

ქალაქ ბათუმის სატრანსპორტო-გეოგრაფიული მდებარეობა: გამოწვევები და გამოყენების პერსპექტივები

მერაბ ფუტყარაძე

გეოგრაფიის მეცნიერებათა კანდიდატი, ბათუმის შოთა
რუსთაველის სახელმწიფო უნივერსიტეტის
გეოგრაფიის დეპარტამენტის პროფესორი
ელ-ფოსტა: merab.putkaradze@bsu.edu.ge
ORCID: 0000-0003-3644-4626

ნინო ბერიძე

ბათუმის ნავიგაციის უნივერსიტეტის
ასოცირებული პროფესორი
ელ-ფოსტა: n.beridze@bntu.edu.ge
ORCID: 0009-0008-0463-9502

აბსტრაქტი: სატრანსპორტო-გეოგრაფიული მდებარეობა ბევრად განსაზღვრავს ამა თუ იმ ქვეყნისა და რეგიონის სოციალურ-ეკონომიკურ განვითარებას. ამ მიმართებით, ქალაქ ბათუმს გააჩნია საუკეთესო სატრანსპორტო-გეოგრაფიული მდებარეობა, რომელიც ჯერ კიდევ სრულყოფილად არ არის გამოყენებული. შესაბამისად, არსებული მდგომარეობის შესწავლა და პრობლემების გადაჭრის მიმართებით ჩატარებული კვლევა საკმაოდ აქტუალურია. ნაშრომში, კვლევის ტრადიციული და თანამედროვე მეთოდების გამოყენებით, შეფასებულია ქალაქ ბათუმის სატრანსპორტო-გეოგრაფიული მდებარეობის ძირითადი მახასიათებლები. განხილულია სატრანსპორტო-გეოგრაფიული მდებარეობის როლი ტრანსპორტის ცალკეული სახის ფუნქციონირებაში და გამოკვეთილია ტრანსპორტის პრიორიტეტული მიმართულებები. დადგენილია სატრანსპორტო-გეოგრაფიული მდებარეობის წინაშე არსებული გამოწვევები და მათი უარყოფითი გავლენა სატრანსპორტო კომუნიკაციების სრულყოფილ ფუნქციონირებაში. გაანალიზებულია ტრანსპორტის ეკონომიკური საქმიანობის ძირითადი მახასიათებლები და გარკვეულია არსებული პრობლემები. კომპლექსური მიდგომით დადგენილია ტრანსპორტის ცალკეული სახის პრიორიტეტი და მათი როლი ქალაქის შიდა ტერიტორიულ სისტემებს შორის ჰარმონიულ ფუნქციონირებაში. შესაბამისად, დასაბუთებულია სატრანსპორტო-გეოგრაფიული მდებარეობის შემდგომი გამოყენების პერსპექტივები და დასახულია ლოჯისტიკის მიმართულებით გასატარებელი ღონისძიებები.

საკვანძო სიტყვები: მდებარეობა, კომუნიკაცია, ტრანსპორტი, ეკონომიკა

* * *

შესავალი. საქართველო, მსოფლიოში სატრანსპორტო-გეოგრაფიული მდებარეობით გამორჩეული ქვეყანაა, რომელიც გეოპოლიტიკური მდებარეობის გამო მაქსიმალურად არ არის გამოყენებული, განსაკუთრებით რეგიონალურ ასპექტში. გამომდინარე აქედან, შესწავლილია ქალაქ ბათუმის სატრანსპორტო-გეოგრაფიული მდებარეობის წინაშე არსებული გამოწვევები და მისი შემდგომი გამოყენების პერსპექტივები.

კვლევის ძირითადი მიზანია შეფასდეს ბათუმის სატრანსპორტო გეოგრაფიული მდებარეობის ძირითადი მახასიათებლები, არსებული გამოწვევები და მისი შემდგომი გამოყენების პერსპექტივები. დასახული მიზნის რეალიზაცია საჭიროა შემდეგი ამოცანების გადაჭრას:

– დადგინდეს ბათუმის სატრანსპორტო-გეოგრაფიული მდებარეობის ადგილი ქვეყნის ერთიან სატრანსპორტო სისტემაში;

– შეფასდეს ბათუმის სატრანსპორტო-გეოგრაფიული მდებარეობის ძირითადი მახასიათებლები და გამოიკვეთოს ტრანსპორტის ცალკეული სახის განვითარების პერსპექტივები;

– დადგენილი იქნეს ბათუმის სატრანსპორტო-გეოგრაფიული მდებარეობის წინაშე არსებული გამოწვევები;

– დასახულ იქნეს ბათუმის სატრანსპორტო-გეოგრაფიული მდებარეობის შემდგომში გამოყენების პერსპექტივების ძირითადი მიმართულებები;

– დადგინდეს ბათუმის სატრანსპორტო-გეოგრაფიული მდებარეობის გამოყენების ოპტიმიზაციის ძირითადი მიმართულებები ქვეყნის ერთიანი სატრანსპორტო სისტემის სრულყოფის საქმეში.

კვლევის ობიექტს წარმოადგენს ქალაქ ბათუმი – რომლის ფართობი 64,9 კვ. კმ-ია, სადაც 2023 წლისთვის 179,2 ათასი კაცი ცხოვრობდა.

კვლევის მეთოდები. კვლევის დროს გამოყენებული იქნა სტატისტიკური, შედარების, სივრცე-დროის ანალიზის, საველე-კვლევის, გეოინფორმაციული და სხვა მეთოდები.

წინამდებარე გამოკვლევის მონაცემთა ბაზა ეფუძნება საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახურის, ბათუმის მერიისა და საველე-კვლევის მასალებს. აგრეთვე, მსოფლიოში და საქართველოში ტრანსპორტის განვითარებასთან დაკავშირებულ თეორიულ მასალებს.

განხილვა. საქართველოს მსოფლიოში ერთ-ერთი გამორჩეული გეოსტრატეგიული მდებარეობა გააჩნია, რომლის ძირითადი მახასიათებელი საუკეთესო სატრანსპორტო-გეოგრაფიული მდებარეობაა. გამომდინარე აქედან, ქვეყნის განვითარება ბევრადაა დამოკიდებული არსებული რესურსების მაქსიმალურად გამოყენებაზე, მათ შორის სატრანსპორტო-გეოგრაფიულ მდებარეობაზე, რის საშუალებითაც საქართველო მულტიფუნქციურ რეგიონალურ ცენტრად ყალიბდება. ამ კუთხით ჩატარებული კვლევებში (დოლბაია თ., 2021); (კვერენჩილაძე რ., 1986); (ტყეშელაშვილი გ., 2015). ერთი მხრივ შეფასებულია ქვეყნის სატრანსპორტო პოტენციალი, ხოლო მეორე მხრივ დასახული რეკომენდაციები რეგიონალურ ასპექტში ხელს შეუწყობს ქვეყნის სატრანსპორტო-გეოგრაფიული მდებარეობის პოტენციალის გამოყენების რეალიზაციას (გითოლენდია ბ., 2018); (ფუტყარაძე მ.), (ფუტყარაძე მ., 2009). ამ კუთხით, ერთ დროს ჩაკეტილი სატრანსპორტო სივრცის მქონე ქალაქი ბათუმი დღეს ქვეყნის მასშტაბით ერთ-ერთი გამორჩეული სატრანსპორტო-გეოგრაფიული მდებარეობის მქონე ტერიტორიაა, რომელიც უდიდეს როლს ასრულებს საერთაშორისო სატრანსპორტო კომუნიკაციების TRACEKA-ს (ტრასეკა-ს) პროექტის განხორციელებაში. ვიდრე გავარკვევდეთ კვლევის ძირითად მიზანს, ამისათვის უწინარესად საჭიროა შეფასებულ იქნას ქალაქ ბათუმის სატრანსპორტო-გეოგრაფიული მდებარეობის ძირითადი მახასიათებლები, რომელიც შეიძლება წარმოდგენილი იქნას შემდეგი პრიორიტეტებით:

1. მდებარეობს TRACEKA-ს სატრანსპორტო დერეფნის საქართველოს მონაკვეთის უკიდურესად სამხრეთ-დასავლეთ სასაზღვრო ნაწილში;

2. გააჩნია პირდაპირი გასასვლელი შავ ზღვაზე, რომელიც წარმოდგენილია ღრმა ფარვატერის მქონე საზღვაო პორტით;

3. ბათუმზე გადის TRACEKA-ს საავტომობილო მაგისტრალი;

4. ბათუმიდან მეზობელ ქვეყნებთან, აგრეთვე ქვეყნის სამხრეთ რაიონებთან კავშირების დასამყარებლად ფუნქციონირებს ბათუმი-ახალციხის საერთაშორისო საავტომობილო მაგისტრალი;

5. ბათუმში შემოდის (ამჟამად არ ფუნქციონირებს) ერთ-ერთი უძველესი ბაქო-ბათუმის მაგისტრალური ნავთობსადენი;

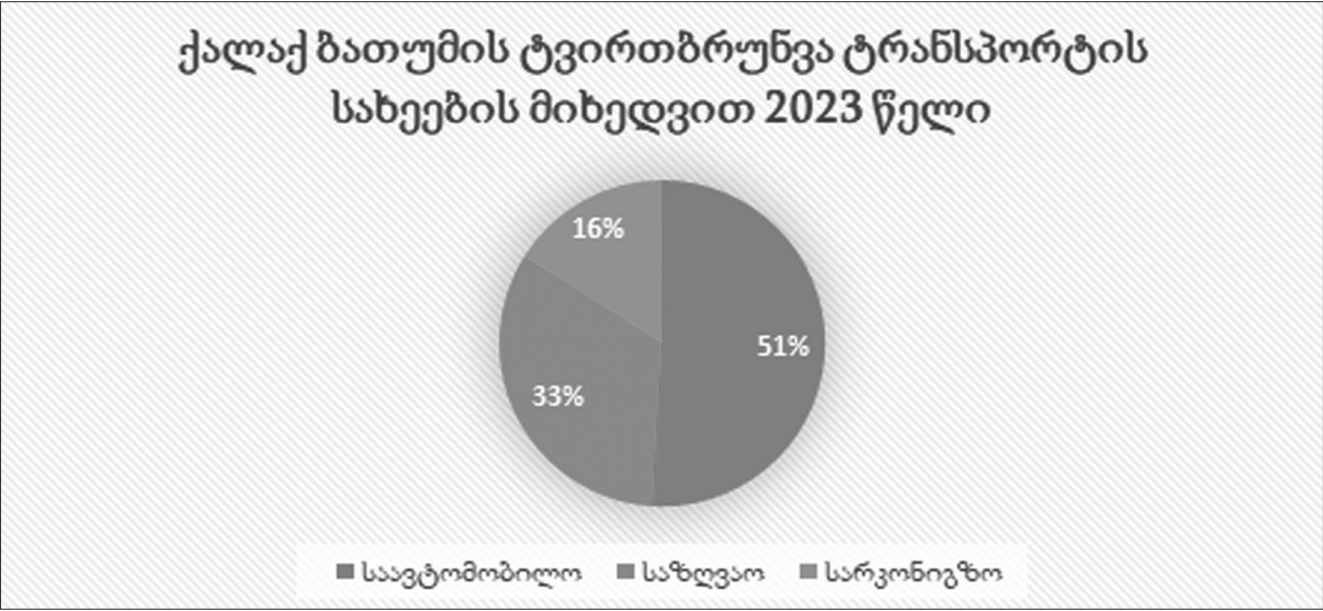
6. ბათუმში შემოდის და გადის საქართველოს მაგისტრალური გაზსადენის სამხრეთ-დასავლეთი ნაწილი, რის საშუალებითაც გაზიფიცირება ხდება როგორც ქალაქის, ისე მთიანი აჭარის მუნიციპალიტეტები;

7. ქალაქის გარე სამყაროსთან დასაკავშირებლად ფუნქციონირებს საერთაშორისო მნიშვნელობის აეროპორტი;

8. ქალაქში შემოდის საქართველოს სარკინიგზო დერეფნის სამტრედია-ბათუმის მონაკვეთი, რომელიც აქტიურ როლს თამაშობს საერთაშორისო ტვირთაკადების გადაადგილებაში და ტურისტების გადაყვანაში.

ქალაქ ბათუმის სატრანსპორტო-გეოგრაფიული მდებარეობის ძირითადი მახასიათებლების შესახებ შესაძლებელი ხდება გარკვეული იქნეს ქალაქისთვის ტრანსპორტის ცალკეული სახის პრიორიტეტები და მის წინაშე არსებული გამოწვევები. ამჟამად ბათუმში ფუნქციონირებს თანამედროვე ტრანსპორტის თითქმის ყველა სახე (საავტომობილო, სარკინიგზო, საზღვაო, მილსადენი, ელექტრო, საჰაერო), მაგრამ საკითხს თუ მიუდგებით ტრანსპორტის ძირითადი ეკონომიკური მახასიათებლების ტვირთბრუნვისა და მგზავრთბრუნვის რაოდენობრივი მაჩვენებლების მიხედვით, 2023 წლისთვის ქალაქში ტვირთბრუნვა დაახლოებით 13,11 მილიონი ტონა კილომეტრი, ხოლო მგზავრთბრუნვა 88,75 მილიონი მგზავრ კილომეტრი იყო. შესაბამისად, ტვირთბრუნვის და მგზავრთბრუნვის რაოდენობრივი მაჩვენებლები ტრანსპორტის სახეების მიხედვით ასახულია დიაგრამაზე 1-ზე და ცხრილ 1-ზე

დიაგრამა 1



წყარო: დიაგრამა გაანგარიშებულია საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახურის, ქალაქ ბათუმის მერიის და სავაჭრო მასალების მონაცემების საფუძველზე

ცხრილი 1. ქალაქ ბათუმის მგზავრთბრუნვა ტრანსპორტის სახეების მიხედვით 2023 წელს

ტრანსპორტის სახეები	მგზავრ/კილომეტრი	% - ში
საავტომობილო	86950000	97,9
სარკინიგზო	1100000	1,2
საჰაერო	650000	0,7
ელექტრო	70000	0,15
საზღვაო	10000	0,05
სულ	88780000	100

წყარო: ცხრილი გაანგარიშებულია საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახურის, ქალაქ ბათუმის მერიის და სავაჭრო მასალების მონაცემების საფუძველზე

დიაგრამა 1 და ცხრილი 1 გვიჩვენებს, რომ ქალაქ ბათუმში, როგორც ტვირთბრუნვის, ისე მგზავრთბრუნვის დიდი ნაწილი საავტომობილო ტრანსპორტზე მოდის. შესაბამისად, ქალაქისთვის ტრანსპორტის მთავარი სახე საავტომობილოა, რომელიც ტრანსპორტის სხვა სახეებთან ერთად გადამწყვეტ როლს ასრულებს ქალაქის როგორც შიდა, ისე გარე ეკონომიკური კავშირების დამყა-

რებაში. საავტომობილო ტრანსპორტის როლი ქალაქისთვის პრიორიტეტულ სახეს წარმოადგენს, რომელიც შემდეგი მახასიათებლებით გამოირჩევა:

1. ქალაქ ბათუმზე გადის TRACEKA-ს საქართველოს მონაკვეთის უკიდურესი სამხრეთი მონაკვეთი, რითაც ჩვენი ქვეყანა თურქეთთან არის დაკავშირებული;

2. ბათუმზე გადის მეორე საერთაშორისო მნიშვნელობის საავტომობილო მაგისტრალი ბათუმი-ახალციხე, რითაც ბათუმი დაკავშირებულია როგორც ქვეყნის სამხრეთ რეგიონებთან, ისე სომხეთთან და სხვა ქვეყნებთან;

3. საავტომობილო ტრანსპორტით ხორციელდება ქალაქის ძირითადი ეკონომიკური საქმიანობა როგორც ტვირთბრუნვის, ისე მგზავთბრუნვის მიმართულებით;

4. საავტომობილო ტრანსპორტის საშუალებით ფაქტობრივად ხორციელდება საზღვაო და საჰაერო ტრანსპორტის საქმიანობა;

5. საავტომობილო ტრანსპორტი წარმოადგენს ქალაქში ტურისტთა სატრანსპორტო მისაწვდომობის ძირითად საშუალებას, რითაც როგორც ქალაქში, ისე აჭარის რეგიონში სრულყოფილად ხორციელდება ტურისტული პროდუქტების მიღება;

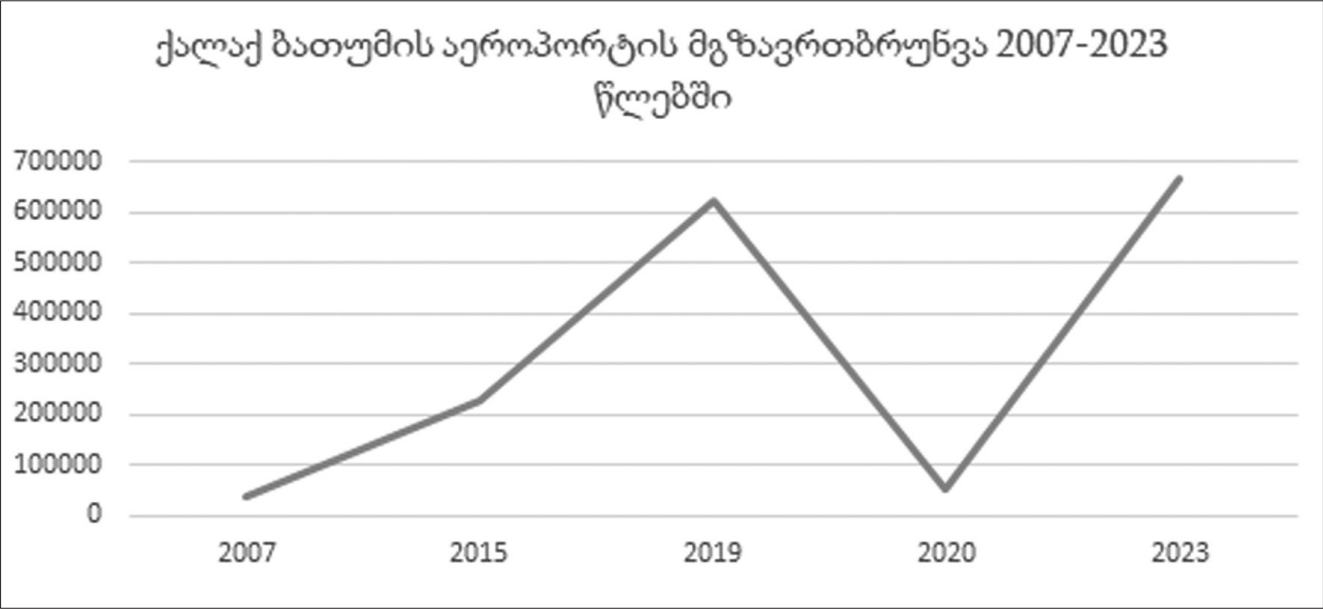
6. საავტომობილო ტრანსპორტი უზრუნველყოფს ქალაქის შიდა ტერიტორიულ სისტემებს შორის, როგორც ეკონომიკურ საქმიანობას, ისე მოსახლეობის სოციალური მოთხოვნილებების დაკმაყოფილებას.

ქალაქისთვის არანაკლები მნიშვნელობა საზღვაო ტრანსპორტს აქვს. ბათუმის საზღვაო პორტი შავ ზღვაზე ერთ-ერთი ღრმა (12-13 მ) ფარვატერის მქონეა, რის საშუალებითაც პორტს შეუძლია მიიღოს 60-70 ათასი წყალწყვის გემები. საზღვაო პორტის მნიშვნელობა საერთაშორისო მასშტაბით იმითაც დასტურდება, რომ იგი 1878-1886 წლებში „პორტო ფრანკოდ“ (თავისუფალი პორტი) ცხადდება და დიდ როლს თამაშობდა რუსეთისა და ოსმალეთის იმპერიების ეკონომიკურ საქმიანობაში. სწორედ ბათუმის პორტის შესაძლებლობებით განისაზღვრა ბაქო-ბათუმის ნავთობსადენის გაყვანა და ფუნქციონირება.

ბათუმის საზღვაო პორტის განვითარება განხორციელდა საბჭოთა პერიოდში, პორტში აშენებულ იქნა ტვირთბრუნვის და მგზავთბრუნვისთვის საჭირო ნავმისადგომები, აგრეთვე ტექნიკური მომსახურების სერვისები. აგებული იქნა ავანპორტი, ხოლო დამოუკიდებელი საქართველოს პერიოდში საბოროანე (კურსირებს: ვარნა, ილიჩევსკი, ფოთი), საკონტეინერო ტერმინალი 100 000 AEU წელიწადში. პორტთან დაკავშირებულია ახალი ნავთობტერმინალი რომლის გამტარუნარიანობა 15 მლნ. ტ/წ. ამასთან, პორტი უზრუნველყოფილია სასაწყობო მეურნეობით.

ქალაქ ბათუმის მგზავთბრუნვაში განსაკუთრებული ადგილი ბათუმის ალექსანდრე ქართველის სახელობის საერთაშორისო აეროპორტს ეკუთვნის, რომელიც 2007 წელს თურქული ინვესტიციის შედეგად ხელმეორედ გაიხსნა (აეროპორტი გასული საუკუნის 50-იანი წლებიდან ფუნქციონირებდა). ამჟამად აეროპორტის მენეჯმენტს შპს „ტავ ჯორჯია“ ახორციელებს. ასაფრენი ბილიკის სიგრძე 2600 მ-ია, ხოლო მგზავრთა გამტარუნარიანობა 400-მდე საათში. აეროპორტის მთავარი ეკონომიკური საქმიანობა მგზავთბრუნვაა, რომლის დინამიკა ასახულია დიაგრამა 2-ზე.

დიაგრამა 2



წყარო: დიაგრამა შედგენილია ბათუმის აეროპორტის მონაცემების საფუძველზე

დიაგრამა 2 გვიჩვენებს, აეროპორტში მგზავრთბრუნვა წლების მიხედვით საკმაოდ დინამიკურად იზრდება, კერძოდ: 2007 წელს – 38650 მგზავრი, 2015 წელს – 226476, 2019 წელს – 624151, 2020 წელს – 51412 (კოვიდ პანდემიის პერიოდი), 2023 წელს – 665500. აეროპორტის ემსახურება როგორც ადგილობრივ, ისე საერთაშორისო მგზავრებს. მგზავრთა უპირატესად დიდი ნაწილი ტურისტებზე მოდის. შესაბამისად, ტურიზმის განვითარებასთან ერთად ბათუმის აეროპორტის როლი და მნიშვნელობა კიდევ უფრო გაიზრდება.

ქალაქ ბათუმისთვის მნიშვნელოვანი სატრანსპორტო სახე სარკინიგზოა, რომელიც ბაქო-ბათუმის სარკინიგზო მაგისტრალის სახით ნავთობის ტრანსპორტირების მიზნით 1883 წელს ამოქმედდა. ამჟამად სარკინიგზო ტრანსპორტი საერთაშორისო სატრანზიტო დერეფნის TRACECA-ს შემადგენელი ნაწილია. სარკინიგზო ტრანსპორტი ტვირთბრუნვის კუთხით, ძირითადად ემსახურება ნედლი ნავთობის, აგრეთვე, მშრალი ტვირთების გადატანას. ბოლო წლებში ტვირთბრუნვის საერთო მოცულობა 2-2,5 მლნ ტონის ფარგლებში მერყეობს. სარკინიგზო ტრანსპორტის საშუალებით ხორციელდება როგორც საერთაშორისო, ისე ქვეყნის მასშტაბით შიდა რეგიონალური მგზავრთბრუნვა. 2023 წლისთვის სარკინიგზო ტრანსპორტზე მგზავრთბრუნვა 1,1 მლნ მგზავრ კილომეტრს შეადგენდა. მგზავრების საკმაოდ დიდი ნაწილი ტურისტებზე მოდის.

ბათუმში ფუნქციონირებს ელექტრო ტრანსპორტი. 2013 წელს გაიხსნა საბაგირო გზა „არგო“, რომლის სიგრძე 2586 მ-ია, რომელიც ზღვის დონიდან 256 მ-ის სიმაღლეზე, სამების ბორცვზე ადის. საბაგიროს პოტენციალი 1 საათში 500 მგზავრია. საბაგიროთი ძირითადად ტურისტები სარგებლობენ.

ბათუმის ტვირთბრუნვაში გარკვეული ადგილი მიიღო ტრანსპორტს ეკუთვნის. მსოფლიოში პირველი მაგისტრალური ნავთობსადენი ბაქო-ბათუმის ფუნქციონირება ჯერ კიდევ 1907 წელს დაიწყო. ამჟამად აღნიშნული ნავთობსადენი აღარ ფუნქციონირებს. ბათუმის გაზიფიცირება ინტენსიურად 90-იანი წლების ბოლო პერიოდიდან იწყება. ამჟამად ქალაქი მთლიანად გაზიფიცირებულია.

ტრანსპორტის ცალკეული სახის რაოდენობრივი მაჩვენებლების ანალიზით დგინდება, რომ ქალაქ ბათუმში პრიორიტეტი საავტომობილო, საზღვაო და საჰაერო ტრანსპორტს ეკუთვნის. ამასთან, ტრანსპორტის სხვა სახეები (სარკინიგზო, ელექტრო, მილსადენი) ქალაქის ერთიან სატრანსპორტო სისტემის სრულყოფილ ფუნქციონირებაში არსებით როლს ასრულებენ და მეურნეობის სხვა დარგებთან ერთად ჰარმონიული ცხოვრებისთვის საჭირო პირობებს ქმნიან.

ბუნებრივია, ქალაქ ბათუმის სატრანსპორტო-გეოგრაფიული მდებარეობა ვერ იქნება ტრანსპორტის ყველა სახის სრულყოფილი განვითარებისთვის განმაპირობებელი ფაქტორი, რომელიც

რიგ პრობლემებთან არის დაკავშირებული. ამ მიმართებით არსებული გამოწვევები ტრანსპორტის ცალკეული სახის სრულყოფილი ფუნქციონირებისთვის მდგომარეობს შემდგომში:

1. საავტომობილო ტრანსპორტის განვითარებაში მნიშვნელოვანი გამოწვევაა არსებული საავტომობილო კომუნიკაციების დაბალი გამტარუნარიანობა, რაც ქალაქის გეოგრაფიულ მდებარეობასთან არის დაკავშირებული;

2. ქალაქ ბათუმზე გადის საერთაშორისო საავტომობილო მაგისტრალი TRACECA, რომელიც ვერ უზრუნველყოფს როგორც ტრანზიტული სატვირთო ავტომობილების, ისე ტურისტთა ნაკადების ნორმალურ გამტარობას, განსაკუთრებით ზაფხულის პერიოდში;

3. ქალაქ ბათუმზე გადის აჭარის ოთხ მუნიციპალიტეტთან (ხელვაჩაური, ქედა, შუახევი, ხულო) დამაკავშირებელი საავტომობილო გზა, რომელიც სრულყოფილად ვერ უზრუნველყოფს, როგორც ტვირთბრუნვას, ისე მგზავრთბრუნვას რის შედეგადაც ქალაქის ბევრ მონაკვეთში საცობები იქმნება;

4. ქალაქში დიდი რაოდენობით ავტომობილების არსებობა და მათი გადაადგილება მთელი წლის განმავლობაში ცენტრალურ ქუჩებზე (რუსთაველი, ჭავჭავაძე, გორგილაძე, აღმაშენებელი, აბუსერიძე) ქმნის საცობებს;

5. ქალაქში სატრანსპორტო საშუალებების დაჩქარებული ზრდა, აგრეთვე, ცალკეულ ქუჩებში საცობების არსებობა კიდევ უფრო ზრდის ტრანსპორტის წილს ნახშირბადის მთლიან ემისიაში (1990 წელს იყო 42%, 2005-2008 წლებში 95%-ს შეადგენდა);

6. ბათუმის საზღვაო პორტი თავისი ბუნებრივი მახასიათებლებით (ფარვატერის სიღრმე 12-13 მ) არაეფექტური მენეჯმენტით სრულყოფილად არ არის გამოყენებული და კონკურენციას ვერ უწევს ფოთის პორტს;

7. ბათუმის საზღვაო პორტი მიუხედავად რეკრეაციულ რეგიონში არსებობისა კრუიზული ტურიზმის განვითარების კუთხით ნაკლებად არის ჩართული, რომელიც უარყოფით გავლენას ახდენს, რეგიონში ინვესტიციების მოზიდვაზე;

8. გეოგრაფიული მდებარეობა სარკინიგზო ტრანსპორტის განვითარებას გარკვეულწილად ზღუდავს სარკინიგზო ხაზის ჩიხური მდგომარეობა;

9. ბათუმის აეროპორტი მიუხედავად მისი გამოსადეგი გეოგრაფიული მდებარეობისა, სრულყოფილად ვერ ფუნქციონირებს მისი საფრენი ზოლის სიგრძის და ჰაზის ცალკეული მახასიათებლების გავლენის შედეგად;

10. მილსადენი ტრანსპორტის როლი წინა წლებთან შედარებით შეზღუდულია, რომლის ფუნქციონირება თავდაპირველად ბათუმის საზღვაო პორტის ბუნებრივ მახასიათებლებზე იყო ორიენტირებული, რაც თანამედროვე პერიოდში ნავთობის ტრანსპორტირების გზების დივერსიფიკაციის კონკურენციის შედეგია.

კვლევა ცხადყოფს, რომ ქალაქ ბათუმის სატრანსპორტო-გეოგრაფიულ მდებარეობას განსაკუთრებული მნიშვნელობა გააჩნია რეგიონის სოციალურ-ეკონომიკურ განვითარებაში, თუმცა არსებული პოტენციალის სრულად გამოყენებაში ჯერ კიდევ არის გარკვეული გამოწვევები. შესაბამისად, არსებული პოტენციალის მაქსიმალურად გამოყენების მიმართულებით არის შემდეგი პერსპექტივები:

1. დროულად სრულად უნდა ამოქმედდეს TRACECA-ს ახლად გახსნილი საავტომობილო მაგისტრალი, რომელიც ბევრად ამაღლებს, როგორც ტრანზიტული ტვირთების გატარებას, ისე ტურისტთა სატრანსპორტო მისაწვდომობას;

2. ქალაქში საცობების აღკვეთის მიზნით მაქსიმალურად უნდა მოწესრიგდეს მეზობელ მუნიციპალიტეტთან დასაკავშირებელი კომუნიკაციები, აგრეთვე, ცალკეული ქუჩები საჭიროებს მოძრაობის მოწესრიგებისთვის საჭირო ნავიგაციის ელექტრონული სისტემების დანერგვას;

3. ბათუმის საზღვაო პორტის ბუნებრივი და ეკონომიკურ-გეოგრაფიული მდებარეობის პოტენციალის სრულად გამოყენება საჭიროებს ეფექტური ლოჯისტიკის განხორციელებას;

4. საზღვაო პორტში კრუიზული ტურიზმის განვითარებისთვის საჭიროა ტურისტული ნაკადების მოზიდვა და მოწყვლად ქვეყნებში რეგიონში არსებული ტურისტული პროდუქციის რეკლამირების ამაღლება;

5. ელექტრო ტრანსპორტის როლის ამაღლების მიზნით დიდი პერსპექტივები არსებობს რეკრეაციულ ადგილებში ტურისტული პროდუქტის კომფორტული მიღების მიზნით კვარიათსა და მწვანე კონცხზე ამოქმედდეს საბაგირო გზები;

6. ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტში მგზავრთბრუნვის ამაღლება ბევრად იქნება დაკავშირებული ასაფრენი ბილიკის გაზრდასა და ეფექტური მენეჯმენტის განხორციელებასთან;

7. ქალაქ ბათუმის სატრანსპორტო-გეოგრაფიული მდებარეობის პოტენციალის სრულად გამოყენება უნდა ეფუძნებოდეს რაციონალური ბუნებათსარგებლობის და ურბანული გარემოს ოპტიმალური გამოყენების ეკოლოგიურ პრინციპებს;

8. ქალაქ ბათუმის სატრანსპორტო-გეოგრაფიული მდებარეობის მაქსიმალური გამოყენება ეფექტური ლოჯისტიკის განხორციელებით ბევრად აამაღლებს ერთი მხრივ, ქალაქში შიდა ტერიტორიული სისტემების ჰარმონიულ ფუნქციონირებას და მეორე მხრივ, ხელს შეუწყობს რეგიონის სოციალურ-ეკონომიკურ აღმავლობას.

დასკვნა. კვლევა ცხადყოფს, რომ ქალაქ ბათუმს საუკეთესო სატრანსპორტო-გეოგრაფიული მდებარეობა გააჩნია, რომლის ძირითადი მახასიათებლები – მდებარეობა TRACECA-ს მაგისტრალზე, სანაპირო და სასაზღვრო მდებარეობა, მდებარეობა რეკრეაციულ რეგიონში და სხვა გარემოებები ხელშემწყობ როლს ასრულებს ტრანსპორტის ყველა სახის ფუნქციონირებაში. განსაკუთრებული პრიორიტეტი ენიჭება საავტომობილო, საზღვაო და საჰაერო ტრანსპორტს. ამასთან, არანაკლებ მნიშვნელოვანია ტრანსპორტის სხვა სახეების ფუნქციონირებაც. კვლევით დადგინდა, რომ არსებული რესურსები ჯერ კიდევ სრულყოფილად არ არის გამოყენებული და ძირითად გამოწვევად რჩება ტრანსპორტის ეკონომიკური საქმიანობის წინაშე არსებული, როგორც ბუნებრივი მახასიათებლების სრულყოფილად გამოყენების, ისე ლოჯისტიკასთან დაკავშირებული საკითხები. შესაბამისად, არსებული პრობლემების გადაჭრის და სატრანსპორტო-გეოგრაფიული მდებარეობის პოტენციალის მაქსიმალურად გამოყენების მიზნით დასახული რეკომენდაციები ბევრად აამაღლებს ქალაქ ბათუმის ტრანსპორტის სრულყოფილ ფუნქციონირებას და ხელს შეუწყობს ქვეყნის სოციალურ-ეკონომიკურ განვითარებას.

გამოყენებული ლიტერატურა:

- გითოლენდია ბ. (2018). *საქართველოს სატრანსპორტო სექტორის, ევროპულ სისტემებთან ურთიერთ თავსებადობისა და ინტერმოდელირების პრობლემების ანალიზი*. თბილისი: „ტექნიკური უნივერსიტეტი“.
- დოლბაია თ. (2021). *საქართველოს ტრანსპორტი და კავშირგაბმულობა. საქართველოს საზოგადოებრივი გეოგრაფია*. თბილისი: „უნივერსიტეტის გამომცემლობა“.
- კვერენჩილაძე რ. (1986). *საქართველოს ტრანსპორტი*. თბილისი: „მეცნიერება“.
- ტყეშელაშვილი გ. (2015). TRACEKA-ს სატრანსპორტო დერეფნის განვითარება და მასში საქართველოს როლი. „ტრანსპორტი და მანქანათმშენებლობა“.
- ფუტყარაძე მ. (2001). *აჭარა (ეკონომიკურ-გეოგრაფიული დახასიათება)*. ბათუმი: „ბათუმის უნივერსიტეტი“.
- ფუტყარაძე მ. (2009). საქართველოში ტრანსპორტის განვითარების გეოგრაფიული ასპექტები. ბათუმის საზღვაო აკადემიის ბიზნესისა და მართვის ფაკულტეტის კონფერენციის მასალები (გვ. 46-54). ბათუმი: „აკადემიის გამომცემლობა“.