ხელს უწყობს კეთილმეზობლური

პოლიტიკის განმტკიცებას, სოციალურ-ეკონომიკურ თანამშრომლობას და დიალოგს კულტურათა შორის. საქართველოს თავისი გეოპოლიტიკური მდებარეობითა და არსებული ბუნებრივი, ისტორიული თუ კულტურული რესურსებით კრუიზების განვითარების უზარმაზარი შესაძლებლობა გააჩნია. ამის გამო საჭიროა მაქსიმალურად გამოვიყენოთ ის ხელსაყრელი შესაძლებლობები, რომლებსაც ჩვენი გეოპოლიტიკური მდგომარეობა გვთავაზობს.

მსოფლიოში ყოველწლიურად იზრდება როგორც წყლის ტრანსპორტით მოსარგებლე მგზავრთა რაოდენობა, ასევე საკრუიზო ტურიზმით დაკავებულ ადამიანთა რიცხვი. ზღვები და ოკეანეები მოგზაურთა დიდი ნაწილისთვის საოცნებო დასვენებაა. გემი და ზღვა ადამიანს ანიჭებს სიმშვიდეს, კეთილმყოფელ გავლენას ახდენს მის ჯანმრთელობაზე, ხოლო გემზე არსებული კომფორტი იძლევა დასვენების უნიკალურ საშუალებას.

ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტი წარმოაჩენს საქართველოს განვითარების და ეკონომიკური წინსვლის მნიშვნელოვან პერსპექტივას. ღრმაწყლოვანი პორტი არის როგორც ჩვენი ქვეყნის მასშტაბით ასევე, საერთაშორისო დონეზე უპრეცედენტო პორტი, თავისი მოცულობით, რომელიც სრულიად შეესაბამება საერთაშორისო პორტების კრიტერიუმებს და შესაძლებლობას იძლევა მიიღოს მრავალი სახეობის როგორც საკრუიზო ასევე სხვა სახის გემები.

თავი 1. საკრუიზო ტურიზმის მნიშვნელობა ტურიზმის

ბიზნესში

1.1 საკრუიზო ტურიზმი, როგორც ტურისტული პროდუქტი და მისი ეკონომიკური მნიშვნელობა

საკრუიზო ტურიზმს საფუძველი ჩაუყარა ინგლისელმა პასტორმა თომას კუკმა 1843 წელს, როცა მან ბრიტანელებს შესთავაზა ნავებით მოგზაურობა თემზაზე. პრაქტიკულად სწორედ ამავე დროს ამერიკის კონტინენტზე კომპანიამ „ამერიკან ექსპრესმა“ დაიწყო რეგულარული ექსკურსიები მდინარე მისისიპიზე, ცნობილი გემით „მისისიპი“. მოგვიანებით ანალოგიური კრუიზები ეწყობა ნილოსზე, დუნაიზე, რაინზე და ა.შ. ამ წამოწყებით კრუიზებზე ჩამოყალიბდა და შეიფუთა პირველი ტურისტული პროდუქტი კრუიზებისათვის, რომელიც აერთიანებდა :

1. ტურისტების მოზიდვის მიზნით სარეკლამო კამპანიას;
2. კრუიზის ღონისძიებების პროგრამების დაგეგმვას;
3. ფასდაკლების რეჟიმს, ვინაიდან მოგზაურობაში ტურისტს მონაწილეობა უნდა მიეღო ორივე მიმართულებით.

საზღვაო ტურიზმის დასაწყისად შეიძლება ჩაითვალოს XIX საუკუნის შუა წლები, როცა სახაზო სამგზავრო კომპანიებმა სეზონებს შორის პერიოდში დაიწყეს სამგზავრო გემების გამოყენების გზების ძიება. ტრანსატლანტიკური ხაზის ძირითად წყაროს წარმოადგენდა ევროპული ემიგრაცია, 1846-1940 წწ. ევროპიდან ამერიკის კონტინენტზე ემიგრაციაში წავიდა 60 მლნ ადამიანი. მძაფრი კონკურენცია გემთმფლობელ კომპანიებს აიძულებდა მუდმივად გაეუმჯობინებინათ გემზე ცხოვრების პირობები, კაიუტების მოწყობა, მგზავრების მომსახურების მთელი სისტემა, რის შედეგადაც გემები გადაიქცა კომფორტულ მცურავ სასტუმროებად. 1835 წელს ინგლისში გამოცხადდა რეგულარული სასაჟირო რეისები ბრიტანეთისა და ისლანდიის ჩრდილოეთ კუნძულებს შორის, რამდენიმე წლის შემდეგ ამ იდეის ავტორებმა დააფუძნეს საზღვაო (გემთმფლობელი) კომპანია. მსხვილი მოგზაურობების წამყვან ქვეყნებს წარმოადგენდა ინგლისი, აშშ და გერმანია. მეორე მსოფლიო ომმა შეაჩერა საკრუიზო ბიზნესის განვითარება თითქმის 10 წლით. 50-იან წლებში დაიწყო დიდ ტონაჟიანი სამგზავრო გემების აგება და

რეგულარული სამგზავრო მიმოსვლა, მათ შორის ტრანსატლანტიკური, ამ პერიოდში ჩამოყალიბდა რამდენიმე საკრუიზო რეგიონი განვითარებული ქვეყნების ახლოს: ხმელთაშუა ზღვის, ბალტიკის, ჩრდილოეთ ევროპის, წყნარი ოკეანის სამხრეთ ნაწილის კუნძულების (ავსტრალია და ახალი ზელანდია), ალიასკის, მექსიკის, ჰავაის და კარიბის ზღვის აუზის. ამის შემდეგ, პირველი საზღვაო საკრუიზო მოგზაურობა 1850-ანი წლების მიწურულს დიდ ბრიტანეთში აშენებულ გიგანტურ გემზე „Great Eastern“ განხორციელდა, რომელიც აშშ-ში მგზავრების გადაყვანის მიზნით გაემგზავრა. იქიდან გამომდინარე, რომ გემის მფლობელებს მისი მშენებლობა იმ დროის მონაცემებით კოლოსალური თანხა დაუჯდათ, გადაწყვიტეს ხარჯი მგზავრების ჯიბიდან დაეფარათ და გადაყვანის საფასური ხელოვნურად გაზარდეს. ამის გამო, 4 000 მგზავრზე გათვლილ გემს, თავის პირველ რეისში მხოლოდ 50-მდე ადამიანი გაჰყვა. საზღვაო კრუიზების ისტორიაში სწორედ ეს მოგზაურობაა მიჩნეული ერთ-ერთ პირველ კრუიზად, რომელიც განხორციელდა არა იმისათვის, რომ მგზავრები ერთი სამგზავრო პუნქტიდან მეორეში გადაეყვანათ, არამედ იმ მიზნით, რომ ადგილი ჰქონოდა გასართობი ხასიათის მოგზაურობას ანუ კრუიზს იმდროინდელი (საწყისი) გაგებით. საოკეანო ლაინერის მფლობელებს არ სჯეროდათ, რომ მათ მიერ დაგეგმილი ღონისძიება ასე ბევრ მსურველს მიიზიდავდა. მოგზაურობის საფასური 10 აშშ დოლარი იყო. ისინი ელოდნენ 200-მდე მგზავრს, რეალურად კი - 2000-მდე მსურველი მივიდა, რამაც ლაინერის მფლობელები საზღვაო მოგზაურობაზე არსებულ პოტენციურ მოთხოვნაში დაარწმუნა.

შავი ზღვის ნავსადგურებს შორის პირველი სამგზავრო ხაზები ამოქმედდა მე-19 საუკუნის შუახანებში. 1859 წელს რუსეთის სანაოსნო და სავაჭრო ორგანიზაციის მიერ დაარსდა ყირიმი-კავკასიის ხაზი. 1878 წელს ეს ხაზი ერთმანეთთან აკავშირებდა ოდესას, სევასტოპოლს, ფეოდოსიას, ქერჩს, ფოთსა და ბათუმს. შავ ზღვაზე საერთაშორისო საკრუიზო მიმოსვლის დასაწყისად შეიძლება მივიჩნიოთ 1867 წლის აგვისტო, როცა შავი ზღვის აუზში შემოვიდა ამერიკული თბომავალი „Quaker City“, მის ბორტზე 55 უმდიდრეს ადამიანთან ერთად იმყოფებოდა ცნობილი მწერალი მარკ ტვენი. შავ ზღვაზე საკრუიზო ტურიზმის განვითარება შეაფერხა რუსეთის რევოლუციამ და მსოფლიო ომებმა, მე-20 საუკუნის 60-იანი წლებიდან დაიწყო შავ ზღვაზე სამგზავრო ხაზების

ამოქმედება და დატვირთვა. 60-80-იან წლებში ზაფხულის სეზონზე შავ ზღვაზე მუშაობდა ათზე მეტი გემი, წელიწადში გადაყავდათ 135 ათასამდე მგზავრი.

გასული საუკუნის დასაწყისში ამერიკელმა ბობ დიკენსონმა, რომელიც საქმიანობდა კომპანია „ფორდ მოტორსში“ დაამუშავა და პრაქტიკაში გამოიყენა საკრუიზო დასვენების კონცეფცია, რომელიც ითვალისწინებდა გემებზე კომფორტაბელურ ცხოვრებას. განსაკუთრებულ ხარისხიან და მრავალფეროვან კვებას, მაღალი კლასის მომსახურებას ასევე კულტურულ გართობას გემზე: რესტორნები, ბარები, კინო-საკონცერტო დარბაზები, საცურაო აუზები, კაზინოები, ბიბლიოთეკა, სპორტული მოედნები, ანიმაციური პროგრამები და სხვადასხვა გასართობი ღონისძიებები. მე-20 საუკუნის 70-იან წლებში აშშ-ში საფუძველი ჩაეყარა საკრუიზო მოგზაურობების ახალ იდეას, რომელიც გათვალისწინებდა იყო საშუალო დონის შესაძლებლობების მქონე ტურისტებზე. ამით საკრუიზო ბიზნესი გახდა მასიური და ხელმისაწვდომი ამერიკელი მოსახლეობის ფართო ფენებისათვის. მიზნის მისაღწევად დაიწყო ერთიანი ტიპის გემების მშენებლობა, რომელმაც გაამარტივა გემების წარმოება და ექსპლუატაცია, შემცირდა მშენებლობის თვითღირებულება, რამაც გამოიწვია საკრუიზო საქმის სწრაფი განვითარება. ახალი ტექნოლოგიისა და მეთოდების შემუშავებამ, მომსახურე პერსონალის კონცეფციის დანერგვამ, დამატებითმა მომსახურებამ გემზე, სანაპირო საექსკურსიო მომსახურების და გართობის სხვადასხვა ატრაქციების დანერგვამ საკრუიზო ბიზნესი გადააქცია მძლავრ და მომგებიან ბიზნესად.

დღევანდელი მდგომარეობით მსოფლიოში ყველაზე დიდი საკრუიზო გემია Allure of the Seas. იგი ლას ვეგასის ერთ კვარტალს უტოლდება. გემი გათვლილია 6296 ტურისტზე და 2384 ეკიპაჟის წევრზე, გემის სიგრძე არის 360 მეტრი სიგანე 65 მეტრი, წყალწყვა 225 282 ტონა. გემზე არის საციგურაო მოედანი, ფრენბურთის და კალათბურთის მოედნები. გოლფის სათამაშო ველი, ბოულინგის დარბაზი, ფიტნეს ცენტრი. სპა-სალონი, მრავალი ბასეინი, სავაჭრო ცენტრები, ბიბლიოთეკები და ა.შ.

საზღვაო ლაინერები - ეს არა გადაადგილების საშუალებაა, არამედ ფუფუნება, პლუს ფუფუნება მისაწვდომი ფასით, რასაც ალბათ ყველა ინატრებს. თანამედროვე სამგზავრო ლაინერი - ეს უზარმაზარი კომფორტაბელური სასტუმროა წყალზე მოფიქრებული

ინფრასტრუქტურით, პატარა ქვეყანა მცურავ კუნძულზე, ეს კომფორტი და უსაფრთხოებაა.

საზღვაო-საკრუიზო ლაინერები - ათობით ბარი და რესტორანია მრავალფეროვანი სამზარეულოთი, ღამის კლუბებით და კაზინოებით.

საზღვაო ლაინერები - ეს სპორტული და ფიტნეს-ცენტრებია, საუნები და ბასეინები, სპა-ცენტრები და სილამაზის სალონები. საზღვაო-საკრუიზო ლაინერები - ეს საუკეთესო სადამოს პროგრამებია, ყინულის შოუები, საცირკო სანახაოები, მიუზიკლები და თეატრალური დადგმები და მრავალი სხვა. კომპანია “Royal Caribbean International”-მა ფინელ გემთმშენებლებს შეუკვეთა დაემზადებინათ სრულიად ახალი კლასის სამგზავრო ლაინერი , რომელიც დიდი ხნის განმავლობაში შეინარჩუნებდა პირველობას. ასე შეიქმნა საკრუიზო ლაინერი „Oasis of the Seas“, რომელიც ცნობილია, როგორც ყველაზე დიდი სამგზავრო გემი მსოფლიოში, რომლის ექსპლოატაცია დაიწყო 2009წ. ამის გარდა ლაინერმა პირველი ადგილი მიიღო კიდევ ერთ ნომინაციაში, როგორც ყველაზე ძვირმა გემმა პლანეტაზე. მის ასაშენებლად დაიხარჯა 1,24 მილიარდი დოლარი. ასეთი გემის პორტში ყოფნის საშუალო ღირებულება მის მფლობელს დაუჯდება 230000 ამერიკული დოლარი. ლაინერი გამოდის პორტ ლაუდერდალიდან, ფლორიდის შტატი, და მიემართება კარიბის ბასეინისკენ განსაზღვრული მარშრუტით. იქიდან მგზავრები საზღვაო კრუიზით გაემართებიან კარიბის ზღვის ყველაზე ცნობილი ადგილებისკენ: მაიამი, კაიმანის კუნძულები, იამაიკა, ჰაიტი, და კუბის კუნძულები, სადაც მგზავრებს უწყობენ მეფურ მიღებას.

Royal Caribbean International წარმოადგენს ყველაზე ინოვაციურ და სიდიდით მეორე საკრუიზო კომპანიას მსოფლიოში, რომელსაც ყავს 21 ლაინერი, მათ რიცხვში სამი ყველაზე დიდი ლაინერი მსოფლიოში. კომპანია RCI-ითვლება საკრუიზო ლაინერებზე დასვენების და გართობის ინფრასტრუქტურის სფეროში მოდის კანონმდებლად.

ყველა ლაინერი შედის ექვსი სხვადასხვა კლასის შემადგენლობაში, როგორიცაა:

1. Oasis
2. Freedom
3. Voyager

4. Radiance
5. Vision
6. Sovereign.

Oasis კლასი ყველაზე თანამედროვე და ყველაზე ინოვაციური კლასს მიეკუთვნება. პირველი ამ კლასში არის „Oasis of the Seas“, რომელიც თავის პირველ კრუიზში გაემგზავრა 2009 წ. დეკემბერში. იგი ნამდვილი არქიტექტურული სასწაულია 22000 ტონის წყალწვით, 16 სამგზავრო პალუბით, 2700 კაიუტით, გათვლილია 5400 მგზავრზე 2-ადგილიანი განლაგებით, მგზავრებს სთავაზობენ კაიუტების 37 ტიპს. ზომით და ტევადობით ამ კლასის ლაინერები აღემატებიან მსოფლიოში არსებულ ყველა საკრუიზო ლაინერებს.

Freedom კლასს მიეკუთვნება სამი ლაინერი: Freedom of the Seas, Liberty of the Seas, Independence of the Seas. ამ კლასის ლაინერებს გააჩნიათ 15 სამგზავრო პალუბა, და გართობის და დასვენების მრავალი სათავსო.

აქ არის საციგურაო, გოლფის მოედანი, კალათბურთის მოედნები, რინგები ბოქსისთვის. ლაინერის გულს წარმოადგენს ე.წ. ბულვარი მაღაზიებით, რესტორნებით, კაფეებით და გასართობი ცენტრებით.

Voyager-ის კლასი თანამედროვე 15 პალუბიანი ლაინერია, რომლის ტევადობაა - 3114 მგზავრი 2-ადგილიანი განთავსებით. ამ ლაინერის ეკიპაჟი- 1182, (ერთი მომსახურე პერსონალი სამ მგზავრზე). აქაც ასევე არის სხვადასხვა სპორტული და გასართობი მოედნები, ორსართულიანი ბიბლიოთეკა 3000 წიგნით, შესანიშნავი ხუთიარუსიანი თეატრი, ლა სკალას ზუსტი ანალოგი, ზონა ოჯახისა და ბავშვებისთვის, ასევე სპა და ფიტნეს ცენტრები -ერთ ერთი ყველაზე დიდი საკრუიზო ფლოტში.

Radiance -ის კლასის 4 ლაინერი განსხვავდება ელევანტური დიზაინით - უზარმაზარი მინის პანორამული ზედაპირები და ელევანტური ინტერიერები, რომელთა გასაფორმებლად გამოყენებულია ნატიფი ქსოვილები და საუცხოო ავეჯი. კლასი Radiance -ი არის ევროპული ელევანტურობა ყველაფერში: დაწყებული მყუდრო კაფეებიდან დივნებით - შესანიშნავ რესტორნებამდე წითელი ხის ავეჯით. კიდევ ერთი განმასხვავებელი ყველა სხვა ლაინერებიდან: Deluxe-ის კატეგორიის კაიუტების ყველაზე

დიდი რაოდენობა აივნებით და ვერანდებით. ამ კლასის ლაინერები არის ქათქათა თეთრი, 13 ულამაზესი პალუბით, ფართო კაიუტებით, 5 ალტერნატიული რესტორნით, დისკოტეკით, სოლარიუმით და 8 ჯაკუზით.

Vision-ის კლასს ჰყავს საშუალო ზომის 6 ელევანტური ლაინერი, 11 სამგზავრო პალუბით, რომელთაც შეუძლიათ მიიღონ 2076 მგზავრი, 2 ადგილიანი გათავსებით. ამ კლასის ლაინერებს უწოდებენ „სინათლის ლაინერებს, “ლაინერის ზედაპირის 50% - ეს გამჭვირვალე ზედაპირის: ვიტრაჟებით, ფანრებით და ადამიანის ზომის ილუმინატორებით. ამ ლაინერების გულს წარმოადგენს 7 სართულის სიმაღლე ატრიუმი (ლათ. - არქიტ. რაღაცის შიდა სივრცე) მაღაზიებით, ბუტიკებით. ლიფტით შეგიძლიათ ახვიდეთ ლაინერის ყველაზე მაღალ წერტილში, სადაც არის საოცარი სალონი Viking Crown Laung, ცენტრალური ჰოლები, თეთრი მარმარილოს კიბეები, მდიდრული შადრევნები, ტყავის ავეჯი. გულდასმით შერჩეული ხელოვნების ნიმუშები ქმნიან თბილ და მყუდრო გარემოს.

Soveriegn - ის კლასს მიეკუთვნება 2 ლაინერი Monach of the seas, Majesty of the seas. კლასი Soveriegn-ი - ეს 12 სამგზავრო გემბანით, 7 სართულიანი ატრიუმით (ცენტრალური ხოლი) მინის ლიფტებით, რომელთაც სტუმრები აყავთ ლაინერის ყველაზე მაღალ წერტილში, სტუმრებს ელოდებათ ყველანაირი გასართობი, დაწყებული თეატრიდან კაზინოებამდე, სილამაზის სალონები, საბავშვო სათამაშო კლუბები, 2 არაჩვეულებრივი ბასეინი და დიდი მრავალფეროვნება ფართო, მყუდრო კაიუტების. ცნობილია, რომ ჯერ კიდევ კლიპერებიდან (ჰოლ. - სწრაფმავალი სამანძიანი იალქნიანი ხომალდი), ამერიკელებმა მსოფლიოს აჩუქეს ანდაზა - „დრო-ფულია“. ეს დევიზი საზღვაო სამგზავრო კომპანიებმაც აიტაცეს. ისინი ისწრაფოდნენ შეექმნათ უფრო და უფრო სწრაფმავალი საოკეანო სამგზავრო ლაინერები, რომელთა მიმართაც საზოგადოების ინტერესი იზრდებოდა.

გემების სიჩქარის გაზრდა, რომელთაც თან სდევდა გემების ძრავების სიმძლავრის ზრდა, მოითხოვდა საწვავის მარაგის ზრდას. ყოველივე ეს კი გავლენას ახდენდა მათ ზომებზე. დიდი სამგზავრო ლაინერების გამოჩენა, რომლებიც ასრულებდნენ რეისებს განსაზღვრულ პორტებს შორის და მუშაობდნენ მკაცრი განრიგით, ხელს უწყობდა მიგრაციას ძველი ადგილებიდან ახალში - ახალ ზელანდიასა და ავსტრალიაში. (1851წ. –

1860 წ. ევროპიდან ამერიკაში გადასახლდა 2453 ათას კაცი. 1910წ. -1914წ. 12 მლნ. ადამიანი).

1903 წ. აგებულ იქნა რკინის გემი „სელტიკი“, რომელმაც წყალწვით გადააჭარბა რკინის „გრეიტ ისტერნ“-ს.სწორედ „სელტიკიდან“ დაიწყო წყალწვაზე დევნა სამგზავრო რკინის გიგანტებზე, რომლებიც 1955წ. უკვე აღარ უთმობდა სიდიდით სხვა ტიპის გემებს სამხედრო გემების ჩათვლით. ასე იზრდებოდა ორთქლის ტურბინებიანი „მცურავი ქალაქების“ ზომები. 1907 წ. ინგლისში აგებენ 4 მილიანი 4 ხრახნიანი „ლუზიტანია“ და „მავრიტანია“, 44,6 ათა. ტ წყალწვით. 1911-1912 წ-ში ინგლისში აგებენ 3 ხრახნიან გემებს „ოლიმპიკი“ და „ტიტანიკი“ – 53 ათასი.ტ წყალწვით. 1914 წ. გერმანიაში აგებენ სამმილიანი ოთხ ხრახნიანი „ბისმარკი“- 64 ათას.ტ. წყალწვით, რომელიც დამთავრდა 1922წ. და მიიღო სახელწოდება „მაჯესტიკი“, შემდეგ გადაკეთდა სასწავლო ხომალდად - „კალედონია“. ლაინერი „ოლიმპიკის“ აგებისას, რომელიც „ტიტანიკი“-ს უფროს ძმას წარმოადგენდა - გემთმშენებლებმა გადააჭარბეს 250 მეტრიან ზღვარს სიგრძით და 50 ათასიან ზღვარს წყალწვით. 1911 წ. გემი დაეჯახა ინგლისურ კრეისერს „ხოკ“-ს. როგორც გამოძიებით დადგინდა, გემები ახლოს მიდიოდნენ ერთი კურსით და ავარია ამან გამოიწვია. მეორე იგივე ტიპის ლაინერის „ტიტანიკის,, დაღუპვა გამოიწვია აისბერგთან შეჯახებამ პირველივე რეისში, რაც კარგადაა ცნობილი. ამ ტრაგიკულმა შემთხვევამ გამოიწვია საერთაშორისო ნორმების მიღება ადამიანის სიცოცხლის შესანარჩუნებლად და საერთაშორისო პატრულირების დაფუძნება.ტიტანიკი იყო ოლიმპიკის კლასის ინგლისური ლაინერი, XX სკ-ის დასაწყისისთვის უდიდესი სამგზავრო გემი. ფლობდა კომპანია WhiteStar Line-ი. აშენდა გემთსაშენში Harland and Wolf, ბელფასტში, ჩრდილოეთ ირლანდია.იგი 1912 წლის 10 აპრილს საუთჰემპტონის პორტიდან გავიდა. ვიდრე დასავლეთისკენ გაემურებოდა, გზაზე შერბურსა (საფრანგეთი) და კვინსტაუნში შეიარა დამგზავრები აიყვანა. გასვლიდან ოთხი დღის შემდეგ, 1912 წლის 14 აპრილს, 22:40-ზე, ტიტანიკი აისბერგს შეეჯახა და 1912 წლის 15 აპრილის დილით გემი ჩაიძირა, შეჯახებიდან 2 საათისა და 40 წუთის შემდეგ. ჩაძირვამ 1,517 ადამიანის დაღუპვა გამოიწვია (სულ 2,223 გზავრი),რაც ტიტანიკის კატასტროფას ერთ-ერთ უდიდესს ხდის საზღვაო ისტორიაში.დიდი მსხვერპლი ნაწილობრივ იმით იყო განპირობებული,რომ

გემზე საკმარისი რაოდენობის ნავი არ აღმოჩნდა. ნავების რაოდენობა სულ 1.178 ადამიანზე იყო გათვლილი. 1936 წ, ინგლისელებმა ტრანსატლანტიკურ ხაზზე შემოიყვანეს უფრო დიდი, ვიდრე „ნორმანდია“ ლაინერი „კუინ მერი“ 76 ათას.ტ წყალწვით, სიგრძე 310,7 მ, მგზავრთა ტევადობით 2139 ადამიანი. ამ ლაინერმა ომის დროს დაამყარა რეკორდი, შეასრულა რა ერთხელ გადასვლა ატლანტიკაზე 16 683 მგზავრით გემბანზე, ყველაზე დიდი რაოდენობით ზღვაოსნობის ისტორიაში.

დღეს „კუინ მერი“ იყენებენ, როგორც საზღვაო მუზეუმს, მცურავ სასტუმროს და რესტორანს ამერიკულ ქალაქ ლონგ-ბიჩში.

თანამედროვე სამგზავრო კრუიზებს სთავაზობენ ლაინერებზე, სხვადასხვა ზომებით:

1. Large Resort Ships -. 1600 მგზავრი, ტონაჟი ჩვეულებრივ 50000–220ათას|ტ
2. Mid-Size Ships - 600 -1600 მგზავრამდე, ტონაჟი ჩვეულებრივ 25000–50000ათას|ტ.
3. Small Ships -200-600 მგზავრამდე ბორტზე, ტონაჟი ჩვეულებრივ 5000–25000 ათას|ტ.
4. Boutique Ships -200 მგზავრამდე ბორტზე, ტონაჟი ჩვეულებრივ 1000–5000ათას|ტ.

მართალია ზომებს დიდი მნიშვნელობა აქვს, მაგრამ ასევე მნიშვნელოვანია სხვა პარამეტრებიც.

კრუიზი აქტიური, სადღესასწაულო, რელაქსისთვის, ექსკურსიებისთვის და ზღვასთან მშვიდი ურთიერთობისთვისაა. მნიშვნელოვანია მომსახურე პერსონალიც. პერსონალი უმეტესად ინტერნაციონალურია, რათა გაადვილდეს მგზავრებთან ურთიერთობა. ასევე მნიშვნელოვანია დრესკოდი და სამგზავრო ლაინერის წესებიც. მენეჯერთან უნდა დაადგინოთ რა სტილის ტანსაცმელია მიღებული გემბანზე, გარდერობის რა ვარიანტები უნდა შეარჩიოთ, რათა თავი კომფორტულად იგრძნოთ. სიურპრიზების თავიდან ასაცილებლად, საჭიროა წინასწარ გაირკვეს რა შედის ღირებულებაში და რა უნდა გადაიხადოს მგზავრმა დამატებით.ამ შემთხვევაში მგზავრი თავს უფრო კომფორტულად და მშვიდად იგრძნობს.ასევე, ესთეტიკური სიამოვნების და მდიდარი ინფრასტრუქტურის გარდა საზღვაო კრუიზისას აუცილებელია სხვადასხვა სპორტული გასართობები, ტენისის კორტები და სხვა, რომელიც სპეციალურ მიზნობრივ ჯგუფებს მოემსახურება.

თავად სიტყვა „კრუიზის“ წარმოშობას საზღვაო საქმესთან აკავშირებენ. ქართულ ენაზე არსებული უცხო სიტყვათა ლექსიკონი მას სწორედ ასე განმარტავს - საზღვაო მოგზაურობა წრიულ მარშრუტზე. სატრანსპორტო ტერმინების განმარტებითი ლექსიკონის მიხედვით, კრუიზი არის სატრანსპორტო საშუალებებით (გემი, თვითმფრინავი, ავტობუსი) მოგზაურობა, ჩვეულებრივ ჩაკეტილ წრეზე მოძრაობით, დგომით, დასვენებით და სხვა. სადღეისოდ, საკრუიზო ტურიზმი მოიცავს საზღვაო, სამდინარო, სარკინიგზო, საავტომობილო და სხვ. მოგზაურობებს. ამასთან, სამდინარო კრუიზები, საყოველთაო გაგებით, გულისხმობს მოგზაურობებს, რომლებიც ხორციელდება შიგა წყლებში, რაც, თავის მხრივ, მოიცავს მდინარეებს, ტბებს, დიდ წყალსაცავებს და არხებს. შეიძლება ითქვას ის, რომ შინაარსობრივად საკრუიზო ტურიზმმა თავის სრულყოფილებას საზღვაო კრუიზების სფეროში მიაღწია და იგი დღესაც შესაშური ტემპებით განაგრძობს განვითარებას. კრუიზის სამდინარო, სარკინიგზო, საავტომობილო თუ სხვა სახეობების განვითარება დამოკიდებულია იმაზე, თუ რამდენად მალე ამოწურავს თავის შესაძლებლობებს საზღვაო კრუიზები და დაიწყებს გადადინებას სხვა სახეობებში ან რამდენად მალე გამოუჩნდება მათ კონკურენტები ხსენებულ სხვა სფეროებში. ნებისმიერ შემთხვევაში, აუცილებელი იქნება კრუიზის ნაკლებად განვითარებულ სახეობებში მძლავრი ინდუსტრიული ბაზის შექმნა, რამაც კონკრეტული გამოძახილი უნდა ჰპოვოს სპეციალიზებული სატრანსპორტო საშუალებების შექმნასა და მათ შემდგომ განვითარებაში. მაგრამ ტურისტული პროდუქტი ამავე დროს წარმოადგენს რთული სხვადასხვაგვარი ელემენტების ერთობლიობას: ბუნებრივი რესურსები, მოწყობილობა (ტურისტის განთავსების, კვების საშუალებები, მოწყობილობა დასვენებისათვის, სპორტისათვის და ა.შ.), გადაადგილების საშუალებები, აგრეთვე მიზნობრივი მომსახურება. ბაზარზე ისინი შეიძლება შეთავაზებული იქნეს როგორც ერთიანი კომპლექსური ტური, ან თითოეული მათგანი დამოუკიდებლად. ძირითადი ტურისტული მომსახურების გარდა არსებობს თანმხლები მომსახურება: სადაზღვევო, საბანკო, საკომუნიკაციო. მათი მნიშვნელობა გამუდმებით იზრდება და მრავალფეროვანი ხდება. საკრუიზო ტურისტულ პროდუქტს, მომსახურების გარდა, წარმოადგენს ზოგიერთი საქონელიც: სუვენირები, სპეციალური

ტურისტული აღჭურვილობა, სურსათი და სხვა. ტურისტულ პროდუქტს ახასიათებს ოთხი თვისება, რომელიც განასხვავებს მომსახურებას ფიზიკური საქონლისაგან: ხელშეუხებლობა, წარმოების და მოხმარების განუყოფელობა, ცვალებადობა და შენახვის შეუძლებლობა. ამიტომ ტურისტული პროდუქტი პრინციპულად განსხვავდება ჩვეულებრივი პროდუქტისაგან. კერძოდ, იგი არ არის დაკავშირებული ისეთ ცნებებთან, როგორებიცაა გადაზიდვა, საწყობში შენახვა, დაგროვება. გარდა ამისა, ტურისტული მომსახურების წარმოება და მისი მოხმარება დროსა და სივრცეში უმეტესად ერთმანეთს ემთხვევა. ტურისტული პროდუქტი ხასიათდება რიგი სხვა თავისებურებებითაც: სეზონურობით, გეოგრაფიული დანაწევრებით და ა. შ. საკრუიზო ტურიზმის პროდუქცია არ შეიძლება გაისინჯოს მოგზაურობამდე. ამგვარად, გადაწყვეტილება-დანიშნულების ადგილას მოგზაურობის ყიდვის შესახებ დაფუძნებულია ტურისტისათვის მისაწვდომ განსაკუთრებულ ინფორმაციაზე: რეკომენდაციები, ბროშურები, გამოცემული ეროვნული ტურიზმის მიერ ან რეკლამები. უფრო მეტად ეს ინფორმაცია მისაწვდომია ინტერნეტით. პრაქტიკულ საქმიანობაში ძირითად ტურისტულ პროდუქტს წარმოადგენს კომპლექსური მომსახურება-მომსახურების ნაკრები, რომელიც მიეყიდებათ ტურისტებს ერთ „პაკეტად“. ნებისმიერ ტურისტულ პროდუქტს საფუძვლად უდევს რაიმე მოთხოვნის დაკმაყოფილების აუცილებლობა. მასში შედის მომსახურების მთელი რიგი სახეები, რომელთაგან უმნიშვნელოვანესია: განთავსების, კვების, სატრანსპორტო და მიზნობრივი მომსახურება. ბაზარზე ისინი შეიძლება შეთავაზებულ იქნეს როგორც ერთიანი კომპლექსური ტური, ან თითოეული მათგანი დამოუკიდებლად.

ტურისტული პროდუქტის ფორმირებაში მომხმარებლის ჩართვით შესაძლებელია მისი დაკმაყოფილების ეფექტურობისა და ხარისხის ამაღლება, ასევე დანახარჯების შემცირება. პროდუქტის ფორმირებისას მომხმარებლის მონაწილეობის დროს ერთ-ერთი ყველაზე მნიშვნელოვანი საკითხია სტანდარტიზაციისა და ადაპტაციის პრობლემა. სტანდარტიზაცია სასარგებლოა იმით, რომ იგი ამცირებს დანახარჯებს. როდესაც პროდუქტი სტანდარტიზირებულია, შესაძლებელია თანამშრომლები იყვნენ ნაკლებ კვალიფიცირებულები, რადგან შესასწავლია მხოლოდ რამოდენიმე სპეციფიკური ოპერაცია, განსხვავებით არასტანდარტიზირებული პროდუქტისაგან, რომლის შექმნა

მოითხოვს მაღალი კვალიფიკაციის მქონე პროფესიონალებს და შესაბამისად, პროდუქტის თვითღირებულება უფრო მაღალია, ვიდრე სტანდარტული პროდუქტისა. სპეციალისტებმა, რომლებიც ორიენტირებულნი არიან მაღალი კლასის ბაზრებზე, უნდა უზრუნველყონ დიდი არჩევანი. პროდუქტის ფორმირებისას სტანდარტიზაციის ხარისხი დამოკიდებულია ახალი პროდუქტის მიზნებსა და პოზიციონირებაზე.

დამატებითი ელემენტები: სასტუმროები; კვების ობიექტები; კომერციული ცენტრები; ბაზრები; ხელმისაწვდომობა; შიდა სატრანსპორტო ქსელი; პარკირებისათვის საჭირო ტერიტორიები; ტურისტული ობიექტები, მაგ: საინფორმაციო ორგანიზაციები, რუკები, ბუკლეტები. ნებისმიერი ქალაქით ნებისმიერი ტურისტის დაინტერესება შეიძლება. შესათავაზებელი პაკეტი იცვლება ქალაქის ცვლასთან ერთად. ქალაქს აქვს შესაძლებლობა აირჩიოს ტურისტთა ტიპი, მაგრამ ეს ნიშნავს, რომ მას უნდა გააჩნდეს ყველა საჭირო წინაპირობა მათ მისაღებად. კრუიზულ ტურისტთა მოზიდვის შედეგად იზრდება ქალაქის როლი რეგიონში. ტურისტთა რაოდენობა გაიზრდება მათთვის შესათავაზებელი პირობების ზრდის პარალელურად. ტურიზმის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ელემენტი ქალაქის შემოსავალია. ეს და ტურიზმის სხვა ასპექტები დაკავშირებულია დროსთან იმ მასშტაბით, რომ განვითარდა დროის ურბანული დაგეგმვა. თანამედროვე ყოველდღიურ ცხოვრებაში დრო დიდ როლს ასრულებს. არსებობს დროის დაგეგმარების აუცილებლობა იმის მიუხედავად იზრდება თუ მცირდება გართობისათვის განკუთვნილი დრო, მოქალაქეებს სულ უფრო და უფრო მეტად აქვთ იმის შეგრძნება, რომ თავისუფალი დრო ცოტა აქვთ. ასე რომ, საჭიროა ცვლილებების შეტანა დროის ურბანულ დაგეგმარებაში, რაც იწვევს: ცვლილებებს, მომსახურების ეკონომიკის განვითარებას; ახალი საინფორმაციო ტექნოლოგიების განვითარებას; ურბანულ გადატვირთულობას.

დიდ და პატარა ქალაქებში საკრუიზო ტურიზმი შეიძლება სოციალური და ეკონომიკური საქმიანობის ძალიან მნიშვნელოვანი ასპექტი გახდეს. ურბანული დასახლებები ხშირად გვევლინება როგორც ტურისტების ჩამოსვლისა და დროებით შეჩერების ადგილი რეგიონებში გამგზავრებამდე. ბევრ ასეთ დიდ და მცირე ქალაქს საკუთარი ღირშესანიშნაობები აქვს: მუზეუმები, პარკები, თეატრები, ისტორიული ძეგლები და

საინტერესო არქიტექტურული ნაგებობები, ასევე მაღაზიები, რესტორნები, სხვადასხვა გასართობი დაწესებულებები და ტურისტებისათვის მიმზიდველი სხვა ობიექტები.

წყლის ტრანსპორტი, სამდინარო თუ საზღვაო თავისთავად გულისხმობს, ტურისტული კრუიზების აქტიურ მომსახურებას. მას გააჩნია როგორც დადებითი, ასევე უარყოფითი მხარეები. დადებით მხარედ შეიძლება ჩაითვალოს კომფორტის მაღალი დონე, გადაზიდვების დიდი მოცულობა, სრულყოფილი დასვენება, ტურიზმის სხვადასხვა სახეობების (შემეცნებითი, ბიზნეს-ტურიზმი, სასწავლო, შოპ-ტური და სხვა) რეალიზაცია. მისი უარყოფით მხარედ შეიძლება მივიჩნიოთ დაბალი სიჩქარე, მაღალი ტარიფები და ის ფაქტორი, რომ ადამიანთა დიდ ნაწილს ზღვის ავადმყოფობა აწუხებთ ამიტომ მათ უბრალოდ არ შეუძლიათ საზღვაო ტრანსპორტით მგზავრობა. საზღვაო მოგზაურობები მოიცავს ტურისტულ მოგზაურობას მდინარეებზე, ზღვებსა და ოკეანეებში სპეციალური სამგზავრო ხომალდით, რომელიც მარშრუტის განმავლობაში წინასწარ განსაზღვრულ პორტებში ჩერდება. დღესდღეობით კრუიზები, ტურისტული ბაზრის ერთ-ერთი ყველაზე დინამიურად განვითარებადი სექტორია. მსოფლიო ტურიზმის ორგანიზაციის მონაცემებით, ყოველწლიურად 10-15 პროცენტით იზრდება საკრუიზო კომპანიების მომსახურების რაოდენობრივი მაჩვენებლები.

თანამედროვე მსოფლიოში სულ უფრო ძლიერდება საკრუიზო ტურიზმი. იზრდება ამ მიმართულებით ახალი ტექნოლოგიების როლი. რიგი ქვეყნები საგრძობლად მაღალ შემოსავლებს ღებულობენ ამ მიმართულებიდან. გამოკვლევებით დადგენილია, რომ ერთი საკრუიზო ტურისტი ქვეყნის ტერიტორიაზე ყოფნის და საექსკურსიო თუ სხვა პროგრამებში მინიმუმ 3 საათი და მაქსიმუმ 10 საათი მონაწილეობის დროს ხარჯავს 100 აშშ დოლარის ექვივალენტ ლარს. თუ გავითვალისწინებთ იმას, რომ ერთ საშუალოზე პატარა სიდიდის გემიდან ჩამოდის 500 ტურისტი აღნიშნული ციფრი შეადგენს დაახლოებით 150 000 ლარს (სხვა ხარჯების გათვალისწინებითაც), რომელიც ქვეყნის ტერიტორიაზე შეადგენს ერთი დღის ბრუნვის შემოსავალს. საკრუიზო ტურიზმი წარმოადგენს ტურიზმის ისეთ მიმდინარეობას, რომელსაც გააჩნია დინამიური, მოწესრიგებული განვითარება. მისი მზარდი განვითარების შემხვევაში კიდევ უფრო გაიზრდება ქვეყნის ეკონომიკური მდგომარეობა. აქტიურად დასაქმდება ტურისტული

საქმიანობით დაკავებული საწარმოები: ტურისტული სააგენტოები, სატრანსპორტო ორგანიზაციები, კვების ობიექტები, სასტუმროები, გიდები, დასათვალიერებელი ობიექტები, მაღაზიები და ა.შ. ყველასათვის ნათელია ის დიდი და განსაკუთრებული მნიშვნელობა, რომელსაც საკრუიზო ტურიზმი იძენს მსოფლიოს ხალხთა მშვიდობიანი თანაარსებობისათვის. იგი ხელს უწყობს კეთილმეზობლური პოლიტიკის განმტკიცებას, სოციალურ-ეკონომიკურ თანამშრომლობას და დიალოგს კულტურათა შორის. საქართველოს თავისი გეოპოლიტიკური მდებარეობითა და არსებული ბუნებრივი, ისტორიული თუ კულტურული რესურსებით კრუიზების განვითარების უზარმაზარი შესაძლებლობა გააჩნია. ამის გამო საჭიროა მაქსიმალურად გამოვიყენოთ ის ხელსაყრელი შესაძლებლობები, რომლებსაც ჩვენი გეოპოლიტიკური მდგომარეობა გვთავაზობს.

1.2 საქართველოში საკრუიზო ტურიზმის ბიზნესის მდგომარეობის ანალიზი

მსოფლიოში საკრუიზო ტურიზმი არის ყველაზე სწრაფად მზარდი სეგმენტი ტურიზმისა, რომელიც იზრდება ყოველწლიურად და უფრო და უფრო აქტუალური ხდება ყველა ასაკის ტურისტისათვის. საკრუიზო ტურიზმი ხასიათდება ტენდენციით, რომლის ცენტრშიც მოიაზრება არა პორტები და მოგზაურები, არამედ გარკვეული თემები და მოვლენები. თუმცა, არსებობს ასევე ვიზიტორები, რომლებიც არჩევენ კლასიკური რიტმს "დილით ჩამოსვლა -სადამოს წასვლა" და პორტებში აგრძელებენ ღამისთევას, რათა ასევე განიცადონ პორტი "ღამით". იკვეთება ტენდენცია პორტებში ისარგებლონ ფიტნეს და ველნეს ცენტრების მომსახურებით და ჯანმრთელი ცხოვრების წესისთვის დამახასიათებელი სხვა შეთავაზებებით. საკრუიზო გემზე სტანდარტული შეთავაზება მოიცავს ველნეს და ფიტნეს დარბაზებს, ღია და დახურულ აუზებს. ამგვარად საკრუიზო გემი თავისთავად სულ უფრო და უფრო მეტად კურორტს ემსგავსება. საკრუიზო ტურიზმიდან მიღებული სარგებელი თითქმის 100 პროცენტით შედის ტურისტული კომპანიების სალაროში, ტურისტები კი ხარჯავენ მოკლევადიანი

ექსკურსიების შექმნაზე, საკვებზე, სუვენირებზე და ა.შ. იგი ასევე ეხება პორტის შემოსავლებს. ამ მიმართულებით სამაგალითოა დუბაი. წარმოდგენილად მაღალია დუბაის სავაჭრო შესაძლებლობები.

მსოფლიოში არსებოს 150-ზე მეტი ზღვის საკრუიზო კომპანია - ბერძნული, იტალიური, ესპანური, ამერიკული, დანიის, ნორვეგიის და ა.შ. ყველაზე ცნობილები არიან: Carnival Cruise Lines, Celebrity Cruises, Royal Caribbean Cruises, Princes Cruises, P&O Cruise, Norwegian Cruise Lines, Costa Cruises. ყოველწლიურად საკრუიზო კომპანიების რაოდენობა იზრდება, საკრუიზო ტურისტების ზრდასთან ერთად. 1980 წელს იყო 1.5 მილიონი საკრუიზო ტურისტი; 1993 წელს 4.5 მილიონი, 2003 წელს - 9 მილიონი, ამ მაჩვენებელმა 2013 წელს 21 მილიონს გადააჭარბა. შესაბამისად, 1985 წელს იყო 120 საკრუიზო გემი, ხოლო 1994 წელს -175. საკრუიზო გემების რაოდენობა 2006 წელს 387-მდე გაიზარდა. საზღვაო სატრანსპორტო და საკრუიზო გემები გაიზარდა არა მხოლოდ რაოდენობრივად, არამედ ხარისხობრივი ნიშნითაც. საკრუიზო გემი, როგორც სასტუმრო, ფასდება რიგი კრიტერიუმებით, რის შემდეგაც მას ენიჭება გარკვეული რაოდენობის ვარსკვლავი. გემის შესაფასებლად გამოიყენება შემდეგი კრიტერიუმები: გემი და მისი აღჭურვილობა, კაიუტა, საკვები, მომსახურება, გართობა, დამატებით მომსახურების სპექტრი ბორტზე.

ზღვის საკრუიზო გემების კლასიფიკაცია ხდება მომსახურების ხარისხის და კომფორტის დონის მიხედვით:

- სტანდარტული (2* 4*)
- პრემიუმ (5* 5*+)
- ლუქსი (6*)

საკრუიზო გემების კლასიფიკაცია ასევე მიღებულია გემის ტონაჟის (მოცულობის შიდა სივრცე, ხომალდის მთლიანი ტევადობა 100 კუბური ფუტი=1ტონას) მიხედვით:

- დიდი (60 ათას ტონაზე მეტი)
- საშუალო (60 ათას ტონამდე)
- მცირე (25 ათას ტონამდე)

შავი ზღვის რეგიონს გააჩნია საუკეთესო პოტენციური საკრუიზო ტურიზმის განვითარებისთვის. შავ ზღვაზე ტურისტს შეუძლია მოინახულოს ექვსი ქვეყანა,

რომლებსაც გააჩნიათ განსხვავებული უნიკალური კულტურა და უძვირფასესი ძეგლები. საკრუიზო ტურიზმის სფეროში შავი ზღვის აუზის პორტები, სატვირთო / სავაჭრო სფეროსგან განსხვავებით, გამოდიან ერთიანი ბრენდით Cruise Black Sea. შესაბამისად მათ შორის კომპურენციაზე საუბარი არ შეიძლება იყოს, ვინაიდან თითოეული ცალკე რეკლამას უკეთებს შავი ზღვის აუზს, როგორც საკრუიზო რეგიონს.

დღეისათვის უმსხვილესი საკრუიზო კომპანიებია: Carnival Corporation, Royal Caribbean International და Star Group. ეს სამი კომპანია აკონტროლებს მსოფლიო საკრუიზო ფლოტის მგზავრთტევადობის 77 %-ს . მსოფლიოს საკრუიზო ბაზრის ლიდერია კომპანია (Carnival Corporation (<http://www.carnivalcorp.com>), სათაო ოფისი აქვს მაიამში, აშშ. ამ კორპორაციაში შედის რამდენიმე კომპანია, რომლებიც ემსახურებიან ტურისტებს როგორც ჩრდილოეთ ამერიკაში, ისე ევროპასა და ავსტრალიაში. კორპორაციის ბრენდებია: Carnival Cruise Lines, Holland America Line, Princess Cruises და Seabourn Cruise Line - ჩრდილოეთ ამერიკაში, P&O Cruises, Cunard Line და Ocean Village - დიდ ბრიტანეთში, AIDA Cruises - გერმანიაში, Costa Cruises - სამხრეთ ევროპაში, P&O Cruises - ავსტრალიაში. 2016 წლის ანგარიშის მიხედვით: კომპანიის მფლობელობაში იყო 102 ხომალდი, წლიური მგზავრთბრუნვა შეადგენდა 11,5 მლნ კაცი, დასაქმებულთა რაოდენობა 97'200 ადამიანს, შემოსავალი - 16,4 მლრდ აშშ დოლარს, აქტივების საერთო ღირებულება - 38,9 მლრდ აშშ დოლარს, გაცემული დივიდენდი - 1 მლრდ აშშ დოლარს. მეორე უდიდესი საკრუიზო კომპანიაა Royal Caribbean International - სათაო ოფისი მაიამში, აშშ, გააჩნია შვილობილი კომპანია Royal Caribbean Cruises Ltd, რომელსაც თავის მხრივ გააჩნია 4 შვილობილი ბრენდი: Celebrate Cruises, Royal Caribbean International, Pullmantur Cruises (მას თავის მხრივ ეკუთვნის ავიაკომპანია Pullmantur Air), Azamara Club Cruises და CDF - Croisieres de France. გააჩნია 40-მდე სუპერ თანამედროვე ლაინერი უმაღლესი ხარისხის მომსახურებით. 30 წელზე მეტია ამ კომპანიის სახელი მილიონობით მგზავრისათვის წარმოადგენს ხარისხისა და საიმედოობის სიმბოლოს. ის იძლევა საკრუიზო მოდის მიმართულებებს ლაინერზე გართობისა და დასვენების ინფრასტრუქტურის სფეროში 6 Royal Caribbean International-ის კუთვნილი ლაინერები „Oasis of the Seas“, „Allure of the Seas“ და „MS Harmony of the Seas“ მსოფლიოს უდიდეს

ხომალდებს წარმოადგენენ - მგზავრთტევადობა: 5400 ადამიანი, ეკიპაჟი - 2165 კაცი.საკრუიზო კომპანია Star Group სიდიდით მესამე ადგილზეა მსოფლიოში Carnival Corporation და Royal Caribbean International-ის შემდეგ და დომინირებს წყნარი ოკეანისა და აზიის ბაზრებზე. კომპანია 1993 წელს ბერმუდის კუნძულებზე დაარსდა როგორც მაღაზიური კომპანია Genting Group-ის შვილობილი საწარმო, სათაო ოფისი განთავსებულია ჰონგ-კონგში კომპანიას ეკუთვნის: Norwegian Cruise Line, NCL America და Cruse Ferries, გააჩნია 20-ზე მეტი საკრუიზო ხომალდი.

შავ ზღვაზე კრუიზებისაგან განსხვავებით ტრადიციული ხმელთაშუა ზღვის კრუიზები უფრო მოთხოვნადია - ბარსელონა, რომი, სტამბოლი, ათენი, ვენეცია, საბერძნეთის კუნძულები და ა. შ.

საქართველოში საკრუიზო ტურიზმის ძირითადი რეგიონია აჭარა. კერძოდ ქ. ბათუმი, ბათუმის შავი ზღვის სანაპირო ხელსაყრელ პირობებს ქმნის საკრუიზო ბიზნესის განვითარებისათვის. ქალაქში არსებული ბუნებრივი პირობები, ისტორიული ღირშესანიშნაობები, ეთნოგრაფია, ფოლკლორი, ქართული სამზარეულო - ხელსაყრელ პირობებს ქმნის მათი ტურისტული მიზნით გამოყენებისათვის.2010 წლიდან მოყოლებული ბათუმი მეცხრე ადგილზეა შავი ზღვის წამყვანი საკრუიზო პორტებს შორის, ყველაზე დიდი ზრდა აღინიშნა 2014 წელს,როცა საკრუიზო ტურისტების გამტარუნარიანობამ შეადგინა 14.720 მგზავრი ეს კი თანხობრივ მაჩვენებელში დაახლოებით 7მილიონი აშშ დოლარის ტოლია.

2002 წლიდან ტურისტულმა კომპანია „აბ ვიზიტ აჭარამ“ დაიწყო ზრუნვა საკრუიზო გემების მიღებისათვის. საქართველოში შემოსული საკრუიზო ტურისტების 70 პროცენტს დღემდე აღნიშნული კომპანია ემსახურება. ამ საქმიანობაში მონაწილეობას დებულობენ ასევე ტურისტული სააგენტოები „გეორგიკა ტრეველი“, „ვიზიტ ჯორჯია“ და „აჭარა ტური“. ჩვენ ვმონაწილეობდით გამოფენაზე Seatrade Europe ქ. ჰამბურგში, Medcruise-ს გენერალურ ასამბლეაში ქ. კოსტანცაში, ქ. მონპელიეში და ქ. სტამბოლში, აგრეთვე ვმონაწილეობდით Posidonia Sea Tourism-ში ქ. ათენში და სხვა.

კავკასიის რეგიონში ლოჯისტიკურ ცენტრად აღიარებული ბათუმის პორტი ჯერ კიდევ მეოცე საუკუნის მეორე ნახევარში პოპულარულ საკრუიზო მიმართულებას

წარმოადგენდა. ბოლო წლებში საკრუიზო ტურიზმი კვლავ იზრუნებს აქტუალობას, რასაც ადასტურებს ყოველწლიურად შემოსული საკრუიზო ხომალდების მზარდი სტატისტიკა და შავი ზღვის აუზის ქვეყნების დაინტერესება ბათუმის მიმართულებით. საკრუიზო გემები, რომლებიც ბათუმს სტუმრობდნენ: "Riviera", "Amadeus", "Island Sky", "Albatros", "Silver Wind", "Minerva", "Spirit of Adventure", "Prinsendam", "Regatta", "Princess Daphne".

შავი ზღვა და განსაკუთრებით მისი საკრუიზო დესტინაცია, - ბათუმი, - დიდი ისტორიის და ტურისტული წარსული მქონე ქალაქია. სამწუხაროდ, ის გეოპოლიტიკური კატაკლიზმები, რომლებიც განვითარდა ჩვენს მეზობელ შავი ზღვის ქვეყნებში ყირიმის ნახევარკუნძულთან დაკავშირებით უარყოფით გავლენას ახდენს ზოგადად ტურიზმზე და კერძოდ საკრუიზო ტურიზმის განვითარებაზე. 2014 წელს ბათუმის ნავსადგურში 33 საკრუიზო გემით 14.793 ტურისტი შემოვიდა, ხოლო 2015 წელს მხოლოდ 16 საკრუიზო გემი და 5162 ტურისტი. რაც იმის მაჩვენებელია, რომ დაირღვა საკრუიზო ტურიზმის ტრადიციული მარშრუტი: ყირიმი - ოდესა- ბათუმი. რუსეთის მიერ ყირიმის მიერთებამ, უარყოფითად იმოქმედა საკრუიზო ტურიზმის უკვე ჩამოყალიბებულ კავშირზე და უმრავლესობა საკრუიზო კომპანიებმა გააუქმეს დაგეგმილი კრუიზები. ევროკავშირის სანქციებმა ტურისტული ფირმების მიერ უნდობლობის ტოტალურმა გამოცხადებამ, მთლიანად ჩამოშალა საკრუიზო ტურიზმი შავი ზღვის ამ მომანკვეთზე. ყველაზე დიდი ზარალი მიადგა საქართველოს და მის ყოფილ ტურისტულ საკრუიზო დესტინაცია - ყირიმს. ამ ფონზე სრულიად არადამაჯერებლად გამოიყურება ტურიზმის ექსპერტთა დასკვნები, რომ საკრუიზო ტურიზმის ჩამოშლა მხოლოდ ყირიმის იმიჯზე მოქმედებს უარყოფითად და არა ყირიმის ეკონომიკაზე. ან კიდევ, მცდელობა დამოუკიდებლად შექმნან ყირიმის საფუძველზე კრუიზები ევროპის ყოველგვარი მონაწილეობის გარეშე. ზემოაღნიშნული არის მხოლოდ უსუსური მცდელობა იმისა, რომ გაამართლონ ყირიმის ანექსია.

მიუხედავად ამისა, როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, „საქართველოს ტურიზმის სტრატეგიაში - 2025“ საკრუიზო ტურიზმი თავშივეა მოხსენიებული სასურველი შედეგების მიღწევის გზებთან დაკავშირებით, სადაც ღონისძიებების ჩამონათვალში ჩაწერილია შემდეგი:

„საკრუიზო ლაინერების პორტებსა და ნავმისადგომებში ინვესტირება, კერძო სექტორისთვის შეღავათების დაწესება და საკრუიზო ლაინერების წახალისება დარჩენის გახანგრძლივების მიზნით“. ფაქტია, რომ ასეთი ჩანაწერი გაკეთება არ არის გამყარებული რაიმე ობიექტური ფაქტებით, ან სათანადო ხელშეკრულებებით საკრუიზო კომპანიოებთან. რაც კიდევ ერთხელ ამყარებს მოსაზრებას, რომ ტურიზმისათვის მნიშვნელოვანია უსაფრთხოება და სამოგზაურო ქვეყნის (ქვეყნების) სტაბილურობა. ცნობილი გამოთქმის პერეფრაზს თუ მოვახდენთ, ფაქტია, რომ „როცა ქვემეხები ლაპარაკობენ, საკრუიზო ტურისტები დუმან“. საკრუიზო ტურიზმს რადიკალურად უარყოფითი დარტყმა მიაყენა 2016 წლის სტამბოლის სამხედრო გადატრიალების მცდელობამ. შეიძლება ითქვას ამ მოვლენამ შავ ზღვაზე საერთოდ შეწყვიტა კრუიზები. სხვადასხვა გამოკითხვები ცხადყოფს, რომ კრუიზით ტურისტების დაინტერესებას განაპირობებს მათი სურვილი დაისვენონ ეგზოტიკურ გარემოში, კომფორტაბელურ და მშვიდ პირობებში გაატარონ თავისუფალი დრო, მოინახულონ ახალი ქალაქები, სხვადასხვა კულტურული და ისტორიული ღირშესანიშნაობები. გარდა ამის სპეციალისტების აზრით, წყალზე დასვენება სასარგებლოა ჯანმრთელობისთვის: წყლის ზედაპირზე გადაადგილება ხსნის სტრესულ მდგომარეობას, ხოლო ზღვის წყლით გაჯერებული ჰაერი ხელს უწყობს ორგანიზმის გაჯანსაღებას.

კრუიზში მონაწილე ტურისტების შემადგენლობა სოციალური მდგომარეობის მიხედვით არის შემდეგი: ტურისტების დაახლოებით 50 % მგზავრობს ოჯახთან ერთად 27% - მეგობრებთან და ნაცნობებთან ერთად, 18 %- მართლ. რაც შეეხება ასაკობრივ ჯგუფებს აქ სურათი შემდეგნაირად გამოიყურება: 25 წლამდე ასაკის ტურისტები შეადგენენ საერთო რაოდენობის 30% -ს. 25-40 წლის ტურისტები -22%-ს, 40 წელზე მეტი ასაკის - 48%-ს. ვაჭრობის მსოფლიო ორგანიზაციის მონაცემებით საზღვაო კრუიზში მონაწილე ტურისტების საშუალო ასაკი შეადგენს 45 წელს, რაც ძირითადად განპირობებულია საკრუიზო ტურების მაღალი ფასებით. კრუიზის ხანგრძლიობა საშუალოდ შეადგენს 6-დან 30 დღემდე, მაგრამ ყველაზე პოპულარულია ტურები 10-14 დღის ხანგრძლიობით. უკანასკნელ წლებში კრუიზის, როგორც ტურპროდუქტის იმიჯი მნიშვნელოვნად შეიცვალა. საკრუიზო თბომავალი გადაიქცა მცურავ სასტუმროდ, სადაც

სუფევს გასართობი და სადღესასწაულო ატმოსფერო. შეასაბამისად კრუიზი დასვენებისთვის ყველაზე ძვირი, ამასთან ყველაზე კომფორტული და მიმზიდველი სახეობაა. შავი ზღვის რეგიონს ასვე გააჩნია საუკეთესო პოტენციალი საკრუიზო ტურიზმის განვითარებისთვის.

თავი 2. ანაკლიის დრმაწყოლოვანი პორტი საკრუიზო ტურიზმის

ბიზნესის განვითარებისთვის

2.1 საქართველოს, როგორც ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფნის როლი და მნიშვნელობა

საქართველო ისტორიულად საზღვაო ქვეყანაა, ამიტომ გასაკვირი არის, რომ ქართველები (ლაზები, ქანები, კოლხები), უხსოვარი დროიდან დაკავშირებულნი იყვნენ ზღვასთან და ნაოსნობასთან, რაც მთავარი განმპირობებელი იყო უცხოურ ცივილიზაციებთან კომუნიკაციის, ეკონომიკური და კულტურული ურთიერთობებისთვის. კოლხები, აჭარლები, ქანები, ლაზები ითვლებოდნენ საუკეთესო მეზღვაურებად. მითი არგონავტების შესახებ მიუთითებს კოლხეთის საზღვაო ქვეყნად არსებობას და დასტურია იმისა, რომ ძველ კოლხეთში საზღვაო ნაოსნობა მაშინდელი მსოფლიოს დონეს თუ არ აღემატებოდა, არ ჩამორჩებოდა მაინც. გარდა იმისა, რომ იაზონი შავი ზღვის გავლით ფაზისს მოადგა და შემდეგ რიონით ქვეყნის შუაგულს მიაღწია, იაზონს დადევნებული აიეტი მთელი ფლოტილიის პატრონად მოიხსენიება, რაც იმ პერიოდში კოლხეთის, როგორც მნიშვნელოვანი საზღვაო სახელმწიფოს არსებობის დამადასტურებელია. იაზონის მიერ მედეას გატაცების შემდეგ კოლხების ხომალდების არგოზე „დაწევა“ მიუთითებს კოლხური ხომალდების უფრო სწრაფად ნაოსნობაზე, ვიდრე საუკეთესო ბერძნული ხომალდებისა. როგორც წყაროებიდანაა ცნობილი, ბერძნებმა საქართველოდან სხვა ტექნოლოგიებთან ერთად ხომალდების აგების მეთოდებიც შეიძინეს.

საქართველოს ზღვით უკავშირდებოდნენ არა მარტო ბერძნები, რომლებმაც მოგვიანებით სანაპიროზე თავიანთი კოლონიებიც კი შექმნეს, არამედ ძველი სპარსეთის იმპერიაც, სანამ მას მაკედონია და შემდეგ რომი დაამარცხებდა. არქეოლოგიური გათხრებით მოპოვებული ძეგლები ცხადყოფენ საქართველოსა და საბერძნეთის, მოგვიანებით კი რომთან მჭიდრო ეკონომიკურ და კულტურულ კავშირებს, რაც მხოლოდ საზღვაო გზებით და ინტენსიური ნაოსნობით იყო შესაძლებელი.

საქართველოს გეოპოლიტიკურმა მდგომარეობამ განაპირობა მისი აქტიურად ჩართვა ისტორიული ტრანსკავკასიური კორიდორის განვითარებაში. დიდია საქართველოს ისტორიული როლი აღმოსავლეთისა და დასავლეთის, ჩრდილოეთისა და სამხრეთის ქვეყნების დაკავშირებაში. საქართველოს აქტიური საგარეო-ეკონომიკური (უმთავრესად სავაჭრო) ურთიერთობა ჰქონდა ახლო აღმოსავლეთისა (ირანი, თურქეთი, არაბეთის ქვეყნები) და რუსეთის სახელმწიფოებთან და მათი მეშვეობით ევროპისა და აზიის ქვეყნებთან. ჯერ კიდევ ძვ. წ. VI საუკუნის შუა ხანებიდან ბერძნული იმპორტი რიონ-ყვირილას გზით კოლხეთის შიდა რაიონებსა და აღმოსავლეთ საქართველოსაც აღწევდა. ძვ. წელთაღრიცხვის IV-III საუკუნეებში წარმოიშვა დიდი სავაჭრო-სატრანზიტო გზა, რომელიც ინდოეთიდან იწყებოდა, შუააზიიდან კასპიის ზღვის გავლით სანაოსნო იყო, შემდეგ მდ. მტკვრით, სურამის უღელტეხილით და მდ. ფაზისით (ამჟ. მდ. რიონი) ამიერკავკასიის ტერიტორიაზე გადიოდა, აღწევდა შავი ზღვის სანაპიროს ქ. ფაზისთან (ამჟ. ქ. ფოთი) დაზღვით, მცირე აზიისა და ხმელთაშუა ზღვისპირეთის ქალაქებს უკავშირდებოდა. ძვ. წ. II საუკუნიდან ინდოეთიდან მომავალმა დიდმა სავაჭრო გზამ ახალი საწყისი მიიღო. ამ გზით რომის (შემდეგში ბიზანტიის) იმპერიაში მაღალხარისხოვანი ჩინური აბრეშუმის შეტანა დაიწყო. ეს მაგისტრალი ამიერიდან „აბრეშუმის დიდ სავაჭრო გზად“ იწოდებოდა. იგი ჩინეთში იწყებოდა და მიემართებოდა დასავლეთისაკენ. ორივე გზა ქ. ყაშგარში (შუა აზიაში) იყრიდა თავს, აქედან კი გზის სამხრეთი შტო ჩრდილოეთ შუამდინარეთის გავლით ხმელთაშუა ზღვის სანაპიროზე მდებარე ქ. ანტიოქიაში ჩადიოდა. რაც შეეხება გზის ჩრდილოეთ განშტოებას, იგი კასპიის ზღვის, ალბანეთის (ამჟ. აზერბაიჯანის), ქართლისა და ეგრისის გავლით ჩადიოდა ქ. ფაზისში (ამჟ. ქ. ფოთი). (შუამდინარეთი, მესოპოტამია - რეგიონი ახლო აღმოსავლეთში, მოიცავს ტერიტორიას ტიგროსსა და ევფრატს შორის. იწყება ზაგროსის მტიანეთიდან და მთავრდება სპარსეთის ყურესთან. შუამდინარეთი მთლიანად მოიცავს ახლანდელ ერაყსა და სირიის სამხრეთ-აღმოსავლეთ ნაწილს, ასევე, ირანისა და თურქეთის მცირე ტერიტორიას. ამ რეგიონის ტერიტორიაზე იყო მრავალი უძველესი სახელმწიფო). ამ და შემდგომ პერიოდებში ამიერკავკასიაზე გავლით რამდენიმე სავაჭრო-

სატრანზიტო გზა არსებობდა, რომელთა მეშვეობით ბიზანტიას შემოჰქონდა და სანაცვლოდ კი გაჰქონდა სხვადასხვა საქონელი.

VII-VIII საუკუნეებში ვითარება შეიცვალა. ბიზანტიასა და არაბთა სახელმწიფოს შორის ურთიერთობის გამწვავებამ სავაჭრო-ეკონომიკური კავშირები გაწყვიტა, რის გამოც არაბეთმა საქართველოს (კერძოდ, თბილისის) გავლით სავაჭრო ურთიერთობა დაამყარა ჩრდილოეთ კავკასიის ქვეყნებთან. აღმოსავლეთის აბრეშუმის, საფეიქრო ნაწარმის, ხალიჩებისა და ნელსაცხებლების სანაცვლოდ ჩრდილოეთიდან შემოჰქონდათ ძვირფასი ბეწვეული, ქარვა, მოჰყავდათ ტყვეები დასხვა. ეს ურთიერთობა XI ს-მდე გრძელდებოდა. IX ს-ის მეორე ნახევარში სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობა ბიზანტიასთან კვლავ აღორძინდა, რომელმაც XI ს-ის მეორე ნახევარამდე გასტანა. პარალელურად, IX საუკუნიდან საქართველო ე.წ. „ჩრდილოეთის გზით“ დაუკავშირდა სამხრეთ რუსეთს, ხაზარეთს (ჩრდილოეთ კავკასიის სახელმწიფო), აღმოსავლეთ სლავებს, ბალტიისპირეთისა და სკანდინავიის ქვეყნებს. XI-XII საუკუნეებში საქართველოს სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობა განსაკუთრებით გაძლიერდა ახლო აღმოსავლეთის ქვეყნებთან, რომლებიც ამ პერიოდში (XII ს.) მსოფლიო ვაჭრობის ცენტრები იყო.

შუა საუკუნეებიდან საქართველოს დიდი ეკონომიკური და საზოგადოებრივი ხასიათის ურთიერთობა ჰქონდა სხვა ერებთან: ბაღდადიდან, არაბეთისა და სპარსეთიდან საქართველოში შემოჰქონდათ ოქროს ქსოვილები, სურნელებანი, ნელსაცხებელნი, მუშკი (მძაფრი ნივთიერება), ძვირფასი ქვები; საბერძნეთიდან და სომხეთიდან ქსოვილები, ხატები. ბაზარი და სავაჭრო მოედნები საქართველოში არსებობდა X საუკუნიდან. ბაზარზე ყიდულობდნენ ცხენს, უნაგირს, ლაგამს, სამოსელს, სახნისს, ქვებს, ხარის ტყავს, ქალამანს. XII ს-ში ვაჭრობა ისე განვითარებული ყოფილა, რომ დაარსებულა ბანკის ტიპის დაწესებულება, რომელსაც იმ დროს არტალის უწოდებდნენ. აღნიშნული საქონელი საქართველოშიც მოიხმარებოდა, უდიდესი ნაწილი კი საზღვაო ტრანსპორტით ხმელთაშუა ზღვის სახელმწიფოებსა და ევროპაში გადიოდა. მოგვიანებით (XIII ს. 20-იანი წლებიდან), მონღოლთა მომთაბარე ტომების შემოსევისა და მათი ხანგრძლივი ბატონობის შედეგად, საერთო ვითარება შეიცვალა, საგარეო სიტუაცია გართულდა და

საზღვარგარეთის ქვეყნებთან საქართველოს სავაჭრო კავშირურთიერთობა მნიშვნელოვნად შესუსტდა, ბუნებრივია საქართველოს სანაოსნო სისტემაც მოიშალა და დაკნინდა.

XVII-XVIII საუკუნეებში, საქართველო სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობით დაკავშირებული იყო თურქეთთანაც, საიდანაც შემოჰქონდათ უამრავი საქონელი: ცხენის მოსართავები, უნაგირები, ხმლები, ზანდუკები, ხალიჩები, საბნები, ტყავეული, მაუდი, შალეული, რკინა, აბრეშუმის ქსოვილი, ოქროს ქსოვილები, დამარილებული თევზი, ხიზილალა, დანები, პილპილი, შაქარი, მარილი, ქაღალდი და სხვა. ამავე გზით შემოდიოდა ევროპული საქონელიც, განსაკუთრებით ქსოვილები. სანაცვლოდ თურქეთში და მისი მეშვეობით ევროპაში გაჰქონდათ: კანაფი, ცვილი, თაფლი, სელი, ბრინჯი, ადგილობრივი ტილო, ძაფი, ხამი აბრეშუმი, ხარისტყავები, კვერნისა და წავის ბეწვი, ბზის ხეები და სხვა. გაჰყავდათ ტყვეებიც.

XIX საუკუნის 70-90-იან წლებში გაიხსნა ტყიბულის მაღარო, თუნუქის ბიდონებისა და ხის ყუთების ქარხანა ბათუმში, თუჯის ჩამოსასხმელი და ლითონდამმუშავებელი ქარხნები თბილისში, ხე-ტყის სახერხი საამქრო სენაკის მაზრასა და სოხუმისოლქში, მინის ქარხანა ბორჯომში, საფეიქრო ფაბრიკა თბილისში, სპირტიანი სასმელების ქარხნები თბილისსა და ქუთაისში და სხვა. ამავე პერიოდში ამოქმედდა ბათუმის ნავსადგური, დაიწყო სპილენძის მადნის მოპოვება და გადამმუშავება ალავერდისა და შამლულის მიდამოებში, სარკინიგზო ქსელის მშენებლობა ამიერკავკასიაში, გზების გაყვანა საქართველოს მთიანეთში და ა.შ. ამ დროისათვის საქართველოს საგარეო-სავაჭრო ბრუნვას აქტიური ხასიათი ჰქონდა და სავაჭრო ბალანსიც დადებითი იყო. ამგვარად, ზემო აღნიშნული, ძალზე მოკლე, მხოლოდ ქრონოლოგიური მიმოხილვიდანაც ნათლად ჩანს, რომ საქართველო, ცალკეულ ისტორიულ პერიოდებში მისი სახელმწიფოებრივი დანაწევრების მიუხედავადაც კი, აქტიურად იყო ჩართული აღმოსავლეთ-დსავლეთისა და ჩრდილოეთ-სამხრეთის ქვეყნებთან სავაჭროეკონომიკურ ურთიერთობებში და როგორც დამოუკიდებელ და ცივილიზებულ ქვეყანას, თავისი წვლილი შეჰქონდა ტერიტორიულად განცალკავებულ სახელმწიფოებს შორის სავაჭრო-ეკონომიკური კავშირების დამყარება-განვითარების საქმეში.

დღეს საქართველოს, როგორც საერთაშორისო სამართლის სუბიექტს, როგორც დამოუკიდებელ და სუვერენულ სახელმწიფოს, თავისი ისტორიული და გეოპოლიტიკური მდებარეობის გამო, კვლავ ეძლევა ეფექტური შანსი აქტიურად ჩაერთოს თანამედროვე მსოფლიო ეკონომიკურ სივრცეში, ჩაერთოს დღევანდელი ურთიერთობებით, მასშტაბებითა და მრავალგვარი პოტენციური შესაძლებლობით, ეროვნული თვითმყოფადობისა და თვითდამკვიდრების მაქსიმალური შენარჩუნებით, და ამით, ჯერ ერთი, თავისი, თუნდაც მცირედი, წვლილი შეიტანოს მსოფლიო სახელმწიფოთა ეკონომიკური ურთიერთობების ამჟამად მიმდინარე რთული პროცესების რეგულირებაში, და მეორეც, მიაღწიოს ეკონომიკურ წინსვლასა და მოსახლეობის ცხოვრების დონის მნიშვნელოვან ამაღლებას. ყოველივე აღნიშნული მიიღწევა საქართველოს სატრანსპორტო ქსელის ფართო განვითარებით, რომლის ერთერთი მთავარი შემადგენელი საზღვაო ტრანსპორტი და კერძოდ, საზღვაო პორტების მოწყობა და განვითარებაა.

საქართველო საზღვაო კარიბჭეა ამიერკავკასიისათვის, რასაც სათანადო დაფასება და გამოყენება ჭირდება. საქართველოს გეოპოლიტიკური მდებარეობის გამო შეუძლია გახდეს კავკასიის სატრანსპორტო-ლოგისტიკური ცენტრი, ნაწილობრივ იგი აღნიშნულ ფუნქციას დღესაც ასრულებს, მაგრამ ძალიან დიდია კონკურენცია მეზობელი სახელმწიფოების, განსაკუთრებით რუსეთის ფედერაციის საზღვაო პორტებისა და მის ტერიტორიაზე გამავალი სატრანზიტო გზების მხრივ, არა მარტო შუა აზიისათვის განკუთვნილი ტვირთებთან დამოკიდებულებაში, არამედ აზერბეიჯანის ტვირთებისადმისაც. ასევე კონკურენციას გვიწევენ უკრაინა და თურქეთი. მოსალოდნელია თურქეთის მხრიდან კონკურენციის კიდევ უფრო გამძაფრება „მარაბდა-კარწახის“ რკინიგზის, სამსუნგის და ტრაპზონის პორტების მოდერნიზაციის დასრულების შემდეგ. მიუხედავად ამისა, მეცნიერულ-ტექნიკური პროგრესის არნახული ტემპების და სასარგებლო წიაღისეულის მოპოვება-მოხმარების, განსაკუთრებით ნახშირბადშემცველი ნედლეულის ზრდის გამო საქართველოს საზღვაო პორტების მნიშვნელობა განუხრელად იზრდება არა მარტო კავკასიის რეგიონისათვის, არამედ შუა აზიის სახელმწიფოებისთვისაც. ეს უკანასკნელი გამოირჩევა ნავთობის დიდი

მარაგებით, ამავე დროს ამ ქვეყნებში მოჰყავთ ზამბა-საუკეთესო ნედლეული მსუბუქი მრეწველობისათვის, აწარმოებენ მატყლს, ხორცს და ა.შ. ამავე დროს ეს სახელმწიფოები გამოირჩევიან შემოსავლების სტაბილური ზრდით, რასაც თან სდევს მოსახლეობის მოთხოვნილების ამაღლება მაღალტექნოლოგიურ საქონელზე, რომლის მიწოდებაც დასავლეთიდან ხორციელდება და ზემოაღნიშნული ტვირთბრუნვისათვის ყველაზე ბუნებრივად მოკლე გზა საქართველოს ტერიტორიაზე გადის. ხორციელდება ქვეყნის სავანძო სატრანზიტო რეგიონად ჩამოყალიბების პროცესი. საქართველოს საზღვაო დერეფნით მეთვრამეტე, მეცხრამეტე საუკუნეებში აქტიურად სარგებლობდა ირანიც, რომელსაც, რუსეთის იმპერიის მიერ კავკასიის დამორჩილების შემდგომადაც, შეუწარმუნდა საქართველოს ტერიტორიის გავლით ტვირთბრუნვის შესაძლობლობაც და შეღავათებიც. მოსალოდნელია, შესაბამისი პოლიტიკური კლიმატის დადგომის შემთხვევაში, კვლავ დადგეს ირანის მიერ საქართველოს სატრანზიტო გზის გამოყენების საკითხიც, რაც კიდევ უფრო აამაღლებს საქართველოს საზღვაო პორტების მნიშვნელობას.

საქართველოს ბუნებრივი მდებარეობა და ამიერკავკასიაზე გამავალი სატრანზიტო გზების სიგრძე ბუნებრივი უპირატესობებია შუა აზიის სატრანსპორტო დერეფნისათვის, მაგრამ მას შესაბამისი გამოყენება ჭირდება, რასაც მნიშვნელოვნად ტრანსპორტის სხვა სახეობებთან კომპლექსში, საზღვაო პორტების განვითარება განაპირობებს. ამასთან დასავლეთი და ზოგადად მსოფლიოს ეკონომიკა, დაინტერესებულია სატრანზიტო გზების დივერსიფიკაციით, ალტერნატიული რამდენიმე სატრანზიტო გზების არსებობით იმ მიზნით, რომ ყოველთვის იყოს თავისუფალი კონკურენცია. ამასთან პოლიტიკური კლიმატის ცვლილებამ მნიშვნელოვნად არ იმოქმედოს ეკონომიკის ფუნქციონირებაზე. აღნიშნული მიზეზითაც აქტუალურია საქართველოს შავი ზღვის პორტების განვითარების საკითხი. აღნიშნული განსაკუთრებით შეეხება ბათუმის პორტს, რადგან იგი შავი ზღვის პორტებიდან რიგი უპირატესობებით გამოირჩევა (წყლის სიღრმე, შტორმის, ღელვის ნაკლები საშიშროება და სხვა).

1998 წლიდან მოყოლებული სატრანზიტო გადაზიდვების ერთ ერთ უმსხვილეს კომპანიას „მაერსკ საქართველო“ წარმოადგენს. ქართულ ბაზარზე გამოჩენიდან 10 წლის

განმავლობაში საქართველოსა და ამიერკავკასიაში კომპანია საკონტეინერო გადაზიდვების განმახორციელებელ კომპანიებს შორის უპირობო ლიდერი იყო. დღეს იგი **MSG GEORGIA** -ს შემდეგ მეორე ადგილს იკავებს. „მაერსკი“ მხოლოდ ფოთის პორტით სარგებლობს და ბათუმის პორტის გამოყენებით გადაზიდვებს არ აწარმოებს. შემოტანილი ტვირთის ნაწილი - დაახლოებით 30% საქართველოში რჩება, ნაწილი კი სომხეთსა და აზერბაიჯანში იგზავნება (30%-30%), დარჩენილი 5-10% შუა აზიაზე ნაწილდება. რაც შეეხება ექსპორტს - საქართველოში დატვირთული, ექსპორტისთვის განკუთვნილი კონტეინერების პროცენტული მაჩვენებელი დაახლოებით 15%-ია, ტვირთის უმეტესობა ქართულია, თუმცა ნაწილი სომხეთიდან და აზერბაიჯანიდან მოდის. ამ ეტაპზე პრობლემა ის არის, რომ ჩვენს პორტებში ვერ შემოდის ე. წ. დედა გემები - ძირითადი მარშრუტის სახაზო გემები. ქართულ პორტებს დიდი გემების მიღება არ შეუძლიათ. ტვირთი რომ მიიღონ ფოთში ან ბათუმში, პირველ რიგში ეს ტვირთი უნდა ჩავიდეს სტამბულში ან სხვა პორტში, უნდა გადმოიტვირთოს პატარა გემზე და იმ პატარა გემით ჩამოიტანონ ფოთამდე. ცხადია, ეს ხარჯებს ზრდის. შესაბამისად იზრდება გადაზიდვის ღირებულებაც. აუცილებელია საქართველოს პორტებში ისეთი დიდი ზომის გემების შემოსვლა, როგორც, მაგალითად, უკრაინაში შედის. კერძოდ, ჩინეთიდან მომავალი გემი პირდაპირ შედის ოდესის პორტში. თუ საქართველოს პორტებში ეს საკითხი მოგვარდება და ისინი შეძლებენ დიდი ზომის გემების მიღებას, ეს გადაზიდვის პროცედურებსაც გაამარტივებს და ხარჯებსაც შეამცირებს. აღსანიშნავია, რომ ხშირად ავღანეთისა და შუა აზიის ტვირთები ქართულ პორტებს გვერდს უვლიან და გადაზიდვებისთვის სხვა გზას ირჩევენ, მაგალითად, გზას ბალტიისპირეთის პორტებიდან. შემდეგ კი ტრანსპორტირებისთვის რუსეთის რკინიგზას იყენებენ. ეს რკინიგზა კონკურენტუნარიანია, პროდუქცია დროულად ჩადის დანიშნულების ადგილზე და ფასებიც შედარებით დაბალია.

კავკასია თავისი გეოპოლიტიკური მდებარეობით და ბუნებრივი რესურსების მრავალფეროვნებით მსოფლიოს უნიკალური რეგიონია. სწორედ ამიტომ ამ რეგიონს დიდი როლი ენიჭება ცენტრალური და აღმოსავლეთ ევროპის, აგრეთვე ამიერკავკასიის ქვეყნებთან ევროკავშირის ეკონომიკური ურთიერთობის განვითარება-გაფართოების

მიზნით. საქართველო, რომელიც ერთიან ევრაზიულ სივრცეში ფორმირებისაკენ ისწრაფვის, დედამიწის ორი ნაწილის- ევროპისა და აზიის დამაკავშირებელი არეალის თავისებურ ცენტრად გვევლინება. კავკასიის რეგიონისადმი დაინტერესების კონკრეტული გამოხატულებაა ევროკავშირის ცნობილი ტრასეკას პროექტი, რომელიც ერთმანეთს დააკავშირებს ცენტრალური აზიის და მდინარე დუნაის აუზის ქვეყნებს: რუმინეთი, უნგრეთ, ხორვატია, ავსტრია, სერბეთი, გერმანია, სლოვაკეთი, ბულგარეთი უკრაინა, მოლდოვა. ევროპა-აზიის ეს სატრანსპორტო-საკომუნიკაციო დერეფანი თავისი მრავალი განშტოების ერთ-ერთი ხაზით ჩვენს ქვეყანაზეც გაივლის. ტრასეკას პროექტით პრაქტიკულად საუბარია ისტორიული „აბრეშუმის დიდი გზის“ საქართველოს განშტოების მოდერნიზებულ ვარიანტზე. ამ მაგისტრალით მოხდება ისეთი სტრატეგიული მნიშვნელობის ტვირთების გადაზიდვა, როგორცაა: ნავთობი, ბამბა, მინერალური ნედლეული და ა.შ.

საქართველოსა და აზერბაიჯანის ინიციატივა „ახალი აბრეშუმის გზის ხელშეკრულების“ შესახებ, რომელსაც მხარს უჭერს ევროკავშირი, რეალურად განხორციელების შემთხვევაში, იქნება სრულიად ახალი ეტაპი ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფნის განვითარების, მისი მსოფლიო აღიარებისა და საბოლოოდ დამკვიდრების საქმეში. ამით ევრაზიული მარშრუტი სრულიად ახალ ტრანსკონტინენტურ კავშირს დაუდებს სათავეს წყნარი ოკეანიდან ატლანტის ოკეანემდე. ამ მხრივ, კი საქართველოს გეოპოლიტიკური მდებარეობა, როგორც ქვეყნის მნიშვნელოვანი სტრატეგიული რესურსი, ქმნის ხელსაყრელ პირობებს საერთაშორისო სატრანსპორტო სისტემაში საქართველოს ინტეგრირებისთვის. სახელმწიფო პოლიტიკა, უპირველესად, მიმართული უნდა იქნას ახალ ეკონომიკურ სივრცეში საქართველოს მეწარმეთა ეფექტიანად შესვლის პირობების შესაქმნელად. ამავე დროს, ეკონომიკური საზღვრების გახსნასთან ერთად ეს პოლიტიკა, განსაკუთრებით გარდამავალ პერიოდში, უნდა ითვალისწინებდეს საშინაო ბაზრისა და ადგილობრივი მეწარმის დაცვას გაცილებით უფრო ძლიერი უცხოური მეწარმისგან. საქართველოს გეოპოლიტიკური პოტენციალის ათვისების და საერთაშორისო სატრანსპორტო სისტემაში მისი ინტეგრაციის ერთ-ერთი ეფექტიანი ფორმა არის

საქართველოს მიერ სატრანზიტო სატრანსპორტო დერეფნის თანამომსახურეობის ფუნქციის შესრულება.

მეოცე საუკუნის ბოლოს მსოფლიოში მომხდარ პოლიტიკურ და სოციალურ ცვლილებათა გარემოში კავკასიის რეგიონი შევიდა განვითარებული მსოფლიოს გლობალურ ინტერესთა სფეროში. კერძოდ, საქართველოს მიეცა საშუალება ევროპასა და აზიას შორის ტვირთბრუნვის მომსახურე სატრანსპორტო დერეფანში შეასრულოს მნიშვნელოვანი როლი, შექმნას კონტინენტთაშორისო მგზავრთა ნაკადის სატრანზიტო მომსახურეობა, ჩაერთოს ცენტრალური აზიიდან ნავთობისა და გაზსადენების სატრანზიტო სისტემაში, მოემსახუროს ტვირთგადაზიდვების ბაზარს რეგიონში. ევროპასა და მსოფლიო ბაზრებთან ახალი, ალტერნატიული სატრანსპორტო მარშრუტებით შეერთებით, რეგიონის ქვეყნებს ექმნებათ დამატებითი პირობა მათი პოლიტიკური და ეკონომიკური დამოუკიდებლობის დასაცავად; ენერგომატარებლების და სხვა ტვირთების სატრანზიტო ფუნქციის შესრულებას თან მოყვება: ეკონომიკის მრავალი სექტორის გამოცოცხლება; ახალი სამუშაო ადგილებისა და ადექვატური ინფრასტრუქტურის შექმნა; ქვეყნის ბიუჯეტის შევსების სტაბილური და მძლავრი დამატებითი წყაროს შექმნა; გზების კეთილმოწყობა და რკინიგზის ტრანსპორტის აღდგენა; პორტების რეკონსტრუქცია და განვითარება; ტურიზმის განვითარება; ქვეყნის სატრანსპორტო სისტემაში მართვისა და რეგულირების თანამედროვე ფორმების ამოქმედება; კონკურენციის პრინციპულად ახალ გარემოში სატრანსპორტო მომსახურეობის თვისობრივად ახალი ნორმების დამკვიდრება.

ტრასეკას პროექტის რეალიზაციით საქართველო რეალურად ერთვება მსოფლიოს გლობალურ ინტერესთა სფეროში. ტრასეკას დერეფნის ამოქმედების პროცესში საქართველო ევროკავშირის სტრატეგიული პარტნიორი ხდება. შესაბამისად, ტრანსკავკასიური სატრანსპორტო დერეფნის ფუნქციონირების უზრუნველყოფაში შეუძლებელია, თავისი მნიშვნელობით, ერთმანეთს გაემიჯნოს პოლიტიკური და ეკონომიკური ასპექტები. ქვეყნისთვის სტრატეგიულად მნიშვნელოვანი ბევრი საკითხის გადაწყვეტა შესაძლებელია მხოლოდ სხვათა ინტერესებთან კოორდინირებული შეთანხმებით. ტრასეკას დერეფნის განვითარების მნიშვნელოვანი პირობა არის

ტრანსპორტის მინისტრთა თბილისის (1996წ.) კონფერენციის გადაწყვეტილებათა რეალიზაცია. მათ შესაბამისად, ტრასეკას წარმატების მნიშვნელოვანი პირობებია:

1. ტრასეკას კავკასიური ნაწილის ჩართვა შავი ზღვის პანევროპულ სატრანსპორტო არეალში (PETRA), ან ტრასეკას კავკასიური ნაწილისთვის არსებული 10 პანევროპული დერეფნის სტატუსის მინიჭება;
2. პანევროპულ დერეფნებთან (კერძოდ, მე-4, მე-7, მე-8 და მე-9 დერეფნებთან) დაკავშირება;
3. ხმელთაშუა ზღვის აუზის სატრანსპორტო სისტემასთან დაკავშირება;
4. მარშრუტის განვითარება აღმოსავლეთის მიმართულებით და აზიის სატრანსპორტო დერეფნებთან (ESKAP –ის პროექტები) დაკავშირება.

საქართველოზე გამავალი სატრანსპორტო დერეფნების განვითარების მნიშვნელოვან პოტენციალს ქმნის პროექტების განხორციელება შავი ზღვის ეკონომიკური თანამშრომლობის ორგანიზაციის ფარგლებში. საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის საერთაშორისო სისტემაში ინტეგრაციის უახლოესი მიმართულებებია:

1. რეგულარული სარკინიგზო, ჰორიზონტალური და ვერტიკალური ტვირთდამუშავების ტიპის გემებით შავი ზღვისა და ხმელთაშუა ზღვის აუზის ქვეყნებში ტვირთგადაზიდვების უზრუნველყოფა;
2. ევროპასთან დასაკავშირებლად სამდინარო ტრანსპორტის გამოყენება (დუნაი-რეინ-მანი სისტემა) ტვირთების გადასაზიდად შავი ზღვის საქართველოს ნავსადგურებიდან (ე. წ. მდინარე-ზღვის პრინციპი);
3. სამხრეთის (თურქეთი) მიმართულებით სარკინიგზო ხაზების განვითარება;
4. საჰაერო დერეფნის განვითარებადასავლეთ-აღმოსავლეთ და ჩრდილოეთსამხრეთის მიმართულებებით;
5. საავტომობილო გზების განვითარება ჩრდილოეთის (რუსეთი) და სამხრეთის (თურქეთი) მიმართულებებით;
6. პოლიტიკური მოწესრიგების შემდეგ აფხაზეთზე საავტომობილო და სარკინიგზო მიმოსვლის აღდგენა.

საზღვაო გადაზიდვები - ეს ტვირთის გადატანის ერთერთი ყველაზე გავრცელებული და ეფექტური საშუალებაა. საზღვაო ნაოსნობა უმნიშვნელოვანეს როლს ასრულებს მსოფლიო ეკონომიკაში, იკავებს რა ცენტრალურ ადგილს ერთიანი გლობალური სატრანსპორტო სისტემის ფორმირებაში ტვირთების გადასატანად. საზღვაო ნავსადგური მეტად მნიშვნელოვანი სატრანსპორტო კვანძია, სადაც წარმოებს ტვირთების დატვირთვა-გადმოტვირთვა და დასაწყობება. პორტში ხდება სატრანსპორტო დოკუმენტების გაფორმება და გემების დამატებითი ტექნიკური მომსახურება. პორტში შესაძლებელია მოხდეს ტვირთების გადანაწილება, დახარისხება, გადამუშავება, შეფუთვა. სამგზავრო გემები პორტში იღებენ მგზავრებს.

ვაჭრობის განვითარებაში, გაეროს კონვენცია, საზღვაო პორტების კლასიფიკაციას აწარმოებს სამი თაობის მიხედვით. ეს კლასიფიკაცია ეყრდნობა შემდეგ კრიტერიუმებს:

1. პორტის განვითარების პოლიტიკა;
2. საპორტო საქმიანობის ევოლუცია;
3. საპორტო სტრუქტურებისა და ორგანიზაციების ინტეგრაციის საკითხი.

დღეისთვის განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭება მომსახურების სერვისს. ამიტომ განასხვავებენ პორტების სამ თაობას: **პირველი თაობის პორტები** ფუნქციონირებდნენ 1960წ-მდე და ემსახურებოდნენ მხოლოდ საზღვაო და საკონტინენტო ტრანსპორტირებას. კლიენტები იყვნენ გემთფლობელები და არა ტვირთის მფლობელები. პორტებში ხდებოდა ტვირთის დატვირთვა, განტვირთვა, შენახვა.

მეორე თაობის პორტები ხასიათდებიან მომსახურების უფრო ფართო სპექტრით, რომელსაც გააჩნია კომერციული განზომილება. 1970-იან წლებში პორტები დაუახლოვდნენ მრეწველობას და გარდაიქმნენ „ინდუსტრიალურ პორტებად“. დიდი მოცულობის ნედლეულის გადაზიდვებმა წარმოშვეს დიდი ტონაჟის ტანკერები.

მესამე თაობის პორტები წარმოჩინდნენ 1980-იან წლებში, როცა წარმოიშვა ინტეგრირებული ლოჯისტიკური ჯაჭვები წარმოებასა და გამსაღებელს შორის. ამ თაობის პორტებისთვის დამახასიათებელია ვიწრო სპეციალიზაციის ტერმინალები, უფრო რთული დამტვირთვა-განმტვირთვა მოწყობილობები და კონტეინერები. დღეისთვის პორტები ასტიმულირებენ ეკონომიკას და ვაჭრობას და გააჩნიათ

გამნაწილებლის ფუნქცია გლობალური მასშტაბებით. ამ თაობის პორტებში შეიძლება განხორციელდეს სატრანსპორტო საქონლის ტექნოლოგიური გადამუშავება, პაკეტირება, გასუფთავება. ყველაზე მნიშვნელოვნად ითვლება მესამე თაობის პორტები. ამ პორტების მენეჯერები და თანამშრომლები ახლებურად უდგებიან მართვისა და განვითარების საკითხებს. მესამე თაობის პორტებში საქმიანობა და მომსახურეობა სპეციალიზირებული ხასიათისაა და შეიძლება გავყოთ შემდეგ კატეგორიებად:

1. ტრადიციული საპორტო მომსახურება;
2. პორტის სამრეწველო სერვისი (სატრანსპორტო საშუალებათა სარემონტო სამუშაოები და მომსახურება);
3. ადმინისტრაციული და კომერციული მომსახურების ეფექტურობა (პორტის სამსახურების მართვის ეფექტურობა, წესრიგი, მუშაობის მოხერხებული გრაფიკი, ყველანაირი დოკუმენტაციის გადამუშავების სისწრაფე);
4. ლოგისტიკური მომსახურეობანი მატერიალური ნაკადების მართვის სფეროში (პორტი განიხილება, როგორც მნიშვნელოვანი რგოლი დამატებითი ღირებულების შექმნის პროცესში, გამგზავნიდან მომხმარებლამდე საქონლის მოძრაობის გზაზე და არა, როგორც დასაწყობების და გადატვირთვის ცენტრი);
5. პორტის საინფორმაციო სერვისი (ხარისხიანი ინფორმაციით უზრუნველყოფა და კლიენტების ხარისხიანი საინფორმაციო მომსახურება).

მსოფლიო ინდუსტრიაში, ავია და სარკინიგზო გადატანების ყველაზე დიდი პორტი საკმაოდ სწრაფად ვითარდება, მაგრამ იგი მაინც საკმაოდ ჩამორჩება ყველაზე მასშტაბურ და ეკონომიკურ ლოჯისტიკურ არხს - წყლით გადაზიდვებს. მსოფლიო ნაწარმის 70% გადაიზიდება ზღვებით და ოკეანეებით კონტეინერების საშუალებით. 80-იანი წლების ბოლოს აზიაზე მოდიოდა მსოფლიო მსხვილი პორტების ნახევარი, ამ საუკუნისთვის სია საგრძნობლად შეიცვალა. პირველ ოცეულში აღმოსავლეთის პორტები ერთნახევარჯერ გაიზარდა, ამავე დროს მათგან ნახევარზე მეტი არის ჩინეთში. ამაში გასაკვირი არაფერია, რადგან აზიიდან ექსპორტის რაოდენობა სხვა ქვეყნებში საკმაოდ დიდია. თანამედროვე საზღვაო ნავსადგურები (პორტები) განეკუთვნებიან მექანიზირებულ სატრანსპორტო კვანძებს. მათ გააჩნიათ ბუნებრივი ან ხელოვნური მისადგომები გემებისთვის,

მექანიზაციის საშუალებები ჩატვირთვა-განტვირთვისთვის, მოწყობილობები ფლოტისთვის საწვავის, წყლის და საკვების მისაწოდებლად, მაცივრები, სასაწყობო ნაგებობები და სხვა.საზღვაო პორტის მუშაობას ახასიათებენ ორი ძირითადი მაჩვენებლით: გამტარუნარიანობით და ტვირთბრუნვით.

გამტარუნარიანობაში იგულისხმება დროის გარკვეულ მონაკვეთში (დღე, თვე, წელი) გემზე დატვირთული ან განტვირთული ტვირთების რაოდენობა ტონებში. ხოლო, პორტის **ტვირთბრუნვა** - არის დროის გარკვეულ მონაკვეთში ფაქტიურად გასული ტვირთის რაოდენობის სიდიდე. იგი ცვალებადია და დომოკიდებულია ტვირთის ნაკადებზე.

ფუნქციონალური თვალსაზრისით არსებობს პორტების დაყოფის კლასიფიკაცია:

1. საერთო დანიშნულების პორტები, სადაც გემების და ტვირთების დამუშავება წარმოებს ერთსა და იმავე მისადგომზე;
2. სპეციალიზებული, სადაც წარმოებს მასიური გარკვეული სახეობის ტვირთების (მაგ. მარცვლეული, ქვანახშირი, ნავთობი და ნავთობპროდუქტები, ხე-ტყე, მადანი) გადამუშავება. პორტში გათვალისწინებულია სპეციალიზებული მისადგომი ხაზები, აღჭურვილი ტვირთების გადაადგილების ასაწევი მექანიზმების სისტემით და გადასტვირთი კომპლექსები.
3. კომბინირებული საზღვაო პორტები - ესენი არიან ყველაზე მსხვილი სავაჭრო პორტები, რომელთაც გააჩნიათ საერთო დანიშნულების და სპეციალიზებული მისადგომები, სპეციალური ადგილები მასიური და ცალობით ტვირთის დასამუშავებლად.

ეკონომიკური მნიშვნელობის მიხედვით (რომელიც ძირითადად გულისხმობს ტვირთბრუნვას) საზღვაო პორტები იყოფა: მსოფლიო მნიშვნელობის - განსაკუთრებით დიდი ტვირთბრუნვის მქონე (ემსახურება ძირითადად საკონტინენტთაშორისო გადაზიდვებს); საერთაშორისო - დიდი ტვირთბრუნვით (აკავშირებს ერთი აუზის ქვეყნებს) და შიგასახელმწიფოებრივი.

დღეისთვის მსოფლიოში 7000-ზე მეტი პორტი და 5500-ზე მეტი პორტპუნქტია. მათ წარმოშობაზე მოქმედებს შემდეგი ფაქტორების კომპლექსი:ფიზიკოგეოგრაფიული,

ეკონომიკური, ისტორიული, პოლიტიკური და სხვა. მსოფლიოს უმსხვილესი პორტების 2/3 თავმოყრილია ატლანტიკის ოკეანის სანაპიროზე. ჩვეულებრივად მსხვილი პორტები განლაგებული არიან კონტინენტების სანაპიროებთან, უმეტესად მრეწველობის მიხედვით განვითარებულ ქვეყნებში, კარგად განვითარებული სატრანსპორტო ქსელით. მაგ. აშშ-ს ატლანტიკურ სანაპიროზე არსებულ პორტებს შორის დაშორება დაახლოებით 150კმ-ია, ხოლო წყნარი ოკეანის სანაპიროზე 300 კმ. პორტების დიდი რაოდენობაა ევროპაში, აზიაში -იაპონიაში.

ჩვეულებრივ პორტის ტვირთბრუნვა განისაზღვრება საერთაშორისო და არა შიგა გადაზიდვებით. ეს განსაკუთრებით ახასიათებს დასავლეთ ევროპის კონტინენტალურ პორტებს. უნივერსალურ საზღვაო პორტებში წარმოებს მშრალი ან თხევადი ტვირთების გადამუშავება და მგზავრთა გადაყვანა სამგზავრო ლაინერებით (ინგ.-სახაზო გემი, შორეული ნაოსნობის დიდი სწრაფმავალი სამგზავრო, ზოგჯერ სატვირთოც). ასეთ პორტებში კარგადაა განვითარებული მომსახურების მრავალი სფერო. დღეს სულ უფრო დიდი მნიშვნელობა ენიჭება სპეციალიზირებულ პორტებს. ისინი საშუალებას იძლევა შემცირდეს გემების დგომის დრო, შემცირდეს დანახარჯები მათ დამუშავებაზე, ფართოდ დაინერგოს დატვირთ-განმტვირთავი სამუშაოების შესასრულებლად მექანიზაცია და ავტომატიზაცია. ზოგიერთი სპეციალიზირებულ პორტი აღწევს უზარმაზარ ტვირთბრუნვას. მაგ. ნავთობის პორტის მენა-ელ-ახმადის (კუვეიტი) ჯამური ტვირთბრუნვა აღემატება ნორვეგიისა და დანიის ყველა პორტის ერთად აღებულ ტვირთბრუნვას. მიუხედავად ამისა ეს პორტი არ მიეკუთვნება მსოფლიოს უმსხვილეს პორტს, რადგან მასში არასაკმარისადაა განვითარებული სრული საპორტო კომპლექსი და არ წარმოადგენს გემთსავალი ხაზების რეგულარულ ბაზარს. დღეს მსოფლიოში დომინირებს ნავთობის პორტები.

2.2 პროექტი- ანაკლიის დრმაწყოლოვანი პორტი

ბევრისთვის უცნობი ფაქტია, რომ ანაკლიის პორტის მშენებლობის იდეა ჯერ კიდევ მეოცე საუკუნეში, 1960-იან წლებში გაჩნდა. პირველი ნახაზები, რომელმაც დღევანდელ დღემდე მოაღწია, 1974 წლით არის დათარიღებული. ნავსადგურის პირველი მცდელობა 1960-იანი წლების ბოლოთი თარიღდება. იდეის განხორციელებისკენ გადადგმული პირველი ნაბიჯი სანაპიროზე პირსის აშენება იყო. ფაქტია, მაშინ ეს პროექტი ვერ განხორციელდა სხვადასხვა მიზეზებით. 2016 წელს კი, "ანაკლიის განვითარების კონსორციუმმა" და სახელმწიფომ ერთობლივად დაიწყეს პროექტზე მუშაობა. ჯერ ანაკლიის პორტის საპროექტო ტერიტორიის კვლევა ჩატარდა, შემდეგ კი მშენებლობისთვის მოსამზადებელი სამუშაოები.

პროექტის პირველი მონახაზი 1974 წელს ჩნდება, როცა ანაკლიის მისადგომების ათვისებისთვის, ოკეანოლოგ ზენკოვიჩის ავტორობით გეგმა შეადგინეს. 1980-იანი წლების დასაწყისში ანაკლიის პორტს კვლავ უბრუნდებიან. ამ პერიოდით თარიღდება პროფესორ არჩილ კიკნაძისა და არქიტექტორ გიორგი მეტრეველის ანაკლიის პორტის პროექტი. 1986 წელს მომზადებულ კვლევაში კი „საქნაპირდაცვის“ სამსახური მაშინდელ მთავრობას რეკომენდაციას უწევს, რომ ანაკლია საქართველოს სანაპიროზე დრმაწყოლოვანი პორტის მშენებლობისთვის საუკეთესო ადგილია. 1993-93 წლებში საქართველოს მთავრობას ბათუმის პარალელურად ანაკლიაში ნავთობტერმინალის მშენებლობის მცდელობა ჰქონდა. 1997 წელს ანაკლიაში პორტის მშენებლობით დაინტერესებულმა ისრაელის მეწარმეთა ჯგუფმა ტრანსპორტის სამინისტროს მიმართა. თუმცა, მათ შესაბამისი ბიზნესგეგმა არ წარუდგენიათ. პორტის საპროექტო წინადადებები 1998-1999 წლებში კვლავ გაიხსენეს, რომელიც ქართულ-უკრაინულმა კონსორციუმმა „ეგრისმა“ წარადგინა. მოგვიანებით, 2000 და 2001 წლებში ანაკლიის პორტის მშენებლობისთვის საერთაშორისო ტენდერი ორჯერ გამოცხადდა. ტენდერებში 12-მდე საერთაშორისო კომპანიის განაცხადები ფიქსირდება. თუმცა, აფხაზეთთან გამწვავებული მდგომარეობის გამო, პროცესი ვერ დასრულდა.

2002 წელს ანაკლიის გეგმარების ალტერნატიული ვარიანტი შეიქმნა, რომელიც „მშენპროექტმა“ დაამუშავა. 2010 წელს ანაკლიის პორტი ისევ აქტუალური ხდება გახმაურებული პროექტის „ლაზიკის“ სახელწოდებით. ანაკლიაში ქალაქის და პორტის მშენებლობა 2012 წელს უნდა დაწყებულიყო, თუმცა ეს პროექტიც განუხორციელებელი დარჩა. 2013 წელს მთავრობამ იაპონურ კომპანია PADECO-ს ანაკლიაში ღრმაწყლოვანი პორტის მიზანშეწონილობის კვლევა დაუკვეთა; კომპანიამ პორტის აშენების საუკეთესო ადგილი გამავლინა.

პროექტის ადგილმდებარეობა

პროექტი განხორციელდება საინვესტიციო ტერიტორიაზე, რომელსაც საქართველოს მთავრობა აგკ-ს (ანაკლიის განვითარების კონსორციუმი) გადასცემს. საინვესტიციო ტერიტორია მდებარეობს საქართველოს შავი ზღვის სანაპიროზე, მდინარე ენგურისა და სოფელ ანაკლიის სამხრეთით, ხოლო კოლხეთის ეროვნული პარკიდან ჩრდილოეთით. საქართველოს მთავრობამ ანაკლიის განვითარების კონსორციუმს საინვესტიციო ტერიტორია გადასცა ანაკლიის ღრმაწყლოვანი ნავსადგურის განვითარების ყველა ფაზისათვის. განვითარების პირველი ფაზის უდიდესი ნაწილი მოქცეულია საინვესტიციო ტერიტორიის ჩრდილოეთ ნაწილში.

პროექტის კონცეფცია

პროექტის მიზანია განავითაროს და აამოქმედოს საკონტეინერო ტერმინალი, რომელიც შესძლებს წლიურად დაახლოებით 8 მილიონი ტონა საკონტეინერო ტვირთის მომსახურებას (დაახლოებით 790,000 TEU). საკონტეინერო ტერმინალი მოიცავს სხვადასხვა საზღვაო და სახმელეთო ინფრასტრუქტურულ ერთეულებს. საზღვაო ინფრასტრუქტურა წარმოდგენილი იქნება შემდეგით:

1. ტალღმტეხი, რომელიც განკუთვნილია ნავსადგურს ტალღებისაგან დასაცავად.
2. საკონტეინერო ხომალდების მისადგომი, სადაც ასევე განთავსდება საკონტეინერო ამწეგადამტვირთავები.
3. მისასვლელი არხი, მოსაბრუნებელი აუზი და ნავმისადგომი ჯიბე სატვირთო ხომალდების მანევრირებისა და ლუზის ჩაშვების გასაადვილებლად.

4. სამომსახურეო გემების ნავსადგომი, ასევე შესაძლოა მოეწყოს სანაპირო დაცვის ბაზაც, სადაც განთავსდება გამცილებელი, გამწევი და სანაპირო დაცვის საპატრულო ხომალდები.
5. დამხმარე სანავიგაციო საშუალებები პორტიდან და პორტის მიმართულებით ყველა ხომალდის უსაფრთხო ნავიგაციის უზრუნველსაყოფად.

სახმელეთო ინფრასტრუქტურა წარმოდგენილი იქნება შემდეგით :

1. საკონტეინერო ეზო, პორტში შემოტანილი და პორტიდან გატანილი კონტეინერების განსათავსებლად;
2. სატვირთო მანქანების გამშვები ჭიშკარი, იმ კონტეინერების გადაადგილების ადმინისტრირებისათვის, რომლებიც სატვირთოებსა და საკონტეინერო ეზოს შორის გადაადგილდება;
3. შერეული ეზო, მატარებლებსა და საკონტეინერო ტერმინალს შორის კონტეინერების გადატვირთვის საქმიანობისათვის.
4. შენობები. იმ საპორტო მომსახურებისა და ფუნქციების განსახორციელებლად, რომლებიც აუცილებელია საკონტეინერო ტერმინალის ეფექტური მუშაობისათვის;
5. კომუნიკაციები, რომელიც მოიცავს ელექტროენერჯის, წყალმომარაგებისა და წყალარინების სისტემებს.
6. უშიშროების სისტემა, პერიმეტრული შემოღობვა და შესასვლელის კონტროლი.

ნავსადგურის პირველი ფაზის ტერიტორიაზე, ხმელეთის გასწვრივ მოეწყობა დაახლოებით 625 მ სიგრძის მისადგომი კედელი კონტეინერების ხომალდებისთვის და დამატებითი სიგრძე მომსახურე ხომალდებისთვის. მისადგომი კედელთან მოწყობა ორი ნავმისადგომი, სადაც შესაძლებელი იქნება 300 მეტრამდე სიგრძის, 10,000 TEU საკონტეინერო გემების მიღება. ეს იქნება ფოლადის ხიმინჯებისა და გრუნტის ანკერების კომბინირებული კედელი, რომელიც აღჭურვება დამცავი ცხაურებით, მისაბმელი ბოძებით და უსაფრთხოების კიბეებით. მისადგომ კედელს ექნება დაახლოებით +3.5m.BZ სიმაღლის ბეტონის ბაქანი, სადაც დამონტაჟდება სპეციალური სარკინიგზო სისტემა, რომელიც განკუთვნილია სანაპირო-საკონტეინერო ამწეგადამტვირთავებისათვის.

მისადგომ კედელზე დაგეგმილია 4 ასეთი ამწეგადამტვირთავის მონტაჟი, საკონტეინერო ხომალდების ჩატვირთა-გადმოტვირთვის მიზნით. ამას გარდა, ტვირთბრუნვის გაზრდის შემთხვევაში დამატებითი მოეწყობა ორი სანაპიროსაკონტეინერო ამწე-გადამტვირთავი. მოეწყობა მისადგომი არხი, მოსაბრუნებელი აუზი და ნავმისადგომი ჯიბეები, რათა შესაძლებელი იყოს ხომალდების უსაფრთხო მოძრაობა ნავსადგურის მიმართულებით და ნავსადგურიდან, მათი უსაფრთხო მანევრირება და ნავმისადგომთან უსაფრთხოდ მისვლა. მისადგომი არხი ღია ზღვას მოსაბრუნებელ აუზთან დააკავშირებს. კოლხეთის ეროვნული პარკის საზღვაო ნაწილთან თანხვედრის თავიდან ასაცილებლად, მისადგომი არხი მიმართული იქნება დაახლოებით სამხრეთ-დასავლეთიდან ჩრდილო-აღმოსავლეთისაკენ. არხის სავარაუდო სიგრძე 2,000 მეტრი იქნება, სიგანე კი - 230 მეტრი (მოსახვევებში სიგანე 260 მეტრს მიაღწევს). მოსაბრუნებელი აუზი მისადგომ არხს საკონტეინერო ტერმინალთან დააკავშირებს. მოსაბრუნებელი აუზის დიამეტრი დაახლოებით 600 მეტრი იქნება. მისადგომი კედლის მიმდებარედ მოხდება ფსკერის დაღრმავება, საკონტეინერო ხომალდებისათვის კედელთან მისადგომად სპეციალური ჯიბეების მოსაწყობად (ნახაზი 4-2). ნავმისადგომი ჯიბეებში წყლის სიღრმე დაახლოებით -17.6mBZ ინება. მისადგომი არხის, მოსაბრუნებელი აუზის და ნავმისადგომი ჯიბეების წინასწარი პროექტის მოსამზადებლად და მათ მოსაწყობად საჭირო ფსკერდაღრმავებითი სამუშაოების მოცულობის შესაფასებლად გამოყენებული იქნა ზღვის ფსკერის დეტალური გეოტექნიკური კვლევის მონაცემები. გრუნტის შესასწავლად გამოყენებული იქნა 39 ბურღილი, 22 ვიბრო-კერნი და 74 კონუსური შეღწევადობის ტესტი (CPT); კვლევით მოცული იქნა ნავსადგურის პირველი ფაზის მთელი საზღვაო ტერიტორია, მისადგომი არხის, მოსაბრუნებელი აუზის და ნავმისადგომი ჯიბეების ჩათვლით.

სახმელეთო ინფრასტრუქტურა

საკონტეინერო ეზოს დანიშნულებათა ნავსადგურის გავლით ექსპორტირებულ-იმპორტირებული კონტეინერების დროებითი განთავსება. მისი საერთო ფართობი დაახლოებით 30 ჰექტარია, სადაც კომპაქტურად დასაწყობდება კონტეინერები და იმუშავებს კონტეინერების მომსახურებისათვის საჭირო ტექნიკა. საკონტეინერო ეზო დაფარული იქნება დიდ დატვირთვაზე გათვლილი მყარი საფარით (მაგ., ბეტონის ან

ასფალტ-ბეტონის საფარით), რომლის ზედაპირიც მეტ-ნაკლებად სწორი იქნება, რაც საჭიროა კონტეინერების დასაწყობებისა და კონტეინერების გადამტვირთავი ერთეულების მუშაობის უზრუნველსაყოფად.

საკონტეინერო ეზოში მოეწყობა განათების მაღალი ძელი, რათა შესაძლებელი იყოს 24-საათიანი ფუნქციონირება. კონტეინერების შტაბელები 7 კონტეინერის სიმაღლის და 10 კონტეინერის სიგანის იქნება. კონტეინერების სამართავად და გადასაადგილებლად დაგეგმილია სხვადასხვა ერთეულების, მათ შორის: დიზელის პნევმატურსაბურავიანი საკონტეინერო ამწეგადამტვირთავების, სატერმინალო საწევრების და სხვა დამხმარე ტექნიკის (მაგ., საკონტეინერო დამტვირთველების) გამოყენება. საწყის ეტაპზე გათვალისწინებულია დაახლოებით 12 ერთეული პნევმატურსაბურავიანი საკონტეინერო ამწე-გადამტვირთავისა და 30 ერთეული სატერმინალო საწევარის გამოყენება, ხოლო ტვირთბრუნვის გაზრდის შემთხვევაში უზრუნველყოფილი იქნება დამატებითი ტექნიკა.

სატვირთო მანქანების გამშვები ჭიშკარი იმოქმედებს როგორც ადმინისტრაციული და საკონტეინერო ტერმინალზე შემოსული სატვირთო ავტომანქანების საკონტროლო პუნქტი. ჭიშკარი განთავსდება საკონტეინერო ეზოსა და შიდა და გარე გზებს შორის. მისი მთავარი კომპონენტი იქნება მრავალზოლიანი სამოდრაო სივრცე, სადაც წარმოდგენილი იქნება დაახლოებით რვა შემომავალი და შვიდი გამავალი ზოლი, შლაგბაუმი (მაგ., ბარიერები) და ჯიხურები, რომლებიც გააკონტროლებს ტერმინზე შემოსულ და ტერმინალიდან გასულ სატვირთო მანქანებს. სატვირთო მანქანების გამშვები ჭიშკართან ასევე მოეწყობა: კონტეინერების სურათების გადასაღები კამერები; სატვირთო მანქანების სასწორი, რომელიც საჭიროა საექსპორტო ტვირთის ასაწონად; საბაჟო შემოწმების უბანი, სადაც შემოწმდება შემოსული ტვირთი; პრობლემების გადაჭრის უბანი, რომელიც განკუთვნილი იქნება დოკუმენტებში არსებული შეუსაბამობების გასარკვევად და უშიშროებისთვის საჭირო ინფრასტრუქტურა.

შერეული სარკინიგზო ეზოს დანიშნულებაა კონტეინერების გადაზიდვა კონტეინერების ტერმინალსა და რკინიგზას შორის. საწყის ეტაპზე აქ წარმოდგენილი იქნება ოთხი სარკინიგზო ხაზი, რომელთაგან თითოეულის მუშა სიგრძე დაახლოებით 720 მეტრი

იქნება. სარკინიგზო ეზო ისე მოეწყობა, რომ პნევმატურ საბურავიან საკონტეინერო ამწეებსა და საკონტეინერო დამტვირთველებს შეეძლოთ კონტეინერების გადაადგილება მატარებლებსა და მისაბმელიან საწევარებს შორის. გარდა ამისა, სარკინიგზო ეზო აღიჭურვება სარკინიგზო ტვირთების დასამუშავებლად, მათ შორის ინსპექტირების, აწონვისა და საბაჟო შემოწმებისათვის საჭირო ერთეულებით. ნავსადგურისა და საკონტეინერო ტერმინალის ეფექტური ფუნქციონირებისათვის აშენდება რიგი შენობა-ნაგებობებისა. კერძოდ, დაგეგმილია შემდეგი შენობების უზრუნველყოფა:

1. საოპერაციო და ადმინისტრაციული კორპუსი, რისთვისაც გამოყენებული იქნება იუსტიციის სამინისტროს არსებული შენობა.
2. ტექ. მომსახურების შენობა-ნაგებობები, რომლებიც უზრუნველყოფს საკონტეინერო ტერმინალის ტექნიკის მომსახურებას.
3. მუშა-მოსამსახურეთა მიმღები შენობა, რომლის მეშვეობითაც მოხდება მუშახელის მართვა.
4. კონტეინერების სამომსახურეო ნაგებობა, სადაც მოხდება კონტეინერების შეკეთება და დასუფთავება.
5. საბაჟოს შენობა, მეზაჟეებისა და საბაჟო საქმიანობისათვის.
6. მომხმარებელთა მომსახურების შენობა, სატვირთო მანქანების ადმინისტრირების ხელშესაწყობად;
7. უშიშროების/დაცვის პუნქტი, ნავსადგურის უშიშროების უზრუნველყოფის მიზნით;
8. სველი წერტილებით აღჭურვილი მოსასვენებელი შენობა საკონტეინერო ტერმინალში დასაქმებული პერსონალისათვის;
9. სახანძრო სადგური საგანგებო სიტუაციებზე რეაგირების უზრუნველსაყოფად;
10. საკონტეინერო საოპერაციო შენობა, საკონტეინერო ოპერაციების კონტროლისა და მართვის უზრუნველსაყოფად.

კომუნიკაციები

ნავსადგურის პირველი ფაზის ფარგლებში კომუნიკაციის სისტემები, მათ შორის:

1. ელექტრომომარაგების სისტემა (ქვესადგური და ავარიული ელექტრომომარაგების სისტემები), რომელიც უზრუნველყოფს ელექტროენერჯის მიწოდებას ნავსადგურის

ტერიტორიაზე წარმოდგენილი ყველა ინფრასტრუქტურული ერთეულისათვის, მათ შორის საკონტროლო-გამზომი სისტემისათვის, უშიშროებისა და ვიდეომეთვალყურეობის სისტემებისათვის (CCTV), ტელეკომუნიკაციის, მონაცემთა ბაზის ქსელისა, დამიწებისა და მეხამრიდი სისტემებისათვის.

2. სასმელი წყლით მომარაგების სისტემა. არსებული მუნიციპალური წყალმომარაგების სისტემა საკმარისი იქნება ნავსადგურისათვის. ნავსადგური დაკავშირებული იქნება წყალმომარაგების არსებულ ქსელთან, რომელიც გადაკვეთს ნავსადგურის პირველი ფაზის ტერიტორიას.
3. საკანალიზაციო სისტემა. არსებული მუნიციპალური საკანალიზაციო სისტემა და გამწმენდი ნაგებობა საკმარისი იქნება ნავსადგურისათვის. ნავსადგური დაკავშირებული იქნება კანალიზაციის არსებულ ქსელთან, რომელიც გადაკვეთს ნავსადგურის პირველი ფაზის ტერიტორიას.
4. სანიაღვრე წყლების სადრენაჟო სისტემა.
5. სახანძრო წყალმომარაგების სისტემა, რომელიც ზღვის წყალს გამოიყენებს.

გემების მომსახურება

ნავსადგურის განვითარების პირველი ფაზა უზრუნველყოფს გემების სხვადასხვა სახის მომსახურებას. არსებული წინასწარი პროექტი მიაწოდებს ყველა იმ სახის მომსახურებას, რომლებსაც მოითხოვს საერთაშორისო სახელმძღვანელო სტანდარტები (ანუ PIANC-ის სტანდარტები), მათ შორის უზრუნველყოფილი იქნება სასმელი წყლით მომარაგება, რაც საშუალებას მისცემს გემებს შეავსონ მტკნარი წყლის მარაგი. ასევე, საჭიროების შემთხვევაში, მოხდება ნარჩენების მიღება. ნავსადგური იმგვარად დაპროექტდა, რომ მინიმუმამდეა დაყვანილი საკონტეინერო გემების ნავმისადგომზე ყოფნის დრო. შესაბამისად, ნავსადგურის პირველი ფაზა არ უზრუნველყოფს ნარჩენების მიმღებ სპეციალურ ნაგებობას, რომელიც მიიღებდა საკანალიზაციო წყლებს, მყარი საყოფაცხოვრებო და სხვა ტიპის ნარჩენებს. ამის ნაცვლად, ნავსადგური უზრუნველყოფს მობილურ მიმღებ საშუალებებს (მაგ., ტანკერებს საკანალიზაციო წყლების და კონტეინერებს მყარი საყოფაცხოვრებო ნარჩენებისათვის), სავარაუდოდ

გარეზუნკერებიან ბარჟებს, ვიდრე მომავალში ნარჩენების მიღების საჭიროება არ გაჩნდება.

ანაკლიის პორტი საქართველოს პირველი ღრმაწყლოვანი პორტია. ის აღჭურვილი იქნება თანამედროვე ტექნიკითა და ინფრასტრუქტურით. უმაღლესი ხარისხის მომსახურებასთან ერთად, ეს ფაქტორები შეუწყობს ხელს პორტის პროდუქტიულობას, ეფექტურობასა და საიმედოობას. ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის პირველი ფაზის მშენებლობის დასრულება და გახსნა 2020 წელს იგეგმება. მთლიანობაში, პორტი 9 ფაზად განვითარდება. ინვესტიციის საერთო რაოდენობა კი 2.5 მილიარდ დოლარს შეადგენს. პორტის სიღრმე 16 მეტრი იქნება, რაც საშუალებას მისცემს მას, მიიღოს 10,000 კონტეინერიანი (TEU) გემები. მნიშვნელოვანია საქართველოს მთავრობის ჩართულობა პორტის განვითარებაში. ის უზრუნველყოფს უახლეს საგზაო და სარკინიგზო კავშირს ნავსადგურთან. საქართველოს მთავრობა პასუხისმგებელია მოსახლეობის განსახლების პროექტზე, რომელიც საერთაშორისო სტანდარტების მიხედვით განხორციელდა. საქართველოს მთავრობასა და „ანაკლიის განვითარების კონსორციუმს“ შორის გაფორმებული საინვესტიციო ხელშეკრულების მიხედვით, კონსორციუმს პორტი გადაეცა აღნაგობის უფლებით, 52 წლის ვადით, Build-Operate-Transfer-ის (BOT) პრინციპით. ამ შეთანხმების ფარგლებში, საქართველოს მთავრობა „ანაკლიის განვითარების კონსორციუმს“ უზრუნველყოფს 330 ჰა სახმელეთო და 225 ჰა საზღვაო ტერიტორიით, რათა კონსორციუმმა განავითაროს, ააშენოს და ოპერირება გაუწიოს მას. 2017 წლის 30 ოქტომბერს „ანაკლიის განვითარების კონსორციუმმა“ მიიღო მშენებლობის დაწყების ოფიციალური ნებართვა, პირველი ფაზის განსახორციელებლად.

I ფაზა

I ფაზაში ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის გამტარუნარიანობა 9.3 მილიონ ტონას მიაღწევს. პირველი ფაზის მშენებლობის დასრულება იგეგმება 2020 წლისთვის, რის შემდეგაც შესაძლებელი გახდება პანამაქსის და პოსტპანამაქსის ტიპის გემების მიღება.

I ფაზის მახასიათებლები:

ნავსადგურის კედელი: 625 მეტრი

სიღრმე: 16 მეტრი

ნავმისადგომების რაოდენობა: 2

კონტეინერების ამწეები: 4-დან 6-მდე

RTG ტიპის ამწეები: 12-დან 18-მდე

ჯებირი : 1600 მეტრი

პორტის ოპერაციების ხანგრძლივობა წელიწადში: 95% +

ინტერმოდალური ეზო: 800 მეტრის სიგრძის 10 გზა

„ანაკლიის განვითარების კონსორციუმმა“ დაასრულა პორტის კონცეპტუალურ დიზაინზე მუშაობა და წარადგინა 9 ფაზის გენერალური გეგმა. დიზაინის მიხედვით, ანაკლიის პორტი შეძლებს დაწინაურდეს რეგიონში არსებულ კონკურენტებთან შედარებით, საუკეთესო საგზაო, სარკინიგზო და საკომუნიკაციო ინფრასტრუქტურითა და ინოვაციური აღჭურვილობით. პორტს ექნება საშუალება მიიღოს 10 000 კონტეინერიანი (TEU) გემები. პირველი ფაზის განმავლობაში მოხდება 60 ჰა სახმელეთო ტერიტორიაზე საკონტეინერო ტერიმინალის მშენებლობა, რომელიც 900 000 კონტეინერსა და 1.5 მილიონ ტონა ტვირთს დაიტევს.

ღრმაწყლოვან პორტის ოპერატორი და ინვესტორია ამერიკული კომპანია „ SSA Marine“ . პორტს აშენებს, „თიბისი“ ჯგუფი, ამერიკულ კომპანია „ Conti International“ - თან ერთად, რომლის წარმომადგენელი საქართველოში და ტენდერში გამარჯვებული არის „ANAKLIA DEVELOPMENT CONSORTIUM“ (ანაკლიის განვითარების კონსორციუმი), კომპანიის დამფუძნებელი კი ბიზნესმენი მამუკა ხაზარაძეა. საქართველოს მთავრობა ანაკლიის განვითარების კონსორციუმს გადასცემს ე.წ. საინვესტიციო ტერიტორიას, რომელიც გამოყენებული იქნება ნავსადგურის განვითარების პირველი ფაზისათვის (და მომავლი 2-9 ფაზებისათვის). ამ ტერიტორიის დაახლოებით მესამედი ამჟამად საქართველოს მთავრობის საკუთრებაშია, ხოლო მიწის დანარჩენი ნაწილი საქართველოს მთავრობამ უნდა შეისყიდოს. შესასყიდი ნაწილი დაახლოებით 525 ნაკვეთს (მათ შორის დაახლოებით 50 სამოსახლოა), რომელიც დაახლ. 330 პირის საკუთრებაშია.

განსახლების სამოქმედო გეგმა

საქართველოს მთავრობა (სახელმწიფო ქონების ეროვნული სააგენტოს მეშვეობით) მიწის შეძენას ახორციელებს „განსახლების პოლიტიკის ჩარჩო-დოკუმენტისა“ და „განსახლების სამოქმედო გეგმის“ (RAP) შესაბამისად (სახელმწიფო ქონების ეროვნული სააგენტო, 2015 წ.). ხსენებული დოკუმენტები დამტკიცებულია საქართველოს მთავრობის #247 განკარგულებით „ანაკლის ღრმაწყლოვანი ნავსადგურის განსახლების პოლიტიკის სახელმძღვანელო-ჩარჩოდოკუმენტისა და განსახლების სამოქმედო გეგმის დამტკიცებისა და შესაბამისი ღონისძიებების გატარების შესახებ“ (13 თებერვალი, 2017 წ.). განსახლების სამოქმედო გეგმა მომზადებულია შემდეგი სტანდარტების შესაბამისად:

1. IFC-ის სამოქმედო სტანდარტი 5 (PS 5) „მიწის შესყიდვა და იძულებითი განსახლება“ (IFC Performance Standard 5 (PS 5) on Land Acquisition and Involuntary Resettlement, IFC, 2012).
2. EBRD-ის სამოქმედო სტანდარტი 5 (PR 5) „მიწის შესყიდვა, იძულებით განსახლება და ეკონომიკური ადგილმონაცვლეობა“ (EBRD Performance Requirement 5 (PR 5) on Land Acquisition, Involuntary Resettlement and Economic Displacement (EBRD, 2014).

საქართველოს მთავრობამ და ანაკლის განვითარების კონსორციუმმა, განსახლების პროცესის განხორციელებისა და მეთვალყურეობის მიზნით, ჩამოაყალიბეს საორგანიზაციო კომიტეტი.

საზღვაო საუშაოებს მსოფლიოში ერთ-ერთი უდიდესი დამალრმავებელი გემი “ათენა” ახორციელებს, რომელიც უკვე ანაკლის სანაპიროზეა მობილიზებული. “ათენას” გამოყენებით, ღრმაწყლოვანი პორტის ტერიტორიაზე მოხდება ფსკერის დალრმავება; ზღვიდან 5 მლნ კუბურ მეტრამდე ქვიშის ამოღება (რეკლამაცია) და ნაპირზე განთავსება. საზღვაო მშენებლობას საერთაშორისო ტენდერში გამარჯვებული, მსოფლიოში ერთ-ერთი ლიდერი საზღვაო-ინფრასტრუქტურული კომპანია Van Oord-ი ჩაატარებს. დამალრმავებელ გემ “ათენასთან” ერთად, ანაკლის პორტის ტერიტორიაზე მობილიზებულია რეკლამაციის მასშტაბური სამუშაოებისთვის მოდერნიზებული მძიმე ტექნიკა და სადრენაჟო სისტემა. ტერიტორიაზე დამონტაჟებულია 2.5 კმ სიგრძის, წყალზე მოტივტივე მილები; ასევე, ვერტიკალური დრენაჟები, რომელთა ჯამური სიგრძე 3,500 კმ-ს უტოლდება. აშენებულია 10 კმ-ის სიგრძის დამბა ზღვიდან ამოღებული დიდი

რაოდენობით ქვიშის დასაკავებლად და 2,5 კმ-ის სიგრძის სამელიორაციო არხი. 110 ჰა ფართობის ტერიტორია სრულად გასუფთავებულია და მომზადებულია 5 მლნ კუბური მეტრის ქვიშის განსათავსებლად. დამონტაჟებულია წყლის მარეგულირებელი სისტემა. 110 ჰა ფართობის ტერიტორიაზე მოხსნილი და დასაწყობებულია მიწის ნაყოფიერი (ჰუმუსოვანი) ფენა.

ანაკლიაში უკვე დაიწყო მუშაობა “ვან ოორდის” სპეციალისტების გუნდმა, რომლის წევრებიც დაღრმავებისა და დიდ მასშტაბზე გათვლილი საზღვაო ინფრასტრუქტურულ სამუშაოებზე სპეციალიზდებიან. Van Oord-ი მსოფლიოს ტოპ-სამეულის წევრი, 150-წლიანი გამოცდილების მქონე საზღვაო-საინჟინრო და ინფრასტრუქტურული პროექტების მშენებელი კომპანიაა. მან განახორციელა ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის წინასამშენებლო სამუშაოები და ტექნიკურ-ეკონომიკური კვლევები, რაც მოიცავდა შემდეგ მიმართულებებს: ტექნიკურ-ეკონომიკურ კვლევებზე მუშაობის გეგმა და დეტალური სამუშაო გრაფიკი, ბათიმეტრიული და გეოფიზიკური შესწავლა, ტოპოგრაფიული და საჰაერო რუკების შედგენა, სანაპირო მონაცემთა შეგროვება, ქვენიდაგის გეოტექნიკური შესწავლა; შუალედური კვლევები და დაკვირვება. კომპანია მსოფლიოს სხვადასხვა კონტინენტზე საზღვაო და ჰიდრო-საინჟინრო მიმართულებით პროექტების დაგეგმარებასა და შესრულებაზე მუშაობს. მის მიერ განხორციელებულ პროექტებს შორისაა: დუბაის “პალმების კუნძული”, როტერდამის პორტის გაფართოება, სუეცის მეორე არხის აშენება, უდიდესი მილსადენებისა და სხვადასხვა საზღვაო ინფრასტრუქტურული პროექტების მშენებლობა. კომპანია Van Oord-მა ასევე განახორციელა ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის წინასამშენებლო კვლევითი სამუშაოები.

„ანაკლიის განვითარების კონსორციუმი“ აერთიანებს საერთაშორისო ბიზნესლიდერთა გუნდს და მრავალფეროვანი გამოცდილების მქონე კომპანიებს, რომლებიც საქართველოს მთავრობასთან ერთად ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის მშენებლობას და განვითარებას ახორციელებენ. „ანაკლიის განვითარების კონსორციუმში“ შედიან: TBC Holding-ი (საქართველო), Conti International-ი (აშშ), SSA Marine-ს (აშშ), British Wondernet Expres-ი (ცენტრალური აზია) და G-Star Ltd.-ი (ბულგარეთი).

“თიბისი ჰოლდინგი“ (საქართველო) რეგიონული საინვესტიციო და დეველოპერული კომპანიაა, რომლის ჯგუფის წარმომადგენელი ერთ-ერთი უმსხვილესი ქართული ბანკი ლონდონის საფონდო ბირჟაზეა წარმოდგენილი. პორტის მშენებლობის ფარგლებში, „თიბისი ჰოლდინგი“ „ანაკლიის განვითარების კონსორციუმის“ დამფუძნებელი, ძირითადი პარტნიორი და პროექტების დეველოპერია.

„კონტი ინტერნეიშენალი“ (აშშ), რომელიც 1906 წელს დაარსდა, ინფრასტრუქტურულ და სამშენებლო მენეჯმენტში მრავალწლიანი გამოცდილების მქონე კომპანიაა. ის ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის განვითარებას ზედამხედველობს და პროგრამის მენეჯერია (ყველა ეტაპის სამშენებლო სამუშაოები ადგილობრივი და უცხოელი კონტრაქტორი კომპანიების მიერ სრულდება). „კონტინტერნეიშენალი“ „ანაკლიის განვითარების კონსორციუმის“ დამფუძნებელი, ძირითადი პარტნიორი და პროექტების დეველოპერია. ნავსადგურის პირველი ფაზა ექსპლუატაციაში შესვლა დაგეგმილია 2020 წელს და იგი იმუშავებს 2028-2029 წლამდე. პირველი ფაზის ამოცანაა წელიწადში 8 მლნ. ტონა საკონტეინერო ტვირთის გატარება. პირველი ფაზის ტვირთბრუნვის პროგნოზირებული ზრდა ნაჩვენებია ცხრილში 4-4. კონტეინერების საწყისმა ტვირთბრუნვა 2020 წელს უნდა შეადგინოს დაახლ. 300,000 TEU. პროგნოზის მიხედვით, საკონტეინერო ტვირთბრუნვა ტერმინალის ექსპლუატაციაში გაშვებიდან პირველი 5 წლის განმავლობაში, ანუ 2020-2025 წწ. პერიოდში სწრაფად მოიმატებს. შეფასებით, 2025 წელს კონტეინერების ტვირთბრუნვა 650,000 TEU იქნება. 2025 წლის შემდეგ კი კონტეინერების ტვირთბრუნვა სავარაუდოდ კონტეინერების საერთო ბაზრის ზრდის ტემპით (ანუ წელიწადში 3%-5%) გაიზრდება. 2028 წელს კონტეინერების ბრუნვა დაახლოებით 790,000 TEU-ს უნდა მიაღწიოს.

ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის პროექტი ზეგავლენას იქონიებს არა მხოლოდ ადგილობრივი თემების, არამედ რეგიონისა და მთლიანად საქართველოს ეკონომიკურ განვითარებაზეც. აქედან გამომდინარე, ეკონომიკური ზემოქმედებები შეიძლება შეფასდეს სამ დონეზე - ეროვნულ (საქართველო), მუნიციპალურ (ზუგდიდის მუნიციპალიტეტი) და ადგილობრივ (ანაკლიის თემი) დონეებზე. ეროვნულ დონეზე მოსალოდნელია, რომ ღრმაწყლოვანი საზღვაო პორტი ხელს შეუწყობს ვაჭრობისა და

ტურიზმის განვითარებას და ამავედროულად საშუალებას მისცემს ქვეყანას მიიღოს დიდ აბრეშუმის გზასთან დაკავშირებული უფრო ფართომასშტაბიანი გეოპოლიტიკური სარგებელი. ამას გარდა, საგადასახადო შემოსავლები შევა პირდაპირ საქართველოს სახელმწიფო ბიუჯეტში. მუნიციპალურ დონეზე მოსალოდნელია მრავლობითი ეკონომიკური ეფექტი, მათ შორის გადასახადებიდან მიღებული გაზრდილი შემოსავალი, მცირე და საშუალო ბიზნესის განვითარება, რაც დააკმაყოფილებს პროექტის საჭიროებებს მასალებისა და მომსახურების მიწოდების კუთხით და ადამიანური რესურსის შესაძლებლობების ზრდა. ყველაზე მნიშვნელოვანი ცვლილებები კი ადგილობრივ დონეზე მოხდება ეკონომიკური და მათ შორის ინდუსტრიული განვითარების გამო, რადგანაც ანაკლიის თემი მთლიანად გარდაიქმნება.

ეკონომიკური ზეგავლენა წინასწარი შეფასების მიხედვით განსაზღვრულია, როგორც დადებითი და საშუალო ეროვნულ დონეზე, დიდი - მუნიციპალურ დონეზე და ძალიან დიდი - ადგილობრივ დონეზე. ჯერ კიდევ პროექტის მშენებლობის ეტაპზე წინასწარი შეფასების მიხედვით ნავარაუდევია, რომ დაახლოებით 300-500 მუშა დასაქმდება სამშენებლო სამუშაოების განხორციელებისას (მშენებლობისთვის საჭირო მუშახელის) ზუსტი რაოდენობა მოგვიანებით განისაზღვრება, პროექტის დაგეგმარების კვალდაკვალ). საერთო ჯამში სამუშაო ადგილების შექმნას შეუძლია მნიშვნელოვანი ზეგავლენის მოხდენა შრომით ბაზარზე და როგორც უმუშევრობის, ასევე ემიგრაციის შემცირება. ზემოქმედების მასშტაბი და მნიშვნელობა შეფასდება ადგილობრივ და მუნიციპალურ დონეებზე მუშახელის შერჩევის/ ხელშეკრულებების დადების პოლიტიკაზე დაყრდნობით, რაც იქნება წინასწარ ფორმულირებული. ზემოქმედება შეიძლება მერყეობდეს საშუალოდ უარყოფითიდან (იმ შემთხვევაში თუ ადგილობრივი მოსახლეობა ჩაერთვება არაეფექტურად ან არასაკმარისად) საშუალოდ დადებითამდე (ადგილობრივი მოსახლეობის სათანადო ჩართულობის შემთხვევაში). ადგილზე სამუშაო ძალის სიმცირიდან გამომდინარე მოსალოდნელია შრომის ეროვნული და საერთაშორისო ბაზრებიდან გარკვეული რაოდენობით მუშების შემოდინება, რომლებიც ჩამოვლენ ანაკლიაში მშენებლობის პერიოდში. აღნიშნულმა შესაძლოა იქონიოს

მეორეული ეფექტები, რაც დაკავშირებულია მუშახელის დროებით მიგრაციასთან, კერძოდ:

1. მუშახელის მიგრაციის ზრდა და მიგრაციასთან დაკავშირებული ზეგავლენები (ზემოქმედების ზრდა სოციალურ ინფრასტრუქტურაზე, დაავადებების მატების პოტენციალი და კონფლიქტები ადგილობრივ მოსახლეობასთან, მუშახელის საჭიროებებზე ორიენტირებული ბიზნესის განვითარება);
2. ადგილობრივ მცხოვრებთა, მ.შ. მოწყვლად ჯგუფთა, სოციალური კეთილდღეობის დონის ცვლილება.

მიგრაციის უარყოფითი შედეგების შემსუბუქებისკენ მიმართული ღონისძიებების არარსებობის შემთხვევაში, მუშახელის მიგრაციასთან დაკავშირებული ზემოქმედება შეიძლება საშუალოდ დიდში გადაიზარდოს. შესაფერისი კონტრაქტორის შერჩევას და მართვის სათანადო პრაქტიკის გამოყენებას შეუძლია უარყოფითი ეფექტების პრევენცია/შემსუბუქება და დადებითი შედეგების გაზრდა. დეტალური შეფასება და რეკომენდაციები შემუშავდა სრულფასოვანი ESIA-ის ფარგლებში.

პორტში მომუშავეთა უმრავლესობა, რაიონში მომუშავეთა ნაწილი, მოხელეთა (პოტენციურად) უფრო მსხვილი ნაწილი იცხოვრებს ზუგდიდის ტერიტორიაზე (ქალაქ ზუგდიდში და ზუგდიდის მუნიციპალიტეტში). რაიონში მომუშავეთა გარკვეული ნაწილი (დასაქმებული გადაზიდვების სფეროში) შეიძლება საქართველოს სხვა რეგიონებში დასახლდეს და ყოველდღიურად იაროს ანაკლიაში.საექსპლუატაციო სტადიაში ახალი სამუშაო ადგილების შექმნას მრავალი ეფექტი მოჰყვება, კერძოდ:

1. სამუშაო ადგილების შექმნა მოიზიდავს მუშახელს სხვა რეგიონებიდან; ამ მომენტისთვის გაურკვეველია თუ რამდენი იქნება ახალად ჩასული ადამიანის რაოდენობა (უნდა შეფასდეს პროექტის საჭიროებებზე და სამუშაო ბაზრის კვლევაზე დაყრდნობით);
2. საექსპლუატაციო საქმიანობაში ჩართული მუშახელის უმეტესი ნაწილი იცხოვრებს/დაბინავდება ზუგდიდის ტერიტორიაზე, კერძოდ ქალაქ ზუგდიდში და ზუგდიდის მუნიციპალიტეტში. მუშახელის ოჯახის წევრთა პოტენციური რაოდენობის გათვალისწინებით, მოსახლეობა გაიზრდება და 2040 წლისთვის 23,000-ს მიაღწევს (ანუ 7,259 მუშა გამრავლებული ოჯახის საშუალო კოეფიციენტ 3.3-ზე). როგორც ხედავთ 7,259

სამუშაო ადგილის ნახევარი დაკავშირებულია პორტთან, ხოლო დანარჩენი სამომავლო თავისუფალ ინდუსტრიულ ზონასთან (FIZ). აქედან გამომდინარე ზემოქმედების მაჩვენებელი რაჩინებულია, როგორც დიდი (მასშტაბური);

3. მუშახელის დაბინავებისთვის უკეთეს ადგილად, საშუალო და გრძელვადიან პერსპექტივაში, მოიაზრება ანაკლია; მომდევნო ათწლეულებში მოსალოდნელია ანაკლიის მოსახლეობის ეტაპობრივი ზრდა; აღნიშნული ზემოქმედება რაჩინების მიხედვით შეგვიძლია მოვაქციოთ ძალიან დიდი ზემოქმედების კატეგორიაში;
4. სამუშაო მიგრაცია (პორტსა და ახლომდებარე ქალაქებსა და საქართველოს სხვა რეგიონებს შორის) ასევე იქონიებს ზეგავლენას ადგილობრივ თემებზე, რაც უნდა შეფასდეს პროექტების შემდეგ ეტაპზე.

როგორც ზემოთ იყო ნახსენები, ყველაზე მნიშვნელოვანი ცვლილებები შეეხება უშუალოდ ანაკლიას. ხარისხობრივი თვალსაზრისით ეს გულისხმობს იმას, რომ გრძელვადიან პერსპექტივაში ანაკლიის თემი შეიძლება გარდაიქმნას პატარა ქალაქად. მოხდება ტერიტორიის ურბანიზაცია, რასაც თან სდევს ურბანული განვითარებისთვის თვისობრივი (შესაძლო) დადებითი და უარყოფითი შედეგები. საბინაო ფონდის (საცხოვრისის) განვითარება/ურბანიზაციის პროცესები მოითხოვს კარგად გააზრებულ დაგეგმარების მიდგომას, პასუხისმგებლობების კარგად გააზრებული გადანაწილებითა და ფრთხილი მართვით. როგორც ჩვენთვის გახდა ცნობილი, დღესდღეობით არ არსებობს სოფელ ანაკლიის ურბანული განვითარების ან გენერალური გეგმა (გენ-გეგმა). დიდ რეკომენდაციას უწევს ანაკლიის გენერალური გეგმის/განვითარების გეგმის შემუშავების დაწყებას, რომელიც მოიცავს პერიოდს, სულ მცირე, 2050 წლამდე. საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო/საქართველოს მთავრობა უნდა წარუძღვეს გენერალური გეგმის შემუშავებას, მოქმედი კანონმდებლობისა და დაგეგმარების ეროვნული პრაქტიკის შესაბამისად. ურბანიზაციასთან დაკავშირებული პროცესები შეცვლის ადგილობრივი მოსახლეობის ცხოვრების წესს და ბიზნესის განვითარების ტენდენციებს. ურბანიზაციის უარყოფითი ზემოქმედებების მინიმუმამდე შესამცირებლად/თავიდან ასაცილებლად და მისი დადებითი ეფექტების გასაზრდელად შესაძლებელია აღნიშნულ პროცესთან მიდგომის

ალტერნატიული გზების ანალიზი, კერძოდ საექსპლუატაციო საქმიანობაში ჩართული პერსონალის დაბინავების თემის შეფასება ESIA-ის ფარგლებში.

2.3 ანაკლის დრმაწყოფანი პორტი -საკრუიზო ტურიზმის ბიზნესის განვითარების

ხელშემწყობი ფაქტორი

საკრუიზო ტურიზმი წარმოადგენს მსოფლიო ეკონომიკის ერთ-ერთ ყველაზე დიდ და სწრაფად მზარდ სექტორს. მისი მნიშვნელობა დიდია საქართველოშიც, სადაც იგი განვითარების აქტიურ ეტაპზე და აქვს პოტენციალი კიდევ უფრო დიდი წვლილი შეიტანოს ქვეყნის შემოსავლების, დასაქმებისა და ინვესტიციების ზრდაში.

ისტორიულად ბათუმის პორტი კავკასიის რეგიონში ლოჯისტიკურ ცენტრს წარმოადგენს. ეს იყო პირველი პორტი, რომლის წყალობითაც საქართველომ სატრანზიტო ქვეყნის ფუნქცია შეიძინა. ბათუმის პორტის კიდევ უფრო განვითარებას ხელი შეუწყო პორტის პორტო ფრანკოდ გამოცხადებამ 1878 წელს. ბათუმის პორტის განვითარების ერთ-ერთი ძირითადი განსაზღვრელი ფაქტორი ნავთობი იყო. ნავთობის გადაზიდვაში აქტიური როლის შესრულებით ბათუმის პორტი საერთაშორისო მნიშვნელობის სატრანსპორტო კორიდორი გახდა. აღსანიშნავია, რომ თავად აჭარის მთავრობა აქტიურ მონაწილეობას ღებულობს სხვადასხვა საერთაშორისო საკრუიზო გამოფენებსა თუ სემინარებში, როგორებიცაა: სტამბოლის ზამთრის საკრუიზო ფორუმი "Seatrade", ჰამბურგის საერთაშორისო კონფერენცია "Seatrade Europe Cruise and Rivercruise Convention", მაიამის საერთაშორისო გამოფენა "Seatrade Cruise Shipping Convention" და ა.შ. აღნიშნული საქმიანობების შედეგად ბათუმის პორტში შემომსვლელი საკრუიზო გემების რაოდენობა მნიშვნელოვნად გაიზარდა. დღეისათვის, ბათუმის პორტი მასპინძლობს სხვადასხვა მსხვილ საკრუიზო გემებს, როგორებიცაა: "Island Sky", "Albatros", "Silver Wind", "Minerva", "Spirit of Adventure", "Prinsendam". წელს ბათუმის პორტში ასევე შემოვიდნენ საკრუიზო გემები: "Regatta" და "Princess Daphne". XX საუკუნის დასაწყისში ბათუმის პორტი თავისი მნიშვნელობითა და ტვირთბრუნვის რაოდენობით შავიზღვისპირეთში წამყვანი პორტის ადგილს იკავებს.

საქართველოს გააჩნია მსოფლიო საკრუიზო ტურიზმში წარმატებით ინტეგრირებისა და მისგან მაქსიმალური ეფექტის მიღების რეალური შესაძლებლობები. ჩვენი ქვეყნისთვის ტურიზმი, კერძოდ კი, საკრუიზო ტურიზმი პრიორიტეტია. არსებობს მნიშვნელოვანი გამოწვევები და საქართველომ უნდა იმუშავოს ახალ ბაზრებზე, რათა ქვეყანამ მიაღწიოს იმ მნიშვნელოვან წერტილს რომელიც წარმოაჩენს ჩვენი ქვეყნის უნიკალურობას და ამის ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი ფუნდამენტია სწორედაც, რომ ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტი, რომელიც თავისი უნიკალურობით ქვეყანას მოუტანს უდიდეს წარმატებას და განვითარების ახალ საფეხურზე გადაგვიყვანს. ანაკლიის პორტის შესაძლებლობები უპრეცედენტოა, რადგან ის შესაძლებლობას იძლევა მიიღოს და მოემსახუროს ყველაზე დიდ გემებს, რომელთაც აქამდე არსებული პორტები ვერ იღებს ჩვენს ქვეყანაში. საქართველოს ტურიზმის სტრატეგიაც სწორედ ზემოდ აღნიშნულს გულისხმობს. „საქართველოს ტურიზმის სტრატეგია 2025“-ში დასახული განვითარების გეგმები შემდეგია:

1. ტურიზმიდან მიღებული შემოსავლების გაზრდა არსებული დონიდან (1.9 მილიარდი აშშ დოლარი) 6.6 მილიარდ აშშ დოლარამდე;
2. დარგის მიერ მთლიან შიდა პროდუქტში შეტანილი პირდაპირი წილი უნდა შეადგენდეს 7.9%-ს; ყოველი ვიზიტორის მიერ საშუალოდ დახარჯული თანხის გაზრდა არსებული 328 აშშ დოლარიდან 600 აშშ დოლარამდე;
3. ტურიზმში დასაქმებული პირების რაოდენობის გაზრდა დაახლოებით 90%-ით, არსებული 158,515-დან 301,284-მდე;
4. ვიზიტის საშუალო ხანგრძლივობის გაზრდა არსებული 5 დღიდან 7 დღემდე;
5. ტურიზმის სფეროში პირდაპირი უცხოური ინვესტიციების 63%-ით გაზრდა, არსებული 723 მილიონი აშშ დოლარიდან 1,178 მილიონ აშშ დოლარამდე; დასავლეთ ევროპის, აზიისა და ჩრდილოეთ ამერიკის.
6. მაღალგადახდისუნარიანი ბაზრებიდან ვიზიტორთა რაოდენობის გაორმაგება.
ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის მშენებლობის გეგმაში ნათლად არის წარმოდგენილი მისი ტურისტული პოტენციალი და შესაბამისი განვითარების ხელშეწყობის აუცილებელი პირობები, კერძოდ:

- ტურიზმის განვითარების სტრატეგიის ნაწილი იქნება ანაკლიაში საოჯახო სასტუმროების მფლობელთათვის არსებული ტურისტული განვითარების პროგრამების ორგანიზატორებთან თანამშრომლობა ტურიზმის განვითარების პოტენციური გზების განსახილველად.

- ადგილობრივ და მუნიციპალურ ხელმძღვანელობასთან კოორდინირება და მოსახლეობისათვის დახმარების გაწევა ტურიზმის განვითარების სტრატეგიის ჩამოსაყალიბებლად, რაც მოიცავს არასეზონური პერიოდის წახალისებას, ადგილობრივი ატრაქციონების და სპეციალური ღონისძიებების მოწყობას და პაკეტების შეთავაზებას.

მსოფლიო ეკონომიკის განვითარების თანამედროვე ეტაპზე სულ უფრო იზრდება საკრუიზო ტურიზმის სფეროს მნიშვნელობა. საკრუიზო ტურიზმი წარმოადგენს შემოსავლების ზრდისა და მოსახლების დასაქმების მნიშვნელოვან ფაქტორს, რომელიც უზრუნველყოფს სახელმწიფოს ეკონომიკური პოლიტიკის წარმატებულ რეალიზაციასა და ეკონომიკის დივერსიფიკაციას. ქვეყნის საბაზრო ურთიერთობებზე გადასავლამ და გატარებულმა ეკონომიკურმა რეფორმებმა დღის წესრიგში დააყენა საკრუიზო ტურიზმის სფეროს სწრაფი განვითარებისათვის შესაბამისი პირობების შექმნისა და ტურისტული მოსახურების ხარისხის გაუმჯობესების აუცილებლობა. შეიძლება ითქვას, რომ ახალი სამუშაო ადგილების შექმნა, ზოგადად, დამოკიდებულია ბიზნეს-სექტორის და ეკონომიკის მწარმოებლური დარგების განვითარების დონეზე. თუმცა ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი როლი ამ პროცესში საკრუიზო ტურიზმის განვითარებას ენიჭება. ტურიზმი განვითარების დოკუმენტში „საქართველოს ტურიზმის სტრატეგია 2025“ წარმოდგენილია პრიორიტეტული აქტივობები, კერძოდ, საკრუიზო ტურიზმის სფეროში სახელმწიფო და კერძო ინვესტიციების გაზრდა, რაც მოიცავს შემდეგ პუნქტს:

1. მსხვილი ინფრასტრუქტურისა და კომუნიკაციების გაუმჯობესება ტურისტული დანიშნულების ადგილებში სივრცითი მოწყობის პრინციპების გათვალისწინებით;
2. საკრუიზო ლაინერების პორტებსა და ნავმისადგომებში ინვესტირება, კერძო სექტორისათვის შეღავათების დაწესება და საკრუიზო ლაინერების წახალისება დარჩენის გახანგრძლივების მიზნით;

საქართველოში საკრუიზო ტურიზმის ძირითადი რეგიონია აჭარა. კერძოდ ქ. ბათუმი, ბათუმის შავი ზღვის სანაპირო ხელსაყრელ პირობებს ქმნის საკრუიზო ბიზნესის განვითარებისათვის. ქალაქში არსებული ბუნებრივი პირობები, ისტორიული ღირშესანიშნაობები, ეთნოგრაფია, ფოლკლორი, ქართული სამზარეულო - ხელსაყრელ პირობებს ქმნის მათი ტურისტული მიზნით გამოყენებისათვის. 2010 წლიდან მოყოლებული ბათუმი მეცხრე ადგილზეა შავი ზღვის წამყვანი საკრუიზო პორტებს შორის, ყველაზე დიდი ზრდა აღინიშნა 2014 წელს, როცა საკრუიზო ტურისტების გამტარუნარიანობამ შეადგინა 14.720 მგზავრი ეს კი თანხობრივ მაჩვენებელში დაახლოებით 7 მილიონი აშშ დოლარის ტოლია. თუმცა აღსანიშნავია ის ფაქტიც, რომ არც შემდეგი წლების სტატისტიკა არ მიგვანიშნებს საქართველოში საკრუიზო სფეროს ალოგიკურობაზე. საკრუიზო ტურიზმის განვითარების პერსპექტივა საქართველოში მოითხოვს მთელი რიგი კომპლექსური ღონისძიებების გატარებას:

1. უნდა შეიქმნას კონკრეტული მიმართულების საკანონმდებლო ბაზა;
2. დაიხვეწოდ და მომზადდეს ტურისტული პროდუქტი;
3. შეიქმნას სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა;
4. მომზადდეს და გადამზადდეს გიდები.

საჭიროა დაიწიოს საპორტო მოსაკრებლების ტარიფები საკრუიზო გემებისათვის;

6. საერთაშორისო საკრუიზო გამოფენებში მონაწილეობის მიღება;
7. მძლავრი მარკეტიგული საქმიანობის წარმოება;

ანაკლიის ნავსადგურის მშენებლობა შექმნის ხელსაყრელ პირობებს მიმდებარე ტერიტორიაზე ლოგისტიკური ცენტრებისა და ინდუსტრიული ზონის განვითარებისათვის. ახალი პორტის მშენებლობა დამატებითი ღირებულების მომსახურების განვითარების საშუალებას იძლევა, რაც დიდად გაზრდის ტვირთბრუნვას საქართველოს ტერიტორიაზე. რაც ყველაზე მნიშვნელოვანია, პროექტს ექნება დიდი პოზიტიური სოციალურ-ეკონომიკური გავლენა დასავლეთ საქართველოში, რამდენადაც შეიქმნება ათასობით ახალი სამუშაო ადგილი. ანაკლიის ნავსადგურს ექნება შემდეგი უპირატესობები:

1. სტრატეგიული მდებარეობა;

2. შესაძლებლობა მიიღოს დიდი ზომის გემები (მაგ. პანამაქსი).
3. მომსახურების მიღება „ერთი გაჩერების“ პრინციპით.
4. სწრაფი და მარტივი პროცედურები;
5. წლის ნებისმიერ პერიოდში უსაფრთხო ნაოსნობის შესაძლებლობა.

საქართველოს მთავრობის მიერ 2014 წელს გამოცხადდა მოწვევა ანაკლიის ნავსადგურის მშენებლობისა და განვითარებისთვის ინტერესთა გამოხატვის შესახებ. პროექტთან დაკავშირებით ინტერესი ოფიციალურად გამოხატა თორმეტმა კომპანიამ. 2016 წლის 8 თებერვალს სამთავრობო კომისიის მიერ გამარჯვებულად გამოცხადდა ქართულ-ამერიკული კომპანია შპს „ანაკლიის განვითარების კონსორციუმი“ (TBC Holdings and Conti Group). გამარჯვებულ კომპანიასთან საინვესტიციო შეთანხმებას ხელი მოეწერა 2016 წლის 3 ოქტომბერს. პროექტის ჯამური ღირებულება შეადგენს 2,5 მილიარდ დოლარს, აქედან 586 მილიონი ინვესტირებულ იქნება პირველი ფაზის მშენებლობისას. სახელმწიფო ინვესტორს გრძელვადიანი იჯარით გადასცემს 1000 ჰექტარ მიწის ნაკვეთს და უზრუნველყოფს პორტთან დამაკავშირებელი გზისა და რკინიგზის მშენებლობას (ზემოხსენებულის ჯამური ღირებულება დაახლოებით 114 მილიონი აშშ დოლარია). ნავსადგური აშენდება 9 ფაზად და მისი წლიური გამტარუნარიანობა საბოლოო ჯამში მიაღწევს 100 მილიონ ტონა ტვირთს. სახელმწიფო ასევე უზრუნველყოფს თავისუფალი ინდუსტრიული ზონის სტატუსის მინიჭებას პორტის მიმდებარე ტერიტორიისთვის. მოლაპარაკებები თავისუფალ ინდუსტრიულ ზონაზე გაიმართება დამატებით. 2017 წლის 20 დეკემბერს დაიწყო ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის მშენებლობა. სახმელეთო სამუშაოები უკვე დასრულებულია და ფსკერგადრმავებითი სამუშაოები დასრულების სტადიაზეა. აღნიშნული პროექტის განხორციელება შექმნის აზია-ევროპის დამაკავშირებელ ალტერნატიულ სარკინიგზო მარშრუტს, რაც თავისთავად გულისხმობს ისტორიული აბრეშუმის გზის, იგივე TRACECA-ს საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნის განვითარების ახალ იმპულსს, რომელიც გაამყარებს საქართველოს პოზიციას, როგორც ევროპისა და აზიის დამაკავშირებელ კონკურენტუნარიან მარშრუტს. ,, ეს არ არის მხოლოდ ღრმაწყლოვანი პორტი, ეს უზარმაზარი კვანძის შექმნაა და განაცხადი,

რომ ჩვენ ვართ შუა წერტილი ევროპასა და აზიას შორის და ეს მხოლოდ ისტორიული მოცემულობა აღარაა, აღნიშნავენ სფეროს ექპერტები.

ანაკლიის პორტი მოემსახურება ბაზრებს კავკასიის რეგიონში (საქართველო, აზერბაიჯანი, სომხეთი), 17-მილიონიანი მომხმარებლით, ცენტრალურ აზიაში (ყაზახეთი, უზბეკეთი, თურქმენეთი, ყირგიზეთი და ტაჯიკეთი) და ჩრდილოეთ ირანში, ჯამში 147 მილიონი ადამიანით. მასშტაბების თვალსაზრისით, ანაკლიის პორტი არამხოლოდ რეგიონში, არამედ მთელ ევროპაში ერთ-ერთი ყველაზე გრანდიოზული იქნება. სამუშაოების სრულად დასრულების შემდეგ, ის 3000 ჰექტარზე მეტ ფართობზე იქნება გაშლილი, რომელსაც 32 ნავმისადგომი ექნება. ანაკლიის პორტის გამტარუნარიანობა, წელიწადში, 100 მლნ ტონა იქნება, რაც რამდენიმე ათეული მილიონით აღემატება ფოთის პორტის მაჩვენებლს. აღსანიშნავია ისიც, რომ ანაკლიის პორტის მთავარი სეგმენტი დიდი საკონტეინერო გემებია, როგორცაა პანამაქსი და პოსტპანამაქსი. შესაბამისად, შიში, თითქოს ანაკლიის პორტი ფოთისას ბაზარზე არსებობის საშუალებას არ დაუტოვებს, არარელევანტურია. ფოთის პორტი შედარებით მცირე ზომის სატვირთო გემებს ემსახურება და ანაკლიის პორტთან გადაკვეთის წერტილები ძალიან მცირე შეიძლება ჰქონდეს. პორტის განვითარების პარალელურად, შეიქმნება დამატებითი ინფრასტრუქტურა. სახელმწიფო უზრუნველყოფს სამანქანო გზისა და რკინიგზის გაყვანას ანაკლიის პორტამდე, რაც ნავსადგომის პროექტს კიდევ უფრო მასშტაბურს ხდის. გარდა ამისა, განვითარდება ადგილობრივი მცირე და საშუალო ბიზნესი, მათ შორის კვების, სასტუმროებისა და მაღაზიების ბიზნესი. საერთო ჯამში, ცხრა ფაზის დასრულების შემდეგ, პროექტში განხორციელებული ინვესტიცია 2.5 მილიარდს მიაღწევს, რაც საქართველოს ისტორიაში ერთ-ერთი ყველაზე მასშტაბური ინვესტიცია იქნება.

აღსანიშნავი ფაქტორია პორტის „კავშირი აფხაზეთთან“, ანაკლიის პორტს მასშტაბურობას მატებს ისიც, რომ ოკუპირებული ტერიტორიებიდან ის სულ რამდენიმე ათეული კილომეტრის დაშორებითაა. პორტის ტერიტორიიდან კარგი ამინდის შემთხვევაში აფხაზეთის კონტურებიც კი მოსჩანს. ცხადია, არავის აქვს ილუზია, რომ ანაკლიის პორტის მშენებლობით კონფლიქტი მოგვარდება, თუმცა სახალხო

დიპლომატიისა და ურთიერთობების დარეგულირების საკითხში კი, პროექტი შესაძლოა მართლაც საკვანძო აღმოჩნდეს. ეკონომიკური განვითარება კი, უპირველესია, რაც დე ფაქტო საზღვრის პირას მცხოვრებ ადამიანებთან კომუნიკაციის საშუალებას იძლევა. ანაკლიის პორტი პირველ ეტაპზე რამდენიმე ასეულ ადამიანს დაასაქმებს, სრულად დასრულების შემდეგ კი რამდენიმე ათასს. პროექტში გათვალისწინებულია, რომ დასაქმებულთა 90% ქართველი იქნება, მათ შორის უმრავლესობა კი, ადგილობრივი. შესაბამისად, სამეგრელოში ეკონომიკური მდგრადობა მნიშვნელოვნად გაიზრდება, გაჩნდება მუდმივი სამუშაო ადგილები და ადამიანების აღარ იქნებიან მხოლოდ ზაფხულის სეზონზე დამოკიდებულნი. სამუშაო ადგილები მნიშვნელოვნად გააუმჯობესებს ანაკლიის ეკონომიკურ მდგომარეობას, ხელს შეუწყობს ადგილობრივი წვრილი და საშუალო ბიზნესის განვითარებასა და სოციალური პრობლემების გადაჭრას. საერთაშორისო და ადგილობრივ ორგანიზაციებთან ერთად, ანაკლიის პროექტის თანამშრომლები და დარგის სპეციალისტები, ერთი წლის განმავლობაში სწავლობდნენ რა გავლენა ექნებოდა პორტის მშენებლობას გარემოზე. ამ პროცესში ანაკლიის განვითარების კონსორციუმმა მკვლევრებთან ერთად 50-ზე მეტი კვლევა ჩაატარა. შეისწავლეს ადგილობრივი ფლორა, ფაუნა, ზღვის ძუძუმწოვრები, ნიადაგი და წყალი. ჩატარებული კვლევები მნიშვნელოვანია არამხოლოდ გარემოზე ზემოქმედების შესაფასებლად, არამედ ადგილობრივი ფლორა და ფაუნის შესწავლისთვის. გარდა ამისა, კვლევის ფარგლებში შეისწავლეს ეკონომიკური და სოციალური გარემოც, რაც ახალი სტრატეგიების შემუშავების საშუალებას იძლევა. პორტის მშენებლობის ერთ-ერთი მიზანი ხომ სწორედ ეკონომიკური მდგომარეობის გაუმჯობესებაა. საქართველოს პორტების არსებული ინფრასტრუქტურა შესაძლებლობას იძლევა ქვეყანამ გაატაროს დაახლოებით 550 000 TEU (20 ფუტისანი კონტეინერი). ანაკლიის პორტის ინფრასტრუქტურა პირველი ფაზის დასრულების შემდეგ 1,000,000 TEU-ს გადამუშავებას შეძლებს, რაც ფაქტობრივად ასამმაგებს ქვეყნის საკონტეინერო ტვირთის გატარების პოტენციალს.

დღეისათვის, საქართველო შავ ზღვაში მოძრავი საკონტეინერო გემების 75%-ს ვერ იღებს, რადგან ქვეყანას არ აქვს ღრმაწყლოვანი პორტი. ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტი, თავისი

შესაძლებლობებიდან გამომდინარე, ყველაზე დიდ, Panamax-ისა და Post-Panamax-ის გემებს მოემსახურება, რომელთა მოძრაობა ბათუმის და ფოთის პორტებში პრობლემატური იყო. შედარებისთვის ანაკლიის პორტის სიღრმე 20,5 მეტრია, ბათუმის პორტის - 14 მეტრი, ხოლო ფოთის სულ - 8,5 მეტრი.

ანაკლია მდებარეობს ძველი სავაჭრო გზის მნიშვნელოვან მონაკვეთზე და ის წარმოადგენს ახალი აბრეშუმის გზის საკვანძო სატრანსპორტო წერტილს ჩინეთსა და ევროპას შორის. პორტის მდებარეობა, ტექნიკური და ინფრასტრუქტურული შესაძლებლობები, ტვირთის მოზიდვის უმთავრესი მიზეზები იქნება. ამასთან, რეგიონში „ერთი სარტყელი ერთი გზის“ ინიციატივის მხარდასაჭერად მიმდინარე ინფრასტრუქტურული პროექტები, სამომავლოდ, ევროპასა და ჩინეთს შორის ვაჭრობის გაძლიერების კიდევ ერთი მნიშვნელოვანი მაჩვენებელია. ასევე, ინვესტორისა და საქართველოს მთავრობის გათვლებით, ახალმა პორტმა ჩინეთიდან ევროპამდე ტვირთების გადაზიდვის ხანგრძლივობა ორი კვირით უნდა შეამციროს.

მოგეხსენებათ, რომ 1889 წლიდან შავ ზღვაზე ფუნქციონირებს საქართველოს პირველი ნავსადგური, აწ უკვე „ეი-პი-ემ ტერმინალს ფოთის“ სახელწოდებით, რომელიც ევროპა-კავკასია-აზიის დამაკავშირებელი სატრანზიტო გზის უმთავრეს კვანძს წარმოადგენს. ფოთის პორტის შესყიდვის შემდეგ „ეი-პი-ემ ტერმინალსმა“ უზრუნველყო \$70 მილიონზე მეტი ინვესტიციის განხორციელება მოძველებული საპორტო ინფრასტრუქტურის, საბაჟო ცენტრის, სარკინიგზო, საავტომობილო გზებისა და სერვისის განახლების მიზნით. 2013 წელს სახმელეთო საკონტეინერო ტერმინალის მშენებლობის დასრულებით „ეი-პი-ემ ტერმინალსმა“ პირველი ნაბიჯი გადაადგა პორტის ფართომასშტაბიანი რეკონსტრუქცია/გაფართოების პროექტის განხორციელებისკენ. პროექტის მომდევნო ეტაპი, რომელიც, სავარაუდოდ, 2018 წელს დასრულდება, მოიცავს ორი ახალი ღრმაწყლოვანი ნავმისადგომის მშენებლობას, რომელთა წლიური გამტარუნარიანობა 1 მლნ TEU იქნება, ხოლო ნავმისადგომზე შესაძლებელი იქნება 9,000 TEU სიმძლავრის გემების მიღება. არსებული სახმელეთო საკონტეინერო ტერმინალის წინ ახალი ნავმისადგომების მშენებლობაა დაგეგმილი, რაც საშუალებას მისცემს გაფართოებულ ღრმაწყლოვან ფოთის მეგაპორტს, სრულად გამოიყენოს არსებული

ტერმინალი, სამანქანო გზა და სარკინიგზო ინფრასტრუქტურა. პროექტის დასრულების შემდგომ ფოთის მეგაპორტის წლიური ტვირთბრუნვის სიმძლავრე იქნება 50 მილიონი ტონა და 2 მილიონი TEU კონტეინერი. ფოთის მეგაპორტში, რომლის სიღრმე 16 მეტრამდე იქნება, შესაძლებელი გახდება დიდი გემების, ე.წ. მაზერვესელების, შემოსვლა.რაც შეეხება ბათუმის პორტის შესაძლებლობებს: მისი საკონტეინერო ტერმინალის გამტარუნარიანობა წელიწადში 100,000 TEU-ს შეადგენს, ხოლო ტერმინალის ნომინალური წლიური გამტარუნარიანობა – დაახლოებით 700,000 ტონას. მშრალი ტვირთების ტერმინალი ემსახურება დიდ და მცირე ტონაჟიან გემებს. მშრალი ტვირთების ტერმინალის მაქსიმალური გამტარუნარიანობა წელიწადში 2 მილიონი ტონაა.

ფოთის პორტის მსგავსად, ბათუმის ნავსადგურის გამტარუნარიანობა ბოლომდე აუთვისებელია არსებული მცირე ტვირთბრუნვის კიდევ უფრო შემცირების ტრენდის პირობებში. 2015 წელს ქართულ პორტებში გადამუშავებული ტვირთების მოცულობა წინა წელთან შედარებით 2.1 მლნ ტონით შემცირდა – 21.3 მლნ ტონიდან 19.2 მლნ ტონამდე. 2014 წელს გადაზიდვების მოცულობის მკვეთრი ვარდნა დაფიქსირდა როგორც ფოთის (8.6 მლნ ტონიდან 6.8 მლნ ტონამდე), ისე ბათუმის (6.3 მლნ ტონიდან 5.7 მლნ ტონამდე) პორტებში, ხოლო ტვირთბრუნვა უმნიშვნელოდ გაიზარდა ყულევის პორტში (2.1 მლნ ტონიდან 2.5 მლნ ტონამდე). ზემოთქმულიდან გამომდინარე, რთულია მოკლედ და საშუალოვადიან პერიოდში ანაკლიის პორტის წარმატებაზე საუბარი.

პროექტი თურქეთის სარკინიგზო მარშრუტით ევროპას, საქართველო-აზერბაიჯანი-ყაზახეთის გავლით, ჩინეთთან დააკავშირებს. სარკინიგზო დერეფნის განვითარების პოტენციური საკმაოდ მაღალია: შესაძლებელია ახალი ტვირთების მოზიდვა, რაც ჩვენი ეკონომიკური პოტენციალის გაძლიერების საშუალებას მოგვცემს, მაგრამ თუ ტვირთების მოზიდვა სათანადოდ ვერ მოხერხდა გარეკონკურენტი ისეთი დერეფნებიდან, როგორცაა ტრანსციმბირული კორიდორი და სამხრეთის საავტომობილო დერეფანი, მაშინ ეს გარკვეულ რისკებს გამოიწვევს საქართველოში, ვინაიდან დღეს ძირითად შემოსავალს საქართველო სატრანზიტო ტვირთებით იღებს. აზერბაიჯანული და შუააზიური მშრალი და თხევადი ტვირთები საქართველოს საზღვარს კვეთს და

დასავლეთის მიმართულებით სარკინიგზო ან/და საავტომობილო ტრანსპორტის საშუალებით გადაიზიდება შავიზღვისპირა პორტებში (ფოთი, ბათუმი, ყულევი). იქიდან საბორნე მომსახურებით გაედინება ნოვოროსიისკის, ოდესის, კონსტანცის, ვარნისა და სტამბულის პორტებში და საბოლოოდ გადის ევროპაში. მარტივად რომ ვთქვათ, ამ გზით შემოსავალს იღებენ საქართველოს რკინიგზა, საავტომობილო-სატრანსპორტო კომპანიები და პორტები. ნახსენები სარკინიგზო ხაზის გახსნით, თუ ახალი ტვირთები არ მოვიზიდეთ, შესაძლოა გაიყოს ჩვენივე ტვირთბრუნვა და ტვირთების გარკვეულმა რაოდენობამ ახალ მიმართულებაზე გადაინაცვლოს, რაც ბუნებრივად გამოიწვევს ფოთის, ბათუმისა და ყულევის პორტებში ტვირთბრუნვის შემცირებას. პორტები დაკარგავენ საკმაოდ დიდ შემოსავალს და ვერც რკინიგზა ნახავს მოგებას. ექსპერტების ვარაუდით, თურქეთ-საქართველოს სარკინიგზო პროექტის ამოქმედებით, საქართველოს ნავსადგურებს 2.5-3 მლნ ტონამდე ტვირთი დააკლდებათ. ამის ფონზე კი ანაკლიის პორტის დატვირთვის შესაძლებლობა მოკლე- და საშუალოვადიან პერსპექტივაში მცირეა. აღნიშნული რისკი არ წარმოიქმნება თუ ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო ხაზი ორიენტირს აიღებს კონკურენტული მარშრუტებიდან ტვირთების მოზიდვაზე. მაგალითად, თურქეთ-ირანის გავლით მიმავალ ტვირთნაკადებზე და არ ჩაანაცვლებს უკვე აპრობირებულ პორტებზე გამავალ ქართულ მარშრუტებს. არსებობს იმის საფრთხეც, რომ ტვირთებზე, რომლებიც შუა აზიიდან ან აზერბაიჯანიდან თურქეთში იმპორტის სახით გადაიზიდება, თურქეთის მხრიდან დაწესდეს გარკვეული სახის საშეღავათო პირობები, რომ ტვირთები საზღვაო მარშრუტის ნაცვლად ამ სარკინიგზო ხაზზე გავიდეს, რადგან თურქეთისთვის რკინიგზით ტვირთების მიტანა ბევრად უფრო იაფი და მოგებიანია.

ანაკლიის პორტის დატვირთვის ერთ-ერთ მთავარ გამნაპირობებელს წარმოადგენს ტრანზიტული ტვირთების ზრდა საქართველოს სატრანზიტო კორიდორის გავლით როგორც რეგიონის მეზობელი ქვეყნების მიმართულებით, ისე ახალი აბრეშუმის გზისპირა ქვეყნების მიმართულებით. როგორც უკვე აღინიშნა, საქართველოს ანაკლიის პორტის, ისევე როგორც მთლიანად საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციის განვითარება დამოკიდებულია აღმოსავლეთ-დასავლეთის სატრანზიტო შემაერთებელი კორიდორის

შემადგენელი ქვეყნების მაკროეკონომიკურ მდგომარეობაზე. ამ თვალსაზრისით ნიშანდობლივია მსოფლიო ბანკის მიერ შემოთავაზებული ეკონომიკური ზრდის საპროგნოზო მაჩვენებლები, რომელთა მიხედვით, აბრეშუმის გზის შემაერთებელ ყველა ქვეყანაში, 2014-2015 წლებისგან განსხვავებით, შედარებით მაღალი ეკონომიკური ზრდის ტემპი 2016-2017 წლებშია ნავარაუდები. საქართველოს მშპ-ის ზრდა 2016 წელს ნავარაუდებია 3,0%-ით, ხოლო 2017 წელს – 5,0%-ით. ზრდაა ნავარაუდები ასევე ყველა იმ ქვეყანაში, რომლებიც წარმოადგენენ ახალი აბრეშუმის გზის შემაერთებელ რგოლებს (ყაზახეთი, თურქმენეთი, ჩინეთი) თუმცა უმნიშვნელოდ. ამ მხრივ გვაქვს იმედის საფუძველი, რომ ანაკლიის პორტი ნამდვილად შეიძლება გახდეს ის ალტერნატიული საშუალება ევროპასა და აზიას შორის, რომელიც გრძელვადიან პერიოდში უზრუნველყოფს გაზრდილი ტვირთბრუნვის ტრანსპორტირებას და ფოთისა და ბათუმის პორტებს ტრანზიტული ტვირთების გადამუშავებაში დაეხმარება.

2.4 ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის ეკონომიკური მნიშვნელობა

ქალაქი ანაკლია და სპეციალური ეკონომიკური ზონა ღრმაწყლოვანი პორტის ოპერირებასთან ერთად განვითარდება. ის შეავსებს პორტის საქმიანობას და ხელს შეუწყობს მისი, როგორც ქვეყნის მნიშვნელოვანი ეკონომიკური პროექტის განვითარებას. 52 წლის შემდეგ, აღნაგობის უფლების თანახმად, პორტი სახელმწიფოს უბრუნდება. პირდაპირი ინვესტიცია \$2.5 მლრდ. ჯამური ეკონომიკური სარგებელი - 60 მილიარდი დოლარი. საბოლოო გამტარუნარიანობა 2069 წლისთვის წელიწადში 100 მილიონი ტონა. 1000 ჰექტარი ფართობი და 16 მეტრი სიღრმე. მშენებლობის პროცესში 3400-ის, ოპერირების დაწყებისას 6400-ის, ხოლო საბოლოო ფაზის დასრულებისას 19000 ადამიანის დასაქმებაა დაგეგმილი.

ქართულ პორტებს ბათუმსა და ფოთში 1500 კონტეინერზე დიდი ზომის გემის მიღება არ შეუძლიათ, როცა შავ ზღვაში 10 000 კონტეინერიანი გემიც შემოდის. ამ მიზეზით დიდი გემიდან ტვირთის პატარა გემებზე გადმოტვირთვა ხდება აუცილებელი, რაც ტრანსპორტირების ხარჯს ზრდის. ამას ისიც ემატება, რომ ფოთში მათი დაცლისთვის 3-7 დღეა საჭირო, მაშინ როცა თანამედროვე ტექნიკით 10 000 კონტეინერიანი გემები 48 საათში იცლება. ყოველივე ამის გათვალისწინებით, 1 კონტეინერის ტრანსპორტირება-გადატვირთვის საშუალო ღირებულება \$160-ით იზრდება. 2015 წელს ამ მიზეზით საქართველოს ტერიტორიაზე შემოსული ტვირთები ჯამში \$40 მლნ-ით გაძვირდა. საქართველოს მთავრობას აღებული აქვს ვალდებულება, რომლის თანახმად, რკინიგზის ტვირთბრუნვას 100 მილიონ ტონამდე ეტაპობრივად გაზრდის, სივრცითი მოწყობის ფარგლებში კი 2021 წლამდე \$4 მლრდ-ს დახარჯავს საგზაო ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესებაზე. ანაკლიის პორტის მიმართ სკეპტიკურად განწყობილი სპეციალისტებიც არსებობენ, მაგრამ მათი რიცხვი არც თუ ისე დიდია. სამაგიეროდ, დიდია დაინტერესებულ მხარეთა და მხარდამჭერთა ოდენობა. „კონტი ინთერნეიშნალი,“ „MTBS,“ „VAN OORD,“ „SSA MARINE“ – ჩამოთვლილთაგან პირველი ინვესტორია, მეორეს გენერალურ გეგმასა და დიზაინის შემუშავებაში აქვს მონაწილეობა მიღებული, მესამემ

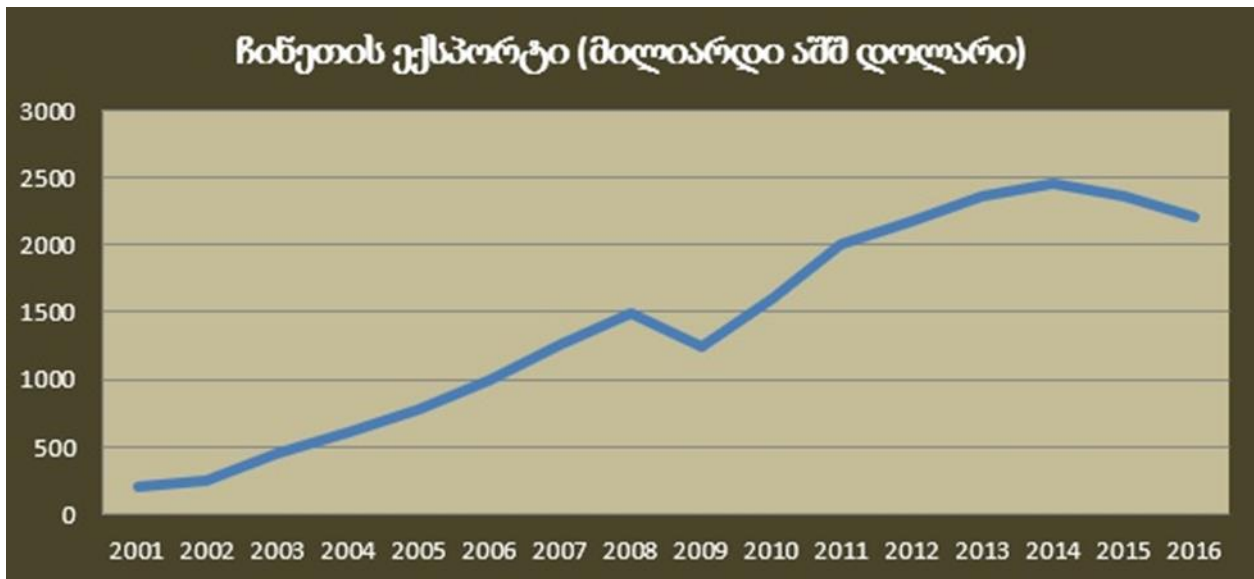
წინასამშენებლო სამუშაოები განახორციელა, რომელსაც თავის დროზე სუეცის ახალი არხი და დუბაის ცნობილი პალმები აქვს დაპროექტებული. მეოთხემ კი პორტს ოპერირება უნდა გაუწიოს. კომპანია “SSA MARINE“ წლიურად 250 ტერმინალსა და 27 მილიონ კონტეინერს ემსახურება. ამას გარდა, თბილისში ყოფნის დროს აშშ-ის ვიცე-პრეზიდენტმა მაიკ პენსმა პორტს თავის მხარდაჭერა აღუთქვა.

სამხრეთ აღმოსავლეთით მდებარე ქვეყნებს: სომხეთი, აზერბაიჯანი, თურქმენეთი, უზბეკეთი, ტაჯიკეთი, ყირგიზეთი, ყაზახეთი, ავღანეთი... არ აქვთ ღია ზღვაზე გასასვლელი. ამ ქვეყნების მოსახლეობის ჯამური რაოდენოვნება კი 160 მილიონს აღწევს. მხოლოდ ეს რიცხვი უკვე თავისთავად ძალიან ბევრზე მეტყველებს. უცნობია თარიღი, მაგრამ შეერთებულ შტატებს აუცილებლად მოუწევს ავღანეთიდან საჯარისო შენაერთებისა და ტექნიკის გაყვანა. მას სულ 2 შესაძლებლობა აქვს 1) პაკისტანზე გადასვლა სახმელეთო გზით, არაბეთის ზღვაში შესვლა იქიდან სუეცის არხით ხმელთაშუა ზღვაში მოხვედრა და შემდგომ ოკეანეში გასვლა 2) თურქმენეთი, კასპიის ზღვა, აზრბაიჯანი, საქართველო, ხმელთაშუა ზღვა და ოკეანე.



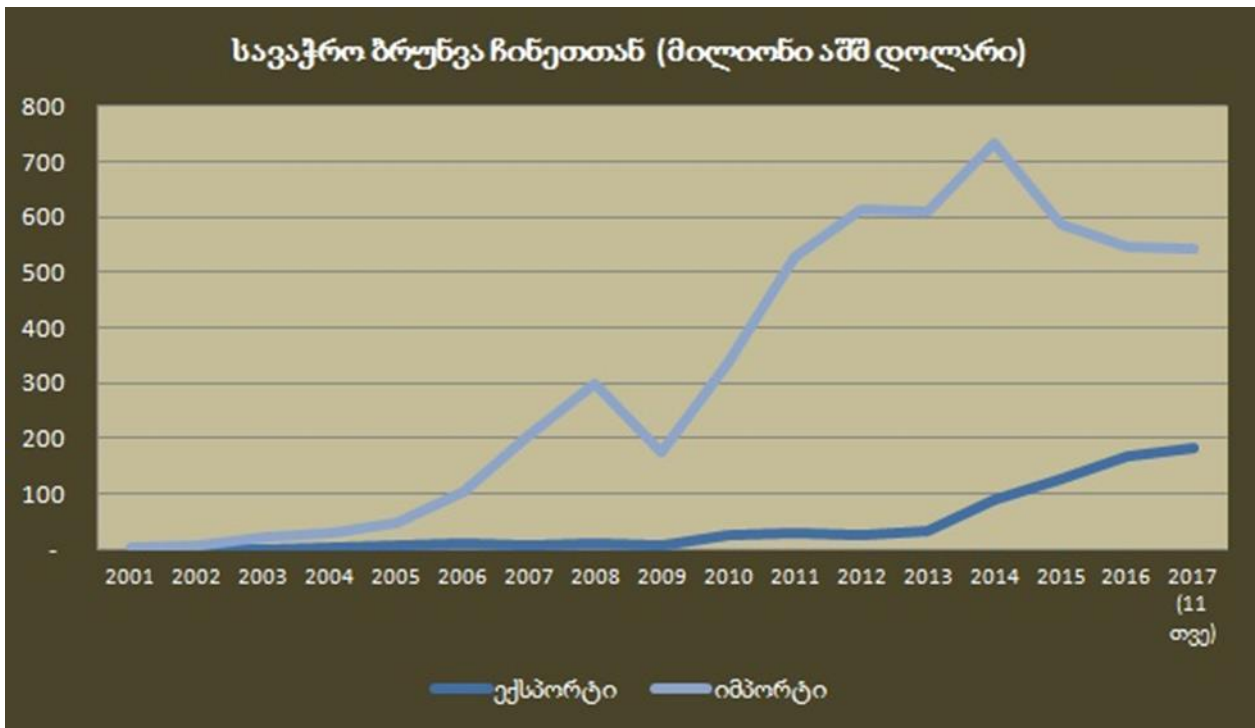
ანაკლიის პორტისთვის უმნიშვნელოვანესია ჩინეთის ფაქტორი. ამ სახელმწიფომ 2016 წელს \$2.2 ტრილიონის ექსპორტი განახორციელა და მეორე ადგილზე მყოფ შტატებს \$700 მილიარდით გადაუსწრო. 15 წლის წინ, 2002 წელს, ჩინეთის ექსპორტი \$247 მილიარდს არ აღემატებოდა. ჩინეთის ეკონომიკა შენელებული ტემპით, მაგრამ მაინც დიდი ნაბიჯებით იზრდება. მეტი პროდუქტი საჭიროებს მეტ მარშრუტს, მეტ ახალ გზას.

ტვირთების 1%-მაც რომ გაიაროს საქართველოზე, ეს უკვე \$22 მილიარდია, რომლის ნაწილიც საქართველოში დაილექება. ამჟამად ჩინეთიდან ევროპაში ყოველწლიურად 340 მილიონი ტონა ტვირთი იგზავნება, საქართველოზე კი თითქმის არაფერი გადის.

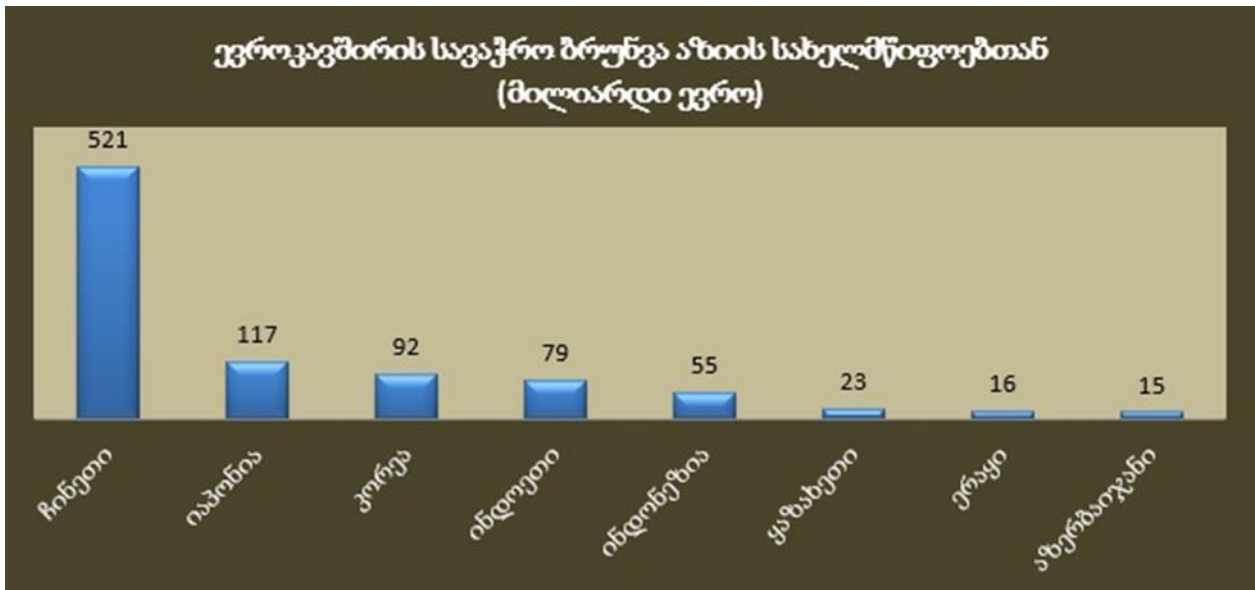


ბოლო წლებში ჩინეთის ექსპორტის კლებას დოლარის გამყარება განაპირობებს. 2014-2016 წლებში ჩინეთის ექსპორტი იუანებში გამოხატული 14.2-დან 14.4 ტრილიონამდე გაიზარდა.

2018 წლის იანვრიდან ძალაში შედის საქართველო-ჩინეთის თავისუფალი ვაჭრობის ხელშეკრულება, რამაც 2 ქვეყანას შორის სავაჭრო ბრუნვა უნდა გაზარდოს.



სავაჭრო ბრუნვა აზიასა და ევროპის ქვეყნებს შორის წლიურად \$2 ტრილიონს აღემატება. შეგვიძლია ცალკე გამოვყოთ ევროკავშირის ბრუნვა აზიის რამდენიმე სახელმწიფოსთან:



ეს მაჩვენებლები 2-ჯერ აღემატება 2005 წლის და 7-ჯერ 1995 წლის ანალოგიურ მონაცემებს. ყაზახეთი ამთავრებს კურუკის პორტის მშენებლობას. ტვირთები კასპიის

ზღვის მეშვეობით ბორნით მიეწოდება აზერბაიჯანს. ყაზახეთის სატრანზიტო ტვირთი ბოლო პერიოდში 16-დან 30 მილიონ ტონამდე გაიზარდა. სიმბოლური იყო ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზის საზეიმო გახსნა და ამ მარშრუტით პირველ მატარებლის გაშვებაც, რომელმაც ყაზახეთიდან გადმოტვირთული 30 კონტეინერი გადაიტანა დანიშნულების ადგილზე. სრულდება თურქმენეთი-ავღანეთის დამაკავშირებელი რკინიგზაც.

ჩინეთის სტრატეგია „1 სარტყელი – 1 გზა“ როგორც საზღვაო, ასევე სახმელეთო 8.5-11 ათასი კილომეტრის სიგრძის მარშრუტებს გულისხმობს ევროპისა და სამხრეთ აზიის ქვეყნებისაკენ. აღნიშნულ რეგიონში 60-ზე მეტი ქვეყანა ექცევა, 4.4 მილიარდი მოსახლეობით, მსოფლიო მშპ-ს თითქმის 2/3-ით, 81 000 კილომეტრიანი რკინიგზის ქსელით და ბუნებრივი რესურსების 3/4-ით.

პორტის მიმდებარე ტერიტორიაზე დაგეგმილია „ანაკლია სითის“ მშენებლობაც. მოეწყობა თავისუფალი ინდუსტრიული ზონა. გამწვანებასა და ენერგოეფექტურობას მიენიჭება პრიორიტეტი. აბრეშუმის გზის ფორუმზე, რომელიც თბილისში ნოემბრის დოლოს გაიმართა, სატვირთო აეროპორტის იდეამაც გაიჟღერა. თუმცა დეტალები „ანაკლია სითის“ შესახებ ჯერ ბოლომდე გარკვეული არა არის. რამდენ ადამიანზე იქნება გათვლილი ქალაქი 2030 ან 2050 წლისთვის, კონკრეტულად რომელი ინდუსტრიები განვითარდება – მოგვიანებით გახდება ცნობილი. ანაკლიის მშენებლები აზიის მაგალითებს სწავლობს, რომლებიც მოკლე დროში სწრაფად განვითარდნენ. „ანაკლია სითიმ“ -ანაკლიის სპეციალური ეკონომიკური ზონის (სეზ) განვითარების გეგმის“ კვლევა დაასრულა. კვლევა წამყვანმა ბრიტანულმა კომპანია BuroHappold Engineering-მა და ამერიკულმა კომპანია Moffat & Nichol – მა შეიმუშავეს. კვლევის შედეგებით, ანაკლიის სპეციალური ეკონომიკური ზონა 20 წლის განმავლობაში 475 ჰა მიწას აითვისებს, 16 000 ადამიანს დაასაქმებს და 1,04 მილიარდი აშშ დოლარის ჯამურ ინვესტიციას მოიზიდავს. კვლევამ ასევე აჩვენა ის პრიორიტეტული დარგები და მიმართულებები, რომელთათვისაც ანაკლიის სეზ-ი განსაკუთრებით ეფექტური იქნება: ლოგისტიკა/სადისტრიბუციო, კვების მრეწველობა, სამშენებლო მასალა, კოსმეტიკა, ავტონაწილები, ფარმაცეფტიკა და სხვა. ანაკლიის სპეციალური ეკონომიკური ზონა

ოპერირებას პორტთან ერთად დაიწყებს და პირველად საქმიანობად პორტის ტვირთების მომსახურებასა და სხვა ლოგისტიკურ საქმიანობებს გეგმავს. 2019 წელს ანაკლიის სპეციალური ეკონომიკური ზონა აქტიურად იმუშავებს იურიდიული ჩარჩოს ჩამოყალიბებაზე, რომელიც მორგებული იქნება კერძო სექტორის ინტერესებზე და მიმზიდველი იქნება მულტინაციონალური კომპანიებისათვის, რათა შეძლოს, კონკურენცია გაუწიოს სხვა წარმატებულ ეკონომიკურ ზონებს. „ანაკლია სითი“ სპეციალური ეკონომიკური ზონის განვითარებას ფაზების მიხედვით გეგმავს. პირველი ფაზა მოიცავს მომდევნო 9 წელს, რომლის ფარგლებშიც ათვისებული იქნება 100 ჰა მიწა, დასაქმდება 2700 ადამიანი და მოზიდული ჯამური ინვესტიციის მოცულობა 190 მილიონი აშშ დოლარს შეადგენს. კომპანიებმა, BuroHappold Engineering-მა და Moffat & Nichol-მა იმუშავეს ზონის ეკონომიკურ ანალიზზე, პროექტის განხორციელების კვლევასა და კონცეპტუალურ მასტერპლანზე. კომპანიები კვლევის პროცესში სამთავრობო უწყებებს, მათ შორის, ეკონომიკის, ინფრასტრუქტურის და ფინანსთა სამინისტროების წარმომადგენლებს, ასევე, საქართველოში არსებულ 70 მდე ლოგისტიკურ, მწარმოებელ და სხვა კომპანიებს შეხვდნენ. BuroHappold Engineering-ი მსოფლიოს ერთ-ერთი წამყვანი კომპანიაა, რომელიც ურბანულ დაგეგმარებაზე, სამშენებლო პროექტებზე, გენერალური გეგმის შედგენასა და ქალაქის განვითარებაზე მუშაობს. კომპანიას განხორციელებული აქვს 600-ზე მეტი პროექტი ბრიტანეთში, ევროპისა და აზიის ქვეყნებში და ამერიკის შეერთებულ შტატებში. Moffat & Nichol-ი კი ერთ-ერთი წამყვანი ამერიკული საკონსულტაციო კომპანიაა ინფრასტრუქტურული მიმართულებით, განსაკუთრებით კი, საზღვაო, ტრანსპორტისა და ენერჯეტიკის სფეროში.

დასკვნა

ამრიგად, ჩვენ განვიხილეთ ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის პროექტის განხორციელების შედეგად საქართველოში საკრუიზო ტურიზმის განვითარების შესაძლებლობები, დავახასიათეთ მისი თეორიული ასპექტებისა და მიდგომების მნიშვნელობა. აღვნიშნეთ, რომ ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის, როგორც უდიდესი პოტენციალის მქონე ობიექტის თავისებურებების, განსაკუთრებულობისა და პერსპექტივების შესწავლა საკრუიზო ტურიზმის განვითარებისათვის წარმოაჩენს საქართველოს განვითარების და ეკონომიკური წინსვლის მნიშვნელოვან პერსპექტივას. მიმოვიხილეთ და აღვნიშნეთ, რომ საქართველო ისტორიულად საზღვაო ქვეყანაა და აქტუალურია საქართველოს შავი ზღვის პორტების განვითარების საკითხი. აუცილებელია საქართველოს პორტებში დიდი ზომის გემების შემოსვლა. გავაკეთეთ დასკვნა, რომ სწორედ ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის მშენებლობის შედეგად, შესაძლებელი გახდება დიდი ზომის გემების მიღება. ამას კი თან მოყვება: ეკონომიკის მრავალი სექტორის გამოცოცხლება, ახალი სამუშაო ადგილებისა და ადექვატური ინფრასტრუქტურის შექმნა, ქვეყნის ბიუჯეტის შევსების სტაბილური და მძლავრი დამატებითი წყაროს შექმნა, გზების კეთილმოწყობა და რკინიგზის ტრანსპორტის აღდგენა, ტურიზმის განვითარება.

ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტი წარმოაჩენს საქართველოს განვითარების და ეკონომიკური წინსვლის მნიშვნელოვან პერსპექტივას. ღრმაწყლოვანი პორტი არის როგორც ჩვენი ქვეყნის მასშტაბით ასევე, საერთაშორისო დონეზე უპრეცედენტო პორტი, თავისი მოცულობით, რომელიც სრულიად შეესაბამება საერთაშორისო პორტების კრიტერიუმებს და შესაძლებლობას იძლევა მიიღოს მრავალი სახეობის როგორც საკრუიზო ასევე სხვა სახის გემები. საქართველო გამოირჩევა ტურისტული დანიშნულების ადგილების ანუ დესტინაციების სიმრავლით, რომელიც ყოველ წელს უცხოელ ტურისტთა სულ უფრო მზარდი ნაკადებს იზიდავს. იმისათვის, რომ მთლიანად საქართველო და მისი თითოეული რეგიონი იყოს გამორჩეული და კონკურენტუნარიანი საერთაშორისო ტურისტულ ბაზარზე საჭიროა ახლადშექმნილი 10 წლიანი სტრატეგიული გეგმის „საქართველოს ტურიზმის სტრატეგია 2025“ ფარგლებში რვავე

სტრატეგიული ამოცანის წარმატებით შესრულება. საქართველო უნდა შეეცადოს, რომ საერთაშორისო დონეზე ჰყავდეს მომზადებული არა მხოლოდ სატვირთო გემების სხვადასხვა რანგის მომსახურე პერსონალი, რიგითი მეზღვაურიდან დაწყებული და კაპიტნებით დამთავრებული, არამედ საზღვაო კრუიზების შემსრულებელი თანამედროვე ლაინერების ყველა რანგის პერსონალი იდგეს მოწოდების სიმალლეზე და შეესაბამებოდეს ქვეყნისათვის ესოდენ მნიშვნელოვანი დარგის განვითარების მიზნებს. ამდენად, დიდია მიღებული მეცნიერული შედეგების თეორიული მნიშვნელობა, მისი პრაქტიკული ღირებულება და პერსპექტიული გამოყენების სფერო.

და ბოლოს, არსებული კვლევის საფუძველზე „ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტი,საკრუიზო ტურიზმის განვითარების შესაძლებლობა საქართველოში,, გვაფიქრებინებს, რომ საქართველოს აქვს საკრუიზო ტურიზმის განვითარების უდიდესი შესაძლებლობა.

გამოყენებული ლიტერატურის ნუსხა

1. ანაკლიის ღრმაწყლოვანი ნავსადგური-გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში. ტომი 1 ,სექტემბერი, 2017 წელი
2. ი. მარგალიტაძე, ე. გეგეშიძე-სატრანსპორტო პოლიტიკის კონცეფციები და საზღვაო საქმე.
3. გ. ზოიძე- საკრუიზო ტურიზმის რეტროსპექტივა და პერსპექტივა.
4. საქართველოს ტურიზმის სტრატეგია-2025.გვ
5. მსოფლიო სავაჭრო ორგანიზაცია (WTO): www.wto.org
6. მ.მეტრეველი - ტურიზმისა და სტუმარმასპინძლობის საფუძვლები, თბილისი 2008
7. ე.ბარათაშვილი, ლ.თაკალანძე, ნ.გრძელიშვილი -ბიზნესის კონკურენტუნარიანობა და ადმინისტრირებ, თბილისი 2010 წ.
8. ჩ. გელდნერი, ჯ.რიჩი, ტურიზმი, შ.რუსთაველის სახელობის ბათუმის სახელმწიფო უნივერსიტეტი, 2013
9. ლილი კოჭლამაზაშვილი, ლელა კოჭლამაზაშვილი, თეიმურაზ ყანდაშვილი, ტურიზმი და ტრანსპორტის ინდუსტრია, თბილისი, 2013

10. მარინა მეტრეველი. საკრუიზო და საზღვაო გადაყვანების საკანონმდებლო ბაზა;
11. ბათუმის სახელმწიფო საზღვაო აკადემია - საკრუიზო ტურიზმი მსოფლიო გამოცდილება და მისი განვითარების პერსპექტივები შავი ზღვის რეგიონში, შრომები IV ბათუმი 2014

<http://forbes.ge>

<http://anakliadevelopment.com>

<https://gnta.ge/ge/>

<https://on.ge>

<https://www.geostat.ge>