



საქართველოს საკრუიზო ტურიზმი - არსებული მდგომარეობის ანალიზი

რეზიუმე

მანანა მასაძე

სტუ-ს ასოცირებული პროფესორი
E-mail: manavasadze@yahoo.com

ბიორბი ზოიძე
სტუ-ს დოქტორანტი

ბათუმი ერთადერთი პორტია საქართველოში, რომელსაც საკრუიზო გემების მიღება შეუძლია. საქართველოს მთავრობამ 2006 წელს ბათუმის პორტი 92 მილონ აშშ დოლარად გაყიდა. შედეგად მივიღეთ შემცირებული ტვირთბრუნვა, შემცირებული სამუშაო ადგილები და ჩვენი ქვეყნის უმნიშვნელოვანესი საერთაშორისო სატრანზიტო ფუნქციის კონკურენტუნარიანობის შემცირება. ქვეყანაში ჯერ კიდევ არ არსებობს მკაფიოდ ჩამოყალიბებული და დროში გაწერილი სამოქმედო გეგმა საკრუიზო ტურიზმის განვითარებასთან დაკავშირებით. შესაბამისად, გამოუყენებელი რჩება მნიშვნელოვანი ტურისტული პოტენციალი, რომელიც მნიშვნელოვნად შეუწყობდა ხელს ახალი სამუშაო ადგილების შექმნას, შემოსავლების ზრდას და როგორც რეგიონის, ისე მთლიანად ქვეყნის ეკონომიკურ წინსვლას. გამოსავალი ერთია, საჭიროა ადგილობრივი და ცენტრალური ხელისუფლების მეტი დაინტერესება და ჩართულობა პროცესებში, პორტის ხელმძღვანელობასთან და მესაკუთრეებთან შეთანხმებების მიღწევა, რის საუბევლოზეც სასწრაფოდ უნდა დაიწყოთ ბათუმის ნავსადგურის მე-10 და მე-11 ნავმისადგომების სარეკონსტრუქციო სამუშაოები, აღნიშნული ნავმისადგომების სახელმწიფო საკუთრებაში დაბრუნება და საკრუიზო გემების მომსახურებისათვის მსოფლიო სტანდარტების ტერმინალის მშენებლობა.

საკვანძო სიტყვები: საკრუიზო ტურისტი, საზღვაო გადაზიდვები, ტურისტული პროექტი, ინფრასტრუქტურა, საკრუიზო დესტინაცია

ძირითადი ტექსტი:

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 ბათუ-

მის 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 - ოდე-სა-ბათუმი. რუსეთისა და ყირიმის დამოკიდებულებამ უარყოფითად იმოქმედა საკრუიზო ტურიზმის უკვე ჩამოყალიბებულ კავშირზე და უმრავლესობა საკრუიზო კომპანიებმა გააუქმეს დაგეგმილი კრუიზები. იხ. დიაგრამა.

ზემოაღნიშნულ დიაგრამაზე ჩანს აღმავალი ხაზი განვითარებისა, რომელიც გეოპოლიტიკური მოვლენების გამო შეწყდა. ევროკავშირის სანქციებმა ტურისტული ფირმების მიერ უნდობლობის ტოტალურმა გამოცხადებამ, მთლიანად ჩამოშალა საკრუიზო ტურიზმი შავი ზღვის ამ მონაკვეთზე. ყველაზე დიდი ზარალი მიაღება უკრაინას 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 სტრატეგია - 2025“- ში საკრუიზო ტურიზმი მოხსენიებულია თავში: 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 კომპანიებთან. რაც კიდევ ერთხელ ამყარებს მოსაზრებას, რომ ტურზიმიზმის მნიშვნელოვანია უსაფრთხოება და სამოგზაურო ქვეყნის (ქვეყნების) სტაბილურობა. ცნობილი გამოთქმის პერფორმირებას თუ მოვახდენთ, ფაქტია, რომ „როცა ქვეყნები ისვრიან, მაშინ საკრუიზო ტურისტები დუმიან“. საკრუიზო ტურიზმს რადიკალურად უარყოფითი დარტყმა მიაყენა 2016 წლის სტამბოლის სამხედრო გადატრიალების მცდელობამ. შეიძლება ითქვას, რომ ამ მოვლენამ შავ ზღვაზე საერთოდ შეწყვიტა კრუიზები.

წელის ტრანსპორტით მგზავრების გადაყვანის ისტორია შორეულ წარსულში იწყება. ამის ნათელი დადასტურებაა საქართველოსთან დაკავშირებული ერთ-ერთი უძველესი ბერძნული მითი არგონავტების შესახებ, რომელიც შექმნილია ძველი წელთაღრიცხვით II ათასწლეულის I ნახევარში. ბერძნულ მითოლოგიაში არგონავტები იყვნენ გმირები, რომლებიც ტროას ომამდე იასონთან ერთად მოვიდნენ კოლხეთში ოქროს საწმისის საძებნელად. მათი სახელწოდება მომდინარეობს მათი გემის სახელიდან, არგოდან, რომელიც ეწოდა მისი მშენებლის არგოს მიერ. აღნიშნული თქმულება ჩვენთვის უძველესი საშუალებაა და ძველი კოლხეთი, - ქვეყანა რომლის დიდება და ბრწყინვალეობა თვალნათლივ აისახა თქმულებაში. მითის ძველბერძნული და რომაული წყაროების მრავალფეროვან ვარიანტებში მეტად საიტერესო მასალაა მოყვანილი კოლხეთში ქართველურ ტომთა გაერთიანებაზე, მათი გავრცელების გეოგრაფიაზე, მეურნეობაზე, წეს-ჩვეულებებზე და კულტურაზე.

შუა საუკუნეებში საზღვაო ექსპედიციები უკავშირდება ირლანდიელ ბერებს. მე-6 საუკუნის ცნობილ მეზღვაურად ტრაციულად ითვლება ირლანდიის მფარველი, წმინდა ბრენდანი, მან ერთ-ერთმა პირველმა გაიკვლია გზა ევროპიდან დასავლეთით, ოკეანის გადაღმა.

საზღვაო მოგზაურობის განვითარების საქმეში უდიდესი როლი ითამაშეს შოტლანდიისა და სკანდინავიის ნახევარკუნძულის მცხოვრებლებმა. ფრანგები მათ ნორმანებს ეძახდნენ, ნორმანები აგებნენ „მდინარე-ზღვა“ ტიპის საუკეთესო გემებს, რომელთა სიგრძეც არ აღემატებოდა 30 მეტრს, ხოლო სიგანე 4 მეტრს.

საზღვაო გადაზიდვების შემდეგი ეტაპი უკავშირდება ახალი სავაჭრო გზების ძიებას და დიდ გეოგრაფიულ აღმოჩენებს, რომლის შედეგად მსოფლიო რუკაზე გაჩნდა უდიდესი საზღვაო სახელმწიფოები - ესპანეთი, პორტუგალია, პოლანდია, რომელთა ძლიერება ეფუძნებოდა სწორედ საზღვაო ტრანსპორტს.

რობერტ ფულტონის (1765-1815) მიერ 1807 წელს თბომაფლის გამოგონებამ ახალი იმპულსი მისცა წელის ტრანსპორტის განვითარებას. თანამედროვე საზღვაო ტრანსპორტი მსოფლიო ეკონომიკის ლოკომოტივს წარმოადგენს, რომლითაც ხორციელდება როგორც ტვირთების უდიდესი ნაწილის გადაზიდვა და მსოფლიო ეკონომიკის ფუნქციონირების უზრუნველყოფა, ასევე მგზავრების გადაყვანა და ეკონომიკის უმნიშვნელოვანესი დარგის - საკრუიზო ტურიზმის განვითარების ხელშეწყობა.

თანამედროვე პირობებში საკრუიზო ტურიზმი წარმოადგენს საერთაშორისო ტურისტული ბაზრის ერთ-ერთ ყველაზე პოპულარულ და სწრაფად მზარდ სეგმენტს. კრუიზი ესაა



მოგზაურობა ზღვაზე ან მდინარეზე, რომლის დროსაც შესაძლებელია ერთდროულად სხვადასხვა ქვეყნებისა და ქალაქების მონახულება. ესაა ტურიზმის სპეციფიკური სახეობა, ვინაიდან წარმოადგენს ტურიზმის შედარებით შრომატევად და კაპიტალტევად დარგს, რომელიც აერთიანებს ტურიზმის ისეთ განსხვავებულ სახეობებს, როგორიცაა რეკრეაციული სპორტული და სხვა სახის ტურიზმი. კრუიზი მოიცავს არა მხოლოდ მოგზაურობას წყლის ტრანსპორტით, არამედ სანაპირო ექსკურსიებს, საპორტო ქალაქების ღირსშესანიშნაობების მონახულებას, აგრეთვე სხვადასხვა სახის გართობას საკრუიზო ლაინერზე.

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 ღირსშესანიშნაობები. გარდა ამისა, 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% მოგზაურობს ოჯახთან ერთად, 27% - მეგობრებთან და ნაცნობებთან ერთად, 18% - მარტოდ. 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 ხანგრძლივობა საშუალოდ შეადგენს 6-დან 30 დღემდე, მაგრამ ყველაზე პოპულარულია ტურები 10-14 დღის ხანგრძლივობით.

უკანასკნელ წლებში კრუიზის, როგორც ტურპროდუქტის იმიჯი მნიშვნელოვნად შეიცვალა. საკრუიზო თბომავალი გადაიქცა მცურავ სასტუმროდ, სადაც სუფევს გასართობი და სადღესასწაულო ატმოსფერო. შესაბამისად, კრუიზი დასვენებისთვის ყველაზე ძვირი, ამასთან ყველაზე კომფორტული და მიმზიდველი სახეა.

კრუიზზე მსოფლიო მოთხოვნილება ძალიან მაღალია. უმსხვილესი კომპანიებში, პროგნოზების თანახმად, 2017 წლისათვის კრუიზში ტურისტების რაოდენობა მიაღწევს 24 მლნ-ს. ტურისტების უდიდესი ნაწილი მოდის ჩრდილოეთ ამერიკაზე. თუმცა საკრუიზო ტურიზმი ძალებს იკრებს ევროპაშიც. სულ უფრო მიმზიდველი ხდება ხმელთაშუა ზღვაც, განსაკუთრებით ჩრდილოეთ ამერიკელი ტურისტებისთვის.

შავი ზღვის რეგიონს ასევე აქვს საუკეთესო პოტენციალი საკრუიზო ტურიზმის განვითარებისთვის. შავ ზღვაზე ტურისტს შეუძლია მოინახულოს ექვსი ქვეყანა, რომლებსაც აქვთ განსხვავებული უნიკალური კულტურა და უძვირფასესი ძეგლები. მიუხედავად ამისა, მსოფლიო საკრუიზო კომპანიები შავი ზღვის რეგიონს განიხილავენ არა როგორც დამოუკიდებელ რეგიონს, არამედ, როგორც ხმელთაშუაზღვის კრუიზის გაგრძელებას. მიზეზი ტურისტებშია. სამწუხაროდ, ჯერჯერობით, ტურისტების დიდი ნაწილი არ იჩენს განსაკუთრებულ ყურადღებას შავი ზღვის რეგიონის მიმართ. როგორც კომპანიის რინცეს ჩრუისეს ვიცე პრეზიდენტი ბრიუს კრამრეინი აღნიშნავს „ჩვენ გადაგვიყვანს ტურისტები იქ სადაც მათ სურთ“, ჩვენ თითოეულ მათგანს ვეკითხებით, რამდენად მოსწონთ მათ პორტი, ექსკურსიები, სერვისის დონე, და ისინიც, შესაბამისად, აფასებენ ინფრასტრუქტურისა და მომსახურების ხარისხს.”

საკრუიზო ტურიზმის სფეროში შავი ზღვის აუზის პორტები, სატვირთო / სავაჭრო სფეროსგან განსხვავებით, გამოდიან ერთიანი ბრენდით ჩრუისე ლაცკ შეა. შესაბამისად, მათ შორის კონკურენციაზე საუბარი არ შეიძლება იყოს, ვინაიდან თითოეული ცალკე რეკლამას უკეთებს შავი ზღვის აუზს, როგორც საკრუიზო რეგიონს.

საკრუიზო ტურიზმის განვითარების აქტუალობას საქართველოში განაპირობებს ჩვენი ქვეყნის და მთლიანად შავიზღვისპირეთის რესურსული პოტენციალის უნიკალური კონკრეტული უპირატესობები. კერძოდ, ხელსაყრელი კლიმატური პირობები, მდიდარი ისტორიული და კულტურული მემკვიდრეობა და ა.შ. შეიძლება ითქვას, რომ შავიზღვისპირეთის აღნიშნული უპირატესობების გამოყენებისა და შესაბამისი ინფრასტრუქტურის შექმნის პირობებში რეგიონს აქვს შანსი დაიკავოს საკმაოდ მყარი პოზიციები მსოფლიო საკრუიზო ბაზარზე.

უნდა აღინიშნოს ისიც, რომ საკრუიზო ტურიზმის განვითარება დამოკიდებულია საკრუიზო ტურისტული პროდუქტის შექმნის, წინაწვევისა და რეალიზაციის პროცესზე, რაშიც მონაწილეობას ღებულობს უამრავი, კერძო ტურ-



ისტული კომპანიები და დაწესებულებები. საკრუიზო ტურიზმის განვითარების დონეს მნიშვნელოვანწილად განსაზღვრავს მთლიანად ტურიზმის სახელმწიფო ორგანოები (საბაჟო, ზედამხედველობის, სასაზღვრო კონტროლის და სხვა). გარდა იმ სფეროში არსებულ მდგომარეობაზე, რაც თავის მხრივ დამოკიდებულია ქვეყნისა და რეგიონის ეკონომიკური განვითარების დონეზე. აქედან გამომდინარე, საკრუიზო ტურიზმის სფერო წარმოადგენს მრავალკომპონენტულ სისტემას, რომლის თითოეული ელემენტირგოლის თვისობრივი და ხარისხობრივი მახასიათებლები არსებით გავლენას ახდენენ მთლიანად სისტემის მდგომარეობაზე, ამ შემთხვევაში, საკრუიზო ტურიზმის პოტენციალსა და მისი განვითარების დონეზე.

კრუიზის განვითარებისათვის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ფაქტორი საპორტო ინფრასტრუქტურაა. დღეს შავ ზღვაზე 16 საკრუიზო პორტია. კერძოდ, უკრაინის ხუთი (ქერჩი, ფოდოსია, იალტა, სევოსტოპოლი, ოდესა), რუმინეთის ერთი (კონსტანცა), ბულგარეთის სამი (ვარნა, ბურგასი, ნესებარი), თურქეთის ოთხი (სტამბული, სინოპი, სამსუნი, ტრაპიზონი), საქართველოს ერთი (ბათუმი) და რუსეთის ორი პორტი (სოჭი, ნოვოროსიისკი).

საკრუიზო გემების შემოსვლების რაოდენობის მიხედვით ლიდერობს სტამბულის პორტი, თუმცა სტამბულში შემოსული საკრუიზო გემების უდიდესი ნაწილი ვერ აღწევს შავი ზღვის აუზამდე და ბრუნდება ხმელთაშუა ზღვაში. პრობლემა მდგომარეობს იმაში, რომ მსოფლიოში შეიმჩნევა საკრუიზო გემების ტევადობის ზრდის მკაფიო ტენდენციები. შავ ზღვაში შემოსული გემების ნახევარს გააჩნიათ 200 მეტრამდე სიგრძე, გემების მესამედს 250 მ-მდე სიგრძე, ხოლო 10%-ს 300 მ-მდე სიგრძე, რომელთა მიღებაც შეუძლია შავი ზღვის მხოლოდ ორ - ოდესის (უკრაინა) და კონსტანცას (რუმინეთის) პორტებს. ბოსფორის სრუტის ხიდებს, რომლებიც შავ ზღვას აკავშირებენ მარმარილოს ზღვასთან შეუძლიათ გაატარონ გემები, რომელთა ბორტის სიმაღლეც არ აღემატება 58 მეტრს. ასეთი გემების სიგრძე კი შეადგენს 300-320 მეტრს.

შესაბამისად, ერთი-ორი პორტი, რომლებსაც შეუძლიათ დიდი გაბარიტების მქონე გემების მიღება, ეკონომიკურად არამომგებიანია. გამოდის, კომერციული თვალსაზრისით, ყველაზე მომგებიანი გემები შავ ზღვაზე ყველაზე იშვიათად შემოდის. ამიტომ, საკრუიზო ტურიზმის განვითარებისათვის შავიზღვისპირეთში მნიშვნელოვანია აუზის ყველა პორტის ინფრას-

ტრუქტურის გაფართოება.

შავი ზღვის პორტების ტექნიკურ - საექსპლუატაციო მახასიათებლები განსხვავებულია, თუმცა პორტების უმრავლესობაში არსებობს შესაბამისი ინფრასტრუქტურა საკრუიზო გემების მომსახურებისთვის. ამ მხრივ ერთ-ერთი ყველაზე რთული მდგომარეობაა ბათუმის ნავსადგურში. ეს ერთადერთი პორტია საქართველოში, რომელსაც საკრუიზო გემების მიღება შეუძლია. მიუხედავად ამისა, უკანსაქნელი 40 წლის განმავლობაში ამ მხრივ არაფერი გაკეთებულა. უფრო მეტიც, საქართველოს მთავრობამ 2006 წელს ბათუმის პორტი 92 მილონ აშშ დოლარად გაყიდა. შედეგად მივიღეთ შემცირებული ტვირთბრუნვა, შემცირებული სამუშაო ადგილები და ჩვენი ქვეყნის უმნიშვნელოვანესი საერთაშორისო სატრანზიტო ფუნქციის კონკურენტუნარიანობის შემცირება. ასეთ ვითარებაში საკრუიზო ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესებაზე საუბარი საკმაოდ რთულია.

ბათუმის ნავმისადგომის რეკონსტრუქციის პროექტზე აჭარის მთავრობაში მუშაობა 2010 წლის ბოლოს დაიწყო. აჭარის მთავრობამ პროექტის დაფინანსებასა და განხორციელებაზე ამერიკულ კომპანიასთან „Royal Caribibbean“-თან მემორანდუმშიც გააფორმა. შეთანხმება თანამედროვე სტანდარტების პორტის აშენებას გულისხმობდა. ბათუმის პორტის განვითარების გენერალურ გეგმაზე კი მუშაობა დაიწყო „როილ კარიბიანის“ პარტნიორმა კომპანიამ „ლენდ დიზაინმა“- კომპანიები პროექტის განხორციელებას საკუთარი დაფინანსებით გეგმავდნენ. საუბარი იყო 35 მილიონი დოლარის ინვესტიციაზე.

აჭარის ტურიზმისა და კურორტების დეპარტამენტმა 2015 წლის 18 ნოემბერს წარმოადგინა ანგარიში „საკრუიზო ტურიზმის სტრატეგიის განვითარების შესახებ“ დეპარტამენტის განცხადებით, რეგიონში საკრუიზო ტურიზმის სფეროს არსებული მდგომარეობის შესწავლისა და მისი განვითარების სტრატეგიული გეგმის შემუშავებაში უცხოელი ექსპერტი დიდი ბრიტანეთიდან, შპს G.P. Wild International-ის წარმომადგენელი პიტერ უაილდი დაეხმარა. აღნიშნული სტრატეგიის თანახმად „საკრუიზო ტურიზმის განვითარებისთვის რეგიონში აუცილებელია აჭარის მთავრობისა და ბათუმის პორტის ჩართულობა. ერთი მხრივ, ბათუმის პორტმა უნდა განახორციელოს ინფრასტრუქტურული პროექტები, ხოლო აჭარის ტურიზმის დეპარტამენტის საშუალებით უნდა აიღოს თავის თავზე რეკლამა და მარკეტინგული ღონისძიებების განხორციელება“.



2016 წლის 4 მარტს გამოქვეყნდა ინფორმაცია, რომლის თანახმად ბათუმში საკრუიზო პორტის მშენებლობა ჩაიშალა. კერძოდ, მთავრობამ საერთაშორისო კომპანია Royal Caribbean-თან, რომელსაც აღნიშნული პროექტი უნდა განეხორციელებინა მემორანდუმი გააბათილა.

აღნიშნული ქრონოლოგია და რეალურად შექმნილი სიტუაცია ცხადყოფს, რომ ქვეყანაში ჯერ კიდევ არ არსებობს მკაფიოდ ჩამოყალიბებული და დროში გაწერილი სამოქმედო გეგმა საკრუიზო ტურიზმის განვითარებასთან დაკავშირებით. შესაბამისად, გამოუყენებელი რჩება მნიშვნელოვანი ტურისტული პოტენციალი, რომელიც ხელს შეუწყობდა ახალი სამუშაო ადგილების

შექმნას, შემოსავლების ზრდას და როგორც რეგიონის, ისე მთლიანად ქვეყნის ეკონომიკურ წინსვლას. გამოსავალი არსებობს, საჭიროა ადგილობრივი და ცენტრალური ხელისუფლების მეტი დაინტერესება და ჩართულობა პროცესებში, პორტის ხელმძღვანელობასთან და მესაკუთრებთან შეთანხმებების მიღწევა, რის საუკუნეზეც სასწრაფოდ უნდა დაიწყოს ბათუმის ნავსადგურის მე-10 და მე-11 ნავმისადგომების სარეკონსტრუქციო სამუშაოები. საუკეთესო გამოსავალი იქნება აღნიშნული ნავმისადგომების სახელმწიფო საკუთრებაში დაბრუნება და საკრუიზო გემების მომსახურებისათვის მსოფლიო სტანდარტების ტერმინალის მშენებლობა.

CRUISE TOURISM IN GEORGIA - ANALYSIS OF THE CURRENT SITUATION

MANANA VASADZE
Associate Professor of GTU
E-mail: manavasadze@yahoo.com
GIORGI ZOIDZE
Doctorate student of GTU

Summary

Batumi is the only port in Georgia that can receive cruise ships. The Government of Georgia sold Batumi Port for 92 million USD. As a result we have reduced cargo turnover, reduced jobs and reduced competitiveness of the country's most important international transit function.

There is still no clear and timely action plan on the development of cruise tourism in the country. Consequently, it is necessary to have an important tourist potential that will significantly contribute to creating new jobs, increase revenue and economic development of both the region and the country as a whole. One way out is for local and central government and the management of the port together with the owners and stakeholders to take more interest and involvement in the process and start reconstruction of Batumi Port, return the landmarks to state property and construct cruise ship Terminal according to World Standards.