

ავტოტურისტული ავტოკლასტერების ფორმირების მექანიზმები საქართველოში

დავით ლოლუა

საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტის ასოცირებული პროფესორი,
საქართველოს ავტო-მოტო ტურიზმის ფედერაციის პრეზიდენტი

აბსტრაქტი

სტატიაში წარმოდგენილია საქართველოს ავტო-მოტო ტურიზმის ფედერაციის (შემდგომში-სამტფ) მიერ ჩატარებული მონიტორინგი. ტურისტების გადაადგილების ამ მიმართულების და-ნერგვა საქართველოში გააუმჯობესებს ტურისტების მომსახურებას გზებზე, რის ხარჯზე გა-იზრდება სახელმწიფო და ადგილობრივი ბიუჯეტების შემოსავლები, შემცირდება უმუშევრობის დონე და ამალღება მოსახლეობის ცხოვრების ხარისხი. ავტო ტურისტული კლასტერები შექმნიან დამატებით მოტივაციას ტურისტული მომსახურებისა და ახალი გზისპირა ინფრასტრუქტურის განსავითარებლად: გაიხსნება ახალი მოტელები, კემპინგები, მსუბუქი და ჩასაბმელიანი ავტომო-ბილებისათვის პარკირებები, კაფეები და რესტორნები, ავტოსერვისები და სხვ. ეს კი, აამალღებს მომსახურე პერსონალის პროფესიონალიზმს და დაამკვიდრებს მომსახურების საერთაშორისო სტანდარტებს.

ჩატარებულ კვლევებში განხილულია ავტოტურიზმის მიმართულების ზოგადი კონცეფციის, პო-ტენციალისა და განვითარების ეკონომიკური, ეკოლოგიური და კულტურული ასპექტები, საერ-თაშორისო სტანდარტების გათვალისწინებით ნორმატიულ-კანონმდებლობითი დოკუმენტების დაზუსტებისა და მიღების აუცილებლობა; სამოგზაურო გზების, ახალი, ასათვისებელი მარშრუ-ტების ტექნოლოგიური და ტექნიკური საშუალებებით აღჭურვა; რეაბილიტაციისა და დასვენე-ბის საწარმოების ორგანიზების აუცილებლობა; კვებისა და განთავსების სპეციალიზირებული – უსაფრთხო, ეკოლოგიურად მისაღები მატერიალური და სამართლებრივი პირობების ჩამოყალი-ბება; ტურისტული საწარმოების უზრუნველყოფა განათლებული კადრებით.

კვლევის შედეგად განისაზღვრა საქართველოში ავტოტურიზმისა და ეკონომიკის სფეროების ეფექტური, პრიორიტეტული მიმართულებების განვითარების რეალიზაციისათვის აუცილებელი პირობები: ა) ქვეყნის რეგიონების წარმოჩენა საზღვრებს გარეთ; ბ) ბიზნესის განვითარების სტი-მულირება; გ) ინვესტიციების მოზიდვა; დ) ტურმომსახურების ობიექტების გამრავალფეროვნება; ე) ტურიზმის შემოსავლების მაქსიმალურად გაზრდა და სხვ.

ჩატარებულმა ანალიზმა აჩვენა, რომ ავტოტურიზმის განვითარებისთვის, ეფექტური ტურისტ-ტული ავტოკლასტერების შექმნისა და ფორმირებისათვის გაზიარებული უნდა იქნას მსოფლიოს მონინავე ტურისტული ქვეყნების გამოცდილება.

შესავალი

იმ პროგრამული ღონისძიებების რეალიზაციის ნაწილში, რომელთა დაფინანსებაც ხორციელდება ტურიზმისა და ტურისტული ინდუსტრიის სფეროში, საქართველოს ავტო-მოტო ტურიზმის ფედე-რაციამ (შემდგომში-სამტფ) ჩატარა მოცემული სეგმენტის მონიტორინგი.

საქართველოს ტერიტორიაზე, მდიდარი ბუნებრივი, ლანდშაფტური, კულტურულ-ისტორიული პოტენციალი, უამრავი მოვლენა ქმნის ავტოტურიზმის განვითარების რეალურ წინაპირობებს.

დღეს-დღეობით ტურიზმის სფეროს დიდი ყურადღება ეთმობა როგორც სახელისუფლებო სტრუქ-



ტურების, სპეციალისტი-პრაქტიკოსების, ისე მეცნიერული საზოგადოების მხრიდანაც. ტურიზმი განიხილება არა მხოლოდ როგორც საზოგადოებრივი საქმიანობის რეკრეაციული კომპონენტი, არამედ ასევე, როგორც სახელმწიფო და ადგილობრივი ბიუჯეტების შემოსავლის წყარო, როგორც უმუშევრობის დონის შემცირებისა და, მთლიანად, მოსახლეობის ცხოვრების ხარისხის ამაღლების საშუალება.

მოცემული კვლევის *სიახლე* მდგომარეობს ტურისტული ავტოკლასტერის ფორმირების საორგანიზაციო-ეკონომიკური მექანიზმის სრულყოფის მიმართულებების კონცეპტუალურ დასაბუთებაში სახელმწიფო და რეგიონალურ დონეზე.

ავტოტურიზმის მოდელის არსი

საავტომობილო ტურიზმის ცნება უკავშირდება ადამიანების მოგზაურობას, რომლებშიც გადაადგილების ძირითად საშუალებას წარმოადგენს საკუთარი ან დაქირავებული ავტომობილი.

ორგანიზებული საავტომობილო ტურები საქართველოს ტურისტულ ბიზნესში საკმაოდ ახალ მიმართულებას წარმოადგენენ, მათი განვითარება გამოიწვევს, როგორც საერთაშორისო, ისე რეგიონალურ ტურიზმის განვითარებას კავკასიაში.

მოცემული ამოცანა შეიძლება ამოიხსნას საავტომობილო ტურიზმის სახეობების კლასიფიკაციის მეშვეობით.

ვინაიდან საავტომობილო ტურიზმი ითვალისწინებს ავტო-სატრანსპორტო საშუალებების (შემდეგში-ასს) გამოყენებას, შეიძლება გამოვყოთ მისი კლასიფიკაციის შემდეგი ნიშნები: „გამოყენებული ავტო-სატრანსპორტო საშუალება“; „სამოგზაურო გეოგრაფია“; „ორგანიზაციის ფორმა“; „მოგზაურობის მიზანი“; „მონაწილეთა რიცხვი“ და სხვ.

ჩვენს მიერ შემოთავაზებული საავტომობილო ტურიზმის კლასიფიკაცია საშუალებას მოგვცემს შევიშუშავოთ ტურისტული ავტოკლასტერების ფორმირებისა და განვითარების მექანიზმების მართვის ინსტრუმენტები.

მოგზაურობის უშუალო მიზანს – განსაზღვრავს ტურისტული რესურსები, გეოგრაფია და ინფრასტრუქტურა, მოგზაურობის ტიპი, ფორმა და ხერხი. ასევე, ავტომოგზაურობაზე გავლენას ახდენს ინფრასტრუქტურული მოთხოვნები – მოგზაურობის ორგანიზაციის, რისკის ფაქტორების, უსაფრთხოებისა და სამართლებრივი უზრუნველყოფის შესახებ. პრაქტიკულად ეს ფაქტორები განსაზღვრავენ მოგზაურობის მონაწილეთა რაოდენობას და მათ შემადგენლობასაც.

ავტოტურისტული კლასტერის ცნება

ავტოტურისტული კლასტერები აერთიანებენ იმ წარმოებებსა და ორგანიზაციებს, რომლებიც ეწევიან ტურისტულ და თანმხლებ მომსახურებას, და ავტოტურისტებისათვის უზრუნველყოფენ ცივილიზებულ პირობებს. ეს კლასტერები საკუთარ თავში მოიცავენ გზისპირა სასტუმროებს (მოტელები), კემპინგებს, პარკირებებს მსუბუქი და სამგზავრო ავტოტრანსპორტისათვის, კაფეებსა და რესტორნებს, ავტოსერვისებს, მალაზიებს გზისპირა ვაჭრობისათვის, ავტოგასამართ კომპლექსებს და სხვ.

კლასტერების აგებისას მიზანშეწონილია გათვალისწინებულ იქნას ადგილობრივი ტრადიციები, საერთო ეთნიკური და სოციალური კულტურა. სოციალურ ფაქტორებს მიაკუთვნებენ ასევე განათლების სფეროსაც, რომელიც აუცილებელია კლასტერში მონაწილე ყველა საწარმოსათვის სპეციფიკური, თანამედროვე ტიპის, კადრების მოსამზადებლად.

ავტოკლასტერების განვითარების პრობლემა

საავტომობილო ტურიზმის ინფრასტრუქტურის ფორმირებისა და განვითარების საკვანძო პრობლემები შეიძლება ჩამოვყალიბოთ შემდეგნაირად:

- საგზაო სერვისის არსებული სისტემის თანამედროვე მოთხოვნებთან ადაპტაციის ან ახლის შექმნის პრობლემები;
- ავტოსატრანსპორტო საშუალებების, მათ შორის ავტოსახლების, გაქირავების სისტემის არარსებობა;
- ავტოსახლების მომსახურების სრულფასოვანი სისტემის არარსებობა (მოცემული სატრანსპორტო საშუალებებისათვის არ არის ტექნიკური მომსახურების სპეციალიზირებული სადგურები);
- პრაქტიკულად არ არსებობს ინფრასტრუქტურა მექარავნებისთვის, რაც, საზღვარგარეთის ტუროპერატორების აზრით, არსებითად ამცირებს მათ ნაკადს საქართველოში;
- საგზაო სისტემისა და ტურისტული ნაოსნობის არასაკმარისად განვითარებული საინფორმაციო წვდომა და ა.შ.

ზოგადად ტურისტული კლასტერებისა და კერძოდ ტურისტული ავტოკლასტერების ფუნქციონირების არსებული პრაქტიკა გვიჩვენებს, რომ ისინი შეიძლება გამოყენებულ იქნას ჩვენი ქვეყნის რეგიონებში ტურიზმის განსავითარებლად.

ავტოტურიზმი – ზოგადი ტურიზმის შემადგენელი ნაწილი

ტურისტული ავტოკლასტერის ფორმირება თავის მხრივ რთულ პროცესს წარმოადგენს, რომლის ორგანიზაციაც გულისხმობს არამხოლოდ სახელმწიფო ინტერესებისა და ეკონომიკის განვითარების სტიმულირების შესაძლებლობების, არამედ სხვადასხვა სახის ეკონომიკური აქტივობის ინტერესების, კონკრეტულ ტერიტორიაზე მოქმედი ცალკეული წარმოებებისა და ორგანიზაციების განვითარების საშუალების, ასევე საბაზრო პირობების გათვალისწინებას, რომლებიც ხელს უწყობენ შესაქმნელი ტურისტული ავტოკლასტერის კონკურენტუნარიანობის უზრუნველყოფას.

ავტოტურიზმი

თუ კრიტერიუმის სახით მივიღებთ კლასიფიკაციას „სატრანსპორტო საშუალების ტიპი“, მაშინ შეგვიძლია გამოვყოთ ავტოტურიზმის შემდეგი კონცეპტუალური მოდელები:

- ქარავანინგის მოდელი (ასს – ავტოქარავანი, ავტოჩასაბმელი ანუ „სახლი ბორბლებზე“);
- მოდელი „აქტიური მეავტომობილე“ (ავტო საშუალების ტიპი – ნებისმიერი ავტომობილი, რომლის მეშვეობითაც შესაძლებელია სატრანსპორტო ქსელში გადაადგილება);
- მოდელი „ავტობუსით მოგზაურობა“ (ასს ტიპი – ავტობუსი);
- სპორტული მოდელი, მათ შორის ექსტრემალური ავტოტურიზმი, ჯიპინგი და სხვ. (ასს ტიპი – „ყველგანმავალი“ სპეციალურად აღჭურვილი სატრანსპორტო საშუალებები).

ზემოთ მოყვანილი მოდელებიდან შეიძლება ნებისმიერი იქნას გამოყენებული ტურისტული ავტოკლასტერების ფორმირების საორგანიზაციო-ეკონომიკური მექანიზმის პროექტირების საფუძვლად.

ამასთან მითითებულ მოდელებს აქვთ როგორც საერთო, ასევე განსხვავებული შტრიხებიც. მა-



გალითად, ქარავანინგის მოდელი მოითხოვს სპეციფიურ ინფრასტრუქტურულ პირობებს (კერძოდ, კეთილმოწყობილი კემპინგების არსებობას), ხოლო მოდელის „აქტიური მეავტომობილე“ ეფექტური ფუნქციონირებისათვის საჭიროა გზისპირა კაფეების, მოტელების და ტურისტული ინფრასტრუქტურის სხვა ელემენტების განვითარებული ქსელის არსებობა.

ავტოტურიზმის ტიპიურ კონცეპტუალურ მოდელში წარმოდგენილია საავტომობილო ტურიზმის ისეთი ელემენტების ურთიერთქმედება, როგორცაა უშუალოდ მომხმარებელი (ტურისტი), ასს, ტურისტული რესურსები, საგზაო ინფრასტრუქტურა, არსებული ტურისტული პროდუქტი, და ავტომოგზაურობისგან მიღებული შთაბეჭდილებები. ამასთანავე მოგზაურს არ შეუძლია დამოუკიდებლად შეცვალოს თავისი მარშრუტი.

ავტოკლასტერის ფორმირება და ინსტრუმენტები

არსებობს შემზღვეველი ფაქტორებიც (ტურისტული სფეროს სახელმწიფო რეგულირების სისტემის „ძალისხმევის წერტილები“), რომლებსაც შეგვიძლია მივაკუთვნოთ:

- კულტურული მემკვიდრეობის ბევრი ობიექტი ნახევრადგანადგურებულ ან მთლიანად დაკარგულ მდგომარეობაში იმყოფება;
- არასაკმარისად არის განვითარებული ან სრულიად არ არსებობს საინჟინრო ინფრასტრუქტურა (ენერგომომარაგება, წყალმომარაგება, პარკირებები და დასასვენებელი მოედნები).
- ტურისტული ინფრასტრუქტურის განვითარების არასაკმარისი დონე, საგზაო სერვისის ობიექტების დაბალი ხარისხი);
- პირობებისა და მომსახურების ხარისხის არასაკმარისი დონე პროფესიონალური კადრების უკმარისობის გამო;
- ქარავანინგის, მათ შორის ავტოსახლებისა და საცხოვრებელი ჩასაბმელების მქონე ავტომობილების მაქსიმალურად დასაშვები წონის ნორმატიულ-სამართლებრივ ბაზაში ხარვეზების არსებობა;
- ავტოსახლებისა და ქარავანების მომსახურებაზე სპეციალიზირებული ტექნიკური მომსახურების სადგურის (ტმს) არარსებობა, საქართველოს რეგიონებში;

აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ ავტოტურიზმის განვითარებას ქვეყანაში ხელს უშლის სართაშორისო ტრანსპორტისათვის თანამედროვე არტერიების (ხაზების) განვითარების შედარებით დაბალი დონე.

ავტოტურისტული კლასტერების პრობლემები

ავტოტურიზმის მომსახურებაზე მოთხოვნის ზრდისას, მისი განვითარებით სახელმწიფოს დაინტერესების მატებისას, აუცილებელია შესაბამისი ინფრასტრუქტურის ეფექტური მართვა. ვინაიდან კლასტერები სრულიად განსხვავებულია, ამიტომ ეს სხვადასხვა ტერიტორიების ათვისებისა და მომსახურების განხორციელების ერთიანი პირობების შექმნის საშუალებას მოგვცემს. ამაღლებს მომსახურე პერსონალის მოტივაციას გაუთანაბრდნენ ავტოტურისტების მომსახურების სართაშორისო სტანდარტებს.

გზები და საინფორმაციო წყაროები

საქართველოში რეგიონთა შორის და შიდა რეგიონალურ გადაადგილებას, განსაკუთრებული მნიშვნელობა

ვნელობა აქვს ავტოტურიზმის განსავითარებლად.

დღეს-დღეობით ავტოტურისტებისათვის საქართველოს რეგიონებში მიმზიდველობის შემამცი-რებელ ნეგატიურ ფაქტორს წარმოადგენს ასევე საინფორმაციო მასალების არარსებობა გზებზე ტურისტული ობიექტების არსებობის შესახებ. რაც აუცილებელია ტურისტული ავტოკლასტერე-ბის ფუნქციონირების მექანიზმის უზრუნველსაყოფად.

ეკოლოგია

საკუთარი ავტომობილებით თვითორგანიზებული მოგზაურობები მომხმარებელთა მცირე ჯგუ-ფებისა, რომლებიც საცხოვრებლად იყენებენ, ან კარვებს, ან კერძო სექტორის მომსახურებას, რაც ხშირად რეგიონების ტერიტორიაზე იწვევს, არაკონტროლირებად ტურისტული საქმიანობას, ეს კი, წარმოადგენს უდიდეს პრობლემას, რომელიც ზეგავლენას ახდენს ლანდშაფტზე, ეკოლოგი-აზე და გარემომცველ სამყაროზე, ბიორესურსებზე, რასაც მივყავართ ტურისტული რესურსების მიმზიდველობისა და მათ შესაძლო დაკარგვამდეც კი.

ავტოტურიზმის განსავითარებლად აუცილებელია შემდეგი პოზიციების მომზადება და სრულყო-ფა:

ავტოტურიზმის განვითარების ზოგადი კონცეფცია პოტენციალისა და მისი განვითარების პრობ-ლემების რეგიონალური და დარგობრივი წინასწარი კვლევით;

ავტოტურიზმის ნორმატიულ-კანონმდებლობითი უზრუნველყოფა – ნორმატიულ-კანონმდებ-ლობითი დოკუმენტების მიღება, იმ სტანდარტებისა, რომლებიც ზღუდავენ ბუნებაზე ადამიანის საქმიანობიდან გამომდინარე ნეგატიურ ზემოქმედებას (“მწვანე სტანდარტები” [1], რომლებიც წარმოადგენენ ტერიტორიის მდგრადი განვითარების უზრუნველყოფის ელემენტს, ვინაიდან მი-მართულნი არიან ადამიანისათვის კეთილსასურველი საცხოვრებელი გარემოს შექმნასა და გარე-მომცველი სამყაროს დაცვაზე: სამშენებლო ობიექტები, რომლებიც შეესაბამებიან „მწვანე სტან-დარტები“-ს სტანდარტს, უპირატესობას იძლევიან ინვესტორებისათვის, უძრავი ქონების მფლო-ბელებისათვის, ხოლო ავტოტურიზმის გლობალური ეთიკის კოდექსის მიღება უზრუნველყოფს ნდობას შიდა, შემომსვლელი და გამსვლელი ავტოტურიზმის ყველა მონაწილეს შორის [2];

რეგიონალური ავტოტურიზმის განვითარება

საკადრო უზრუნველყოფამ ხელი უნდა შეუწყოს ავტოტურიზმის ინდუსტრიის განვითარების ეკო-ნომიკურ, ეკოლოგიურ და კულტურულ ასპექტებს;

მარშრუტის გავლისა და მასზე დასვენების პროცესში სტაბილური ინტერნეტ კავშირის

ავტოსერვისის სანარმოები – ავტოტურისტებისა და ავტომობილების სამომსახურეო ობიექტების სტაბილური ფუნქციონირების უზრუნველყოფა: მომსახურების მაღალი ხარისხი და დანახარჯე-ბის მინიმუმამდე დაყვანა.

დასვენების ორგანიზება ტურისტულ ავტოკლასტერებში ავტოტურისტების გადაადგილების სხვა-დასხვა ხერხის გამოყენება (საქვეითო მოკლე მარშრუტები, ველო, საცხენოსნო ბილიკები და სხვ.);

ღამის გასათევად და დასასვენებლად **განთავსების საშუალებების სიმწირე** [3]: ჩვენს ქვეყანაში არ არსებობს მარეგლამენტირებელი დოკუმენტები ავტოტურისტების სპეციალიზირებულ განთავ-სების ადგილებებში მათ მომსახურებასთან დაკავშირებით;

კვების საწარმოების მენიუებში ასახული უნდა იყოს ადგილობრივი ეროვნული თავისებურებებიც ეკოლოგიურად სუფთა პროდუქტების გამოყენებით;

თავისუფალი დროისა და დასვენების საწარმოები უნდა ითვალისწინებდნენ მათ მინიმალურ ტექნოგენურ და კულტურულ ზეგავლენას მოცემულ ტერიტორიაზე და მის მოსახლეობაზე;

ყველა ეს ფაქტორი და პირობები უნდა შეესაბამებოდეს საქართველოში ავტოტურიზმის მდგრადი განვითარების უზრუნველყოფის მიღებულ პრინციპებს. ქვეყანაში ხარისხიანი და მცირე ბიუჯეტიანი ავტოტურიზმის მდგრადი განვითარების წინაპირობებს წარმოადგენს უკვე არსებული ყველა მონაწილის რესურსებისა და საშუალებების შენარჩუნება, მინიმიზაცია, თვითრეგულირება, თვითორგანიზაცია და მათთვის ადაპტაციისა და აღდგენის პირობების შექმნა.

რეგიონალური ავტოტურიზმის განვითარება

მსოფლიოში ავტოტურიზმისა და ტურისტული ავტოკლასტერების განვითარების ძირითადი მონაცემები წარმოდგენილია ქარავანინგში. ავტოტურიზმის ბაზრის მონაცემების კვლევა პირველად ჩატარდა 2007-2008 წწ. ტურიზმის გერმანული ეკონომიკური ინსტიტუტის მიერ (DWIF) მიუნხენის უნივერსიტეტში და ქარავანინგის ევროპული ფედერაციის მიერ (ECF). კვლევებმა გამოკვეთა ავტოტურიზმის ორი ყველაზე მსხვილი ბაზარი – ჩრდილოეთ ამერიკა და ევროპა. თუმცა, ამ ბაზრებზე არსებული ტენდენციები არაერთგვაროვანი იყო.

ჩრდილოეთ ამერიკამ 2012 წლისათვის 2008 წლის კრიზისის შემდეგ დაძლია ნეგატიური დინამიკა და ამ წელში მოახდინა 274500 ტურიზმისათვის საჭირო ტრანსპორტის რეალიზება, ამასთან ევროპის ავტოტურიზმის ბაზარი არ იყო ისე სტაბილური და ახასიათებდა აღმასვლები და ვარდნები. სიტუაციას, გაყიდვების თვალსაზრისით, ავსტრალიაში, იაპონიაში და სამხრეთ აფრიკაში, რომლებიც იმყოფებიან მესამე, მეოთხე და მეხუთე ადგილებზე, აქვს მაღალი დადებითი დინამიკა. DWIF საერთო ჯამში დაითვალა 18,75 მლნ. ლამის თევა პოლონეთის, ჩეხეთის, სლოვაკეთის, უნგრეთის, ხორვატიის, ბულგარეთის და რუმინეთის 1300 კემპინგში, რამაც აღმოსავლეთ ევროპის მითითებულ ქვეყნებს დამატებით 600 მლნ. ევრო მოუტანა. ECF დაკვეთით ჩატარებულმა კვლევებმა დასავლეთ ევროპისათვის კემპინგ-ტურიზმისგან მიღებული ამონაგები შეაფასეს 15,33 მილიარდ ევროდ.

უცხოეთში ავტოტურიზმის განვითარების ანალიზი

ევროპულ ქვეყნებში არსებობენ შესაბამისი ორგანიზაციები და ასოციაციები, რომლებიც არამხოლოდ აღრიცხავენ ავტოტურიზმის სტატისტიკას, არამედ განსაზღვრავენ მისი განვითარების ძირითად ტენდენციებს, განსაზღვრავენ მეტად პოპულარულ მიმართულებებს.

შეგვიძლია გამოვყოთ ისეთი ორგანიზაციები, როგორებიცაა ქარავანების მწარმოებელთა კავშირი გერმანიაში (CIVID), კემპინგებისა და ქარავან-სადგომების ასოციაციების ევროპული ფედერაცია (EFCO&HPA), გერმანიის ტურიზმის ასოციაცია (DTV), ქარავანების მწარმოებელთა ევროპული ფედერაცია (ECF) და სხვები. ამ ორგანიზაციების საიტების ანალიზი საშუალებას იძლევა ვიმსჯელოთ ევროპაში ავტოტურიზმის განვითარების ძალიან მაღალ დონეზე. ყოველწლიურად ADAC განიხილება 2,5 მილიონი მოთხოვნა ტურიზმის დარგში, რომელთა შორისაც დაახლოებით 11% – ავტოტურისტების მოთხოვნებია.

განვითარების პერსპექტივის ანალიზი

ავტოკლასტერის ფორმირებაში განსაკუთრებული ადგილი უჭირავს რეგიონის ტერიტორიაზე წრიული გადაადგილების შესაძლებლობას, რაც ზოგავს ავტოტურისტის დროს და გამორიცხავს განშტოებების ადგილზე დაბრუნების აუცილებლობას, ამასთანავე საქართველოს ძირითადი სატრანსპორტო არტერიების დატვირთვის რეგულირების საშუალებას იძლევა სატრანზიტო სატვირთო და ტურისტული ნაკადების დაყოფით.

გარდა ამისა, მოდერნიზაცია უნდა გულისხმობდეს მოტო, ველო და საქვეითო ბილიკების ქსელის შექმნას ავტოკლასტერის საჩვენებელი ობიექტების ფარგლებში გადასაადგილებლად.

საქართველოში ავტო-მოტო ტურიზმის განვითარების დაგეგმვის პროცესის კვლევის საფუძველზე შესაძლებელია რეგიონის ტურისტული ავტოკლასტერის განთავსების რამდენიმე ზონის მოაზრება.

რეგიონების ავტოკლასტერის ობიექტების განთავსების ადგილები შეიძლება იყოს სხვადასხვა რეკრეაციულ ზონებში: მაღალ მთიანეთში (მატილი, გუდაური, ჯუთა, უშგული და სხ.), წყლისა და ბუნებრივი რესურსების-მოვლენების ახლოს, შავი ზღვის, ბუნებრივი თუ ხელოვნური ტბების, მთის მდინარეების, ჩანჩქერების მიმდებარე ტერიტორიები (პალიასტომის, ფარავნის, ბაზალეთის ტბები, თბილისის ზღვა), კულტურული მემკვიდრეობის ცნობილ და ასათვისებელ ობიექტებთან, (12000-ზე მეტი ეკლესია-მონასტერი), მუზეუმებთან ღია ცის ქვეშ (ვანი, უფლისციხე, ვარძია), ბუნების ძეგლებთან (დაშბაშის, მარტვილის, გველეთის კანიონები-ჩანჩქერები). წინასწარი გათვლებით ავტოკლასტერის შექმნამ რეგიონაბში შეიძლება მოიზიდოს დამატებით 1000000-ზე მეტი ტურისტი წელიწადში.

საქართველოს ტერიტორიაზე ავტოკლასტერების ფორმირება განსაზღვრავს მათ საზღვრებში ავტოსაგზაო ქსელის მოდერნიზაციის აუცილებლობას. ამის შედეგად ავტოკლასტერის საზღვრების ფარგლებში აუცილებელია უზრუნველყოფილ იქნას მოკლე ვადით ავტომობილების გასაჩივრებელი ავტოსადგომების (“ჯიბებისა“ და სავალი ნაწილისგან შეჭრილი ადგილების სახით), სასტუმროებისა და ტურისტული ობიექტების მიმდებარე ტერიტორიაზე ავტომობილების დაცული გასაჩივრებელი ადგილების სისტემის გამართვა.

საქართველოში ავტოტურიზმის განვითარების კიდევ ერთ განმსაზღვრელ ფაქტორს წარმოადგენს ავტოტურიზმისათვის ავტო-სატრანსპორტო საშუალებების (ასს) გაქირავების სისტემის განვითარება.

საქართველოს განვითარების პრიორიტეტული მიმართულებების რეალიზაციასა და ეკონომიკის სფეროების განვითარებაში ავტოტურიზმისა ეფექტურად ჩართვისათვის აუცილებელია შემდეგი საკვანძო ამოცანების ამოხსნა:

- საქართველოში და მის საზღვრებს გარეთ იმ რეგიონების წარმოჩენა, რომლებიც მხარს დამჭერი ავტოტურიზმის განვითარებისა და მისი ფუნქციონირების პირობების რეგიონების
- ავტო ტურიზმის განვითარებისა და მისი ფუნქციონირების ხელშემწყობი რეგიონების საქართველოს საზღვრებს გარეთ, პოპულარიზაცია;
- ტურიზმისათვის ყველა პროფილურ სფეროში, მათ შორის მომსახურების სფეროში, მცირე ბიზნესის განვითარების სტიმულირება;
- რეგიონში საერთაშორისო ოპერატორების მოზიდვა (ოტელიერების, ტუროპერატორების, რესტორატორების, გართობის და ა.შ.);
- „ტურისტული ინფრასტრუქტურის“ პროექტების რეალიზაციისათვის ინვესტიციების მოზიდვა;



– ავტოტურისტების რეგიონში შემოსვლის მაქსიმალურად გაიოლებსათვის ევროპული დონის სატრანსპორტო წვდომის უზრუნველყოფა.

ჩატარებული კვლევის შედეგად შეგვიძლია გავაკეთოთ დასკვნები, რომ საქართველოში ავტოტურიზმის განვითარების უზრუნველყოფისა და ეფექტური ტურისტული ავტოკლასტერების შექმნისას, ფორმირების დროს შესაძლოა ორიენტაცია გაკეთდეს როგორც ევროპულ, ასევე აშშ-ს, კანადისა და ავსტრალიის გამოცდილებაზე. ამ ქვეყნებში დაგროვებული გამოცდილება შეიძლება ადაპტირებულ იქნას საქართველოშიც.

ლიტერატურა:

1. მწვანე პოლიტიკა და გარემოს დაცვა; მწვანე ალტერნატივა 2013;
2. საქართველოს გარემოს დაცვის მოქმედებათა მესამე ეროვნული პროგრამა, 2017-2021;
3. ენერგოდამზოგავი, ეკოლოგიური, განთავსების საშუალებების ჩართვა სასოფლო ტურიზმში, საერთაშორისო სამეცნიერო- პრაქტიკული ჟურნალი № 4, ISSN № 2449-2396, თბილისი, 2017/30/06