

ანაკლიის ღრმადი ღრმადი პორტის ეკონომიკური პოტენციალი

გიული გიგუაშვილი

ეკონომიკის დოქტორი,
გორის სახელმწიფო უნივერსიტეტის პროფესორი
ელ-ფოსტა: giuligquashvili@gu.edu.ge
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5657-7544>

მარიამ სადაგაშვილი

გორის სახელმწიფო უნივერსიტეტის სტუდენტი
ელ-ფოსტა: marisadagashvili24@gmail.com
ORCID: <https://orcid.org/0009-0008-4991-4790>

აბსტრაქტი. საქართველოს მდგრადი ეკონომიკური განვითარებისა და მოსახლეობის ცხოვრების დონის ამაღლების მნიშვნელოვან ფაქტორს წარმოადგენს საზღვაო ტრანსპორტის, ღრმადი ღრმადი პორტების მშენებლობა და ექსპლუატაცია. შავი ზღვისპირა აკვატორიაში ანაკლიის ღრმადი პორტის მშენებლობა ერთ-ერთი ყველაზე ამბიციური ინფრასტრუქტურული პროექტია, რომლის მიზანია ქვეყნის გარდაქმნა სამხრეთ კავკასიის მთავარ ლოჯისტიკურ და სავაჭრო ცენტრად. ეს პროექტი დიდ ეკონომიკურ გავლენას მოახდენს მთლიანად რეგიონზე და გადამწყვეტია საქართველოს ეკონომიკური განვითარებისთვის, რამეთუ ის აძლიერებს ქვეყნის პოზიციებს ძირითად საერთაშორისო სავაჭრო მარშრუტებზე, განსაკუთრებით ახალი აბრეშუმის გზის შუა დერეფანში, რომელიც ერთმანეთთან აკავშირებს ევროპისა და აზიის ქვეყნებს.

დიდი საკონტეინერო გემების მართვისა და გაზრდილი ვაჭრობის ხელშეწყობის პოტენციალით, პორტი გაზრდის ინვესტიციებს, შექმნის სამუშაო ადგილებს სხვადასხვა სექტორში, მათ შორის: პორტის ლოჯისტიკაში, მშენებლობაში, ტრანსპორტირებაში, სასაწყობო მეურნეობაში და საკრუიზო ტურიზმის სფეროში; და რაც განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია, გააძლიერებს საქართველოს ინტეგრაციას გლობალურ ეკონომიკაში.

ნაშრომში, სამეცნიერო კვლევებზე, პოლიტიკის დოკუმენტებსა და ქვეყნის ეკონომიკური განვითარების სტრატეგიებზე დაყრდნობით, წარმოდგენილია ანაკლიის ღრმადი პორტის მშენებლობის ეკონომიკური და გეოპოლიტიკური მნიშვნელობა, მშენებლობის მიმდინარე პროცესის ძირითადი გამოწვევები და წარმოდგენილია რეკომენდაციები, საქართველოს, როგორც საზღვაო ქვეყნის კონკურენტუნარიანობის ასამაღლებლად.

საკვანძო სიტყვები: შუა დერეფანი, საზღვაო ტრანსპორტი, ანაკლიის ღრმადი პორტი, საკრუიზო ტურიზმი.

შესავალი. საქართველოს, თავისი ისტორიული და გეოპოლიტიკური მდებარეობის გამო, აქვს უნიკალური შესაძლებლობა აქტიურად ჩაერთოს გლობალურ ეკონომიკაში მრავალფეროვანი პოტენციური შესაძლებლობებით, ეროვნული ინტერესების გათვალისწინებით, და ამით, ერთი მხრივ, თავისი წვლილი შეიტანოს მსოფლიო სავაჭრო ურთიერთობების განვითარებაში, როგორც ევროპისა და აზიის დამაკავშირებელმა ჰაბმა, და ამასთანავე, განაგრძოს ეკონომიკური ზრდა და უზრუნ-

ველყოს მოსახლეობის კეთილდღეობის ამაღლება. ყოველივე აღნიშნული მიიღწევა აბრეშუმის გზის შუა დერეფანში მისი აქტიური ჩართვით, საქართველოს სატრანსპორტო ქსელის ფართო განვითარებით, რომლის ერთ-ერთი მთავარი შემადგენელი საზღვაო ტრანსპორტი და კერძოდ, საზღვაო პორტების მოწყობა და განვითარებაა. იმ ფონზე, როდესაც გლობალური და რეგიონული ეკონომიკური ძალთა გადანაწილება ახალ რეალობას ქმნის - შუა დერეფნის (Trans-Caspian International Transport Route) აქტივობა სულ უფრო იზრდება, ხოლო რუსულ დერეფნებზე დამოკიდებულება მცირდება, განსაკუთრებულ მნიშვნელობას იძენს ანაკლიის პორტის პროექტი (Aguilar, 2025).

2022 წლამდე, ცენტრალური აზიის ქვეყნები და ჩინეთი ევროპას ძირითადად რუსეთზე გამავალი სატრანსპორტო დერეფნით უკავშირდებოდა. რუსეთის მიერ უკრაინაში საომარი მოქმედებების დაწყების შემდეგ, რუსეთის წინააღმდეგ დასავლეთის მიერ დაწესებულმა ეკონომიკურმა სანქციებმა რუსეთზე გამავალი ხსენებული სატრანსპორტო დერეფნის დაბლოკვა გამოიწვია. შედეგად, ე.წ. „შუა დერეფნის“ პროექტის ამოქმედების აუცილებლობა გააქტიურდა.

შუა დერეფანი (ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტი) წარმოადგენს ჩინეთსა და ევროპას შორის ერთ-ერთ ძირითად სავაჭრო კავშირს, რომელიც გადის საქართველოს, აზერბაიჯანისა და ყაზახეთის ტერიტორიებზე. საქართველოს გავლით გამავალი სარკინიგზო, საავტომობილო და საზღვაო-სატრანსპორტო მარშრუტების ქსელი უზრუნველყოფს შედარებით მოკლე და უფრო ეფექტიან სავაჭრო დერეფანს. (Giguashvili et al., 2025). შუა დერეფანი ზრდის საქართველოს როლს ახალ აბრეშუმის გზაზე და ამით ახალ ლოჯისტიკურ შესაძლებლობებს უხსნის ჩვენს ქვეყანას (Giguashvili & Sadagashvili, 2025).

შუა დერეფნის საკვანძო ელემენტი საზღვაო პორტები და შესაბამისი ინფრასტრუქტურაა. საქართველოს საზღვაო შესაძლებლობების გამოყენებით შეუძლია უფრო გავლენიანი როლის შესრულება რეგიონალური დინამიკის ფორმირებაში და ახალი სავაჭრო თუ დიპლომატიური მიმართულებების შექმნაში (Civic IDEA, 2025). ანაკლიის პორტი „ტრანს-ევროპული სატრანსპორტო კავშირის“ სამოქმედო გეგმაში ერთ-ერთ პრიორიტეტულ პროექტადაა აღიარებული, რაც მიუთითებს პორტის სატრანსპორტო და ეკონომიკურ მნიშვნელობაზე.

ნაშრომის მიზანია აბრეშუმის გზის შუა დერეფნის საზღვაო მარშრუტში, ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის ეკონომიკური პოტენციალის შეფასება და მისი განვითარების სტრატეგიული ანალიზი.

კვლევის ძირითადი ამოცანებია:

1. ანაკლიის პორტის პროექტის ეკონომიკური, ინფრასტრუქტურული და გეოპოლიტიკური საფუძვლების შესწავლა;
2. პორტის მშენებლობის შესაძლო ეკონომიკური ეფექტების შეფასება – დასაქმება, ინვესტიციების მოზიდვა, საგარეო ვაჭრობისა და ტრანზიტის ზრდა;
3. ანაკლიის პორტის კონკურენტული უპირატესობებისა და რისკების იდენტიფიცირება და რეკომენდაციების შემუშავება საქართველოს, როგორც საზღვაო ქვეყნის კონკურენტუნარიანობის ასამაღლებლად.

მეთოდოლოგია. სამეცნიერო ნაშრომი ეფუძნება პოლიტიკის დოკუმენტებსა და ქვეყნის ეკონომიკური განვითარების სტრატეგიებს, სტატისტიკური მონაცემებისა და შესაბამისი კვლევების ანალიზს.

ლიტერატურის მიმოხილვა. საქართველოს ეკონომიკური განვითარების მიმართულებით, მნიშვნელოვანი როლი აკისრია ანაკლიის ღრმაწყლოვანი ნავსადგურის პროექტს, განსაკუთრებით სატრანსპორტო-ლოგისტიკური სექტორის და ზოგადად შუა დერეფნის როლის გაძლიერების კუთხით. ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს პროგნოზით, ათასობით ადამიანი დასაქმდება არამხოლოდ პორტში და პორტის მშენებლობაში, არამედ პორტის ოპერირებაში.

არსებული შეფასებით, პორტის პირველი ფაზის გამტარუნარიანობა 600 ათასი კონტეინერი (7,800,000 ტონა) იქნება, ხოლო საორიენტაციო ღირებულება 600 მლნ აშშ დოლარი. სახელმწიფო ასევე განიხილავს პორტის მიმდებარედ თავისუფალი ინდუსტრიული ზონის შექმნას და პორტის მახლობლად სამრეწველო წარმოებისთვის ლოჯისტიკური ზონის განვითარებას, რაც დამატებით სამუშაო ადგილებს შექმნის და ინვესტიციებს მოიზიდავს (<https://www.economy.ge>).

„ეს არის მნიშვნელოვანი სახელმწიფო ტერიტორიები, რომლებიც მოაზრებულია ლოგისტიკური და საწარმო ინფრასტრუქტურის გასავითარებლად, რაც ეკონომიკური კუთხით ასევე ძალიან მნიშვნელოვანი პროექტია. ჩვენთვის მნიშვნელოვანია შუა დერეფნის განვითარება და საქართველოს დამაკავშირებელი ფუნქციის კიდევ უფრო გაზრდა. შუა დერეფნის კონკურენტუნარიანობაზე ანაკლიის პროექტი პირდაპირ დადებითად აისახება. ეს იქნება უმნიშვნელოვანესი ელემენტი, რაზეც მოლოდინი ბევრ საერთაშორისო კომპანიას აქვს - რომ დერეფანმა სრულფასოვნად შეძლოს ფუნქციონირება. ამისთვის საჭიროა, რომ გვექონდეს ახალი, თანამედროვე, კონკურენტუნარიანი, გამართული საჯარო ინფრასტრუქტურა, რისთვისაც მუშაობა ინტენსიურად მიმდინარეობს“ (დავითაშვილი, 2024).

დისკუსია/შედეგები. საქართველოს მთავრობის ერთ-ერთი მთავარი პრიორიტეტი ქვეყნის სატრანსპორტო და ლოგისტიკური პოტენციალის სრულად გამოყენებაა. ამ მიმართულებით, მთავრობა მიზნად ისახავს სექტორის კონკურენტუნარიანობის გაზრდას და მდგრადი, ეფექტიანი სატრანსპორტო კავშირების შექმნას. საქართველოსთვის, როგორც მცირე ეკონომიკის მქონე ქვეყნისთვის, უმნიშვნელოვანესია ინფრასტრუქტურული პროექტები, რომლებიც ხელს შეუწყობს მის გეოსტრატეგიულ უპირატესობათა ეკონომიკურ კაპიტალიზაციას.

ამჟამად საქართველოში ოთხი ნავსადგურია - ბათუმი (იმართება სს NC "KazMunayGas"-ის შვილობილი კომპანიის მიერ, ფოთი (APM Terminals-ის საკუთრება, რომელიც დანიური Maersk Group-ის დამოუკიდებელი ბიზნეს ერთეულია, სუფსა, და ყულევი (სოკარის საკუთრება) (Civic IDEA, 2025).

ბათუმის პორტი: მდებარეობს შავი ზღვის სამხრეთ სანაპიროზე, მნიშვნელოვანია ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების ექსპორტისთვის. ასევე უზრუნველყოფს კონტეინერებისა და ზოგადი ტვირთების გადაზიდვას. არის საკრუიზო გემების პოპულარული გაჩერების ადგილი, რაც ხელს უწყობს რეგიონის ტურიზმის განვითარებას (**Maritime.ge**)

ბათუმის პორტი



წყარო: Maritime.ge

ფოთის პორტი: საქართველოს ერთ-ერთი ყველაზე დიდი პორტი, არის მნიშვნელოვანი ლოჯისტიკური ცენტრი, რომელიც უზრუნველყოფს სხვადასხვა ტიპის ტვირთების, მათ შორის მეტალების, ნავთობისა და მარცვლეულის ტრანსპორტირებას. მდებარეობს შავი ზღვის აღმოსავლეთ

სანაპიროზე და წარმოადგენს ვაჭრობის მთავარ კარიბჭეს საქართველოში, სომხეთსა და აზერბაიჯანში. პორტს იდეალური ადგილმდებარეობადან გამომდინარე აქვს პოტენციალი, რომ გახდეს ცენტრალური აზიის ვაჭრობის ცენტრი. ის გვთავაზობს პირდაპირ საბორონე მიმოსვლას უკრაინის, რუსეთისა და ბულგარეთის შავი ზღვის პორტებთან, დაკავშირებულია ქვეყნის სარკინიგზო ქსელთან და უკავშირდება საქართველოს ყველა მთავარ ქალაქს. მრავალი დანიშნულების ობიექტს აქვს 15 ნავმისადგომი, ნავმისადგომის მთლიანი სიგრძე 2900 მეტრი, 20-ზე მეტი საკეის ამწე და 17 კმ სარკინიგზო ბილიკი.

ფოთის პორტი



წყარო: Maritime.ge

სუფსის ტერმინალი: საქართველოს შავი ზღვის სანაპიროზე მდებარე ლანჩხუთის რაიონში სუფსის ტერმინალი უზრუნველყოფს ნავთობის დასავლეთ მარშრუტის საექსპორტო მილსადენის (WREP) ტრანსპორტირების ტევადობას ნავთობის ტანკერებში ჩატვირთვამდე, ზღვისპირა დატვირთვის ობიექტების მეშვეობით. 2022 წელს WREP-ის მიერ ექსპორტირებული დაახლოებით 7 მილიონი ბარელი ნედლი ნავთობი აიღეს სუფსის ტერმინალზე და დაიტვირთა ტანკერებზე. ნედლი ნავთობი შემდგომში ტანკერებით ბოსფორის სრუტეების გავლით იგზავნება გლობალურ ბაზრებზე. ტერმინალი სასიცოცხლო მნიშვნელობის რგოლია საქართველოს ეკონომიკაში.

სუფსის ტერმინალი



წყარო: Maritime.ge

ყულევის ტერმინალი: ყულევის ნავთობტერმინალი წარმოადგენს ნავთობის პორტს საქართველოში, შავი ზღვის აღმოსავლეთ სანაპიროზე. ტერმინალი მდებარეობს ხობის რაიონში, სოფელ ყულევის დასახლებულ პუნქტთან. ტერმინალი ოფიციალურად გაიხსნა 2008 წლის 16 მაისს. ტერმინალს აქვს საკუთარი რკინიგზის სადგური, სადაც 180 ნავთობის ავზის განთავსებაა შესაძლებელი. ტერმინალს აქვს წლიური გადამამუშავებელი სიმძლავრე 10 მილიონი ტონა ნედლი ნავთობისა და რაფინირებული პროდუქტების. სოკარი გეგმავს ტერმინალის გამტარუნარიანობის გაზრდას წელიწადში 20 მილიონ ტონამდე. ამით ყულევი გახდება სამხრეთ კავკასიის ყველაზე დიდი ნავთობტერმინალი.

ყულევის ტერმინალი



წყარო: Maritime.ge

ბოლო წლების განმავლობაში საქართველოში სატვირთო მიმოსვლა მნიშვნელოვნად გაიზარდა და ნავსადგურები გადატვირთულია. ასევე არსებული ნავსადგურების სიღრმე არ არის საკმარისი Panamax ან VLC გემების მისაღებად. ამდენად, საჭირო გახდა ახალი, დრმაწყლოვანი „ანაკლიის ნავსადგურის“ მშენებლობა (ეკონომიკის სამინისტრო, 2023).

Anaklia Deep Sea Port project



წყარო: Economic Outlook 2025

ანაკლიის პორტი საქართველოს შესაძლებლობას მისცემს გადაიქცეს რეგიონულ სატრანზიტო ჰაბად, რომელიც დააკავშირებს ევროპას, აზიასა და შუა აღმოსავლეთს. როგორც ღრმაწყლოვანი პორტი, ის მიიღებს დიდი ტონაჟის გემებს, რაც მნიშვნელოვნად ამცირებს ლოჯისტიკურ ხარჯებს და ზრდის ქვეყნის, როგორც სატრანსპორტო დერეფნის მიზიდველობას. პროექტი მოიზიდავს როგორც სახელმწიფო, ისე კერძო ინვესტიციებს სხვადასხვა ქვეყნებიდან. ანაკლიის პორტი ითვალისწინებს ათასობით ახალ სამუშაო ადგილის შექმნას, რაც დადებითად აისახება ადგილობრივ ეკონომიკაზე.

ანაკლიის პორტის მშენებლობის იდეას ხანგრძლივი ისტორია აქვს. 2014 წელს საქართველოს მთავრობის მიერ გამოცხადებული წინადადებების კონკურსით დაწყებულმა პროექტმა სწრაფად მიიპყრო გლობალური ყურადღება. 2015 წლისთვის კონკურსში ორი ძირითადი პრეტენდენტი დარჩა: აშშ-ის მხარდაჭერით შექმნილი Anaklia Development Consortium LLC და ჩინეთის სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული Power Construction Corporation of China-ს ხელმძღვანელობით ჩამოყალიბებული კონსორციუმი. საბოლოოდ, 2016 წელს ტენდერში გაიმარჯვა Anaklia Development Consortium-მა, რომელიც წარმოადგენდა საქართველოს TBC Holding-ისა და აშშ-ში დაფუძნებული Conti International-ის პარტნიორობას. (Civic IDEA, 2025).

ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის პროექტს ინიცირებიდან დღემდე გააჩნია მასშტაბური საერთაშორისო მხარდაჭერა, გამოიკვეთა კერძო ბიზნესისა და სახელმწიფოს ინტერესები. თუმცა, ანაკლიის პორტის პროექტის რეალიზაციის მცდელობებს მუდმივად აფერხებდა სხვადასხვა ფაქტორი, მათ შორის, პოლიტიკური არასტაბილურობა, შესაბამისი პოლიტიკური ნების არარსებობა, ეკონომიკური სირთულეები თუ გეოპოლიტიკური გამოწვევები (ხუციბერიძე, 2025).

2023 წელს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრომ ხელახლა გამოაცხადა საერთაშორისო ტენდერი ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის პროექტისთვის კერძო ინვესტორის მოსაძებნად. გადახედული პირობებით, პორტის საკუთრების 51% სახელმწიფოს გადაეცა, ხოლო შერჩეულ პარტნიორს დარჩენილი 49% ეკუთვნოდა. 2024 წლის მაისისთვის, ჩინეთის სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული საწარმოს - China Communications Construction Company-ის (CCCC) ხელმძღვანელობით ჩინეთ-სინგაპურის კონსორციუმი სასურველ პრეტენდენტად გამოცხადდა (Civic IDEA, 2025). შეთანხმება მოიცავს პორტის განვითარების პირველი ფაზის განხორციელებას, რომლის ინვესტიციის მოცულობა 600 მილიონ დოლარს შეადგენს (GÜNGÖR, 2024).

საქართველოს 2025 წლის სახელმწიფო ბიუჯეტით გათვალისწინებულ კაპიტალურ პროექტებში მნიშვნელოვანი ადგილი უკავია ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის მშენებლობას, რომელიც აღჭურვილი იქნება თანამედროვე ტექნიკითა და ინფრასტრუქტურით. უმაღლესი ხარისხის მომსახურებასთან ერთად, ეს ფაქტორები შეუწყობს ხელს პორტის პროდუქტიულობას, ეფექტურობასა და საიმედოობას. 2025-ში ანაკლიის პორტის მშენებლობაზე ბიუჯეტიდან 150 მლნ ლარის დახარჯვა იგეგმება (საქართველოს პარლამენტი, 2024). ხოლო 2026 წელს სახელმწიფო ბიუჯეტში, ანაკლიის პორტის სამშენებლო სამუშაოებისთვის 180 მილიონი ლარია გათვალისწინებული (ტყეშელაშვილი, 2024).

ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის საზღვაო ინფრასტრუქტურის დაპროექტებისა და მშენებლობის მოსამზადებელი სამუშაოები დასრულების ეტაპზეა. ამასთან, ძირითადი (საბაზისო) პროექტი უკვე დასრულებულია, ხოლო ტალღმჭრელი ნაგებობის (breakwater) დეტალური პროექტირება ამჟამად მიმდინარეობს. საზღვაო ინფრასტრუქტურის სამშენებლო სამუშაოების დასრულება 2027 წლისთვის არის დაგეგმილი (Economic Outlook 2025). პროექტის თანახმად, ანაკლიის პორტში პირველი საკონტეინერო გემები 2029 წელს უნდა შევიდნენ, პირველი ფაზის საინვესტიციო ღირებულება 600 მილიონი დოლარია და ის წლიურად 600,000 კონტეინერის გამტარიანობის ტერმინალის მშენებლობას ითვალისწინებს (ტყეშელაშვილი, 2024).

ანაკლიის პორტის ეკონომიკური პოტენციალის ანალიზი:

ანაკლიის პორტის მშენებლობა ემსახურება რამდენიმე მნიშვნელოვან ეკონომიკურ მიზანს:

1. ინვესტიციების მოზიდვა და დასაქმება – პროექტის განხორციელება მოიცავს როგორც უცხოური, ისე შიდა ინვესტიციების მოზიდვას, რაც ზრდის ეკონომიკურ აქტივობას დასავლეთ საქართველოში. საწყის ეტაპზე მოსალოდნელია ათასობით სამუშაო ადგილის შექმნა, ხოლო ოპერირების პერიოდში – დამატებითი ინდუსტრიული და მომსახურების სექტორების განვითარება.

2. საგარეო ვაჭრობის გაფართოება – ღრმაწყლოვანი პორტის ტევადობა და თანამედროვე ინფრასტრუქტურა საშუალებას მისცემს საქართველოს მიიღოს უფრო დიდი ტონაჟის გემები, რაც ამცირებს ტრანსპორტირების ხარჯებს და ზრდის ქვეყნის კონკურენტუნარიანობას შავი ზღვის ბაზარზე.

3. ტრანზიტული დერეფნის გაძლიერება – ანაკლია წარმოადგენს შუა დერეფნის მნიშვნელოვან კვანძს, რომელიც აზიას ევროპასთან აკავშირებს საქართველოს, აზერბაიჯანის, ყაზახეთისა და თურქეთის გავლით. ამით საქართველო ხდება ევრაზიული სავაჭრო ნაკადების გადამზიდავი და პოტენციურად იღებს დამატებით შემოსავლებს სატრანზიტო საფასურისა და ლოგისტიკური მომსახურების სახით.

4. რეგიონული განვითარების ხელშეწყობა – ანაკლიის პროექტი ასევე განიხილება, როგორც რეგიონული განვითარების კატალიზატორი, კერძოდ, ის ხელს შეუწყობს ისეთი სექტორების განვითარებას, როგორიცაა საერთაშორისო ვაჭრობა, ტვირთბრუნვა, ტრანსპორტი, სამშენებლო მასალები, ენერგეტიკა, ტურიზმი, გადამამუშავებელი მრეწველობა, აგროწარმოება და სხვა. ანაკლიის პორტი გაადვილებს ქართული პროდუქციის: ღვინო, მინერალური წყალი, თხილი თუ თაფლის გატანას საერთაშორისო ბაზრებზე. ყოველივე ეს კი გაამყარებს ქვეყნის ეკონომიკურ სტაბილურობას.

ანაკლიის პორტის მნიშვნელობა სცილდება მხოლოდ ეკონომიკურ განზომილებას. იგი წარმოადგენს სტრატეგიულ პროექტს, რომელიც პირდაპირ უკავშირდება საქართველოს საგარეო პოლიტიკურ კურსს და ევროპულ ინტეგრაციას. პორტის განვითარება აღიქმება როგორც გზა დასავლეთთან ეკონომიკური ინტეგრაციის გაღრმავებისკენ და რუსეთის ეკონომიკური გავლენის შემცირებისკენ სამხრეთ კავკასიაში.

ანაკლიის პორტი საგრძნობლად გაზრდის საქართველოს გეოპოლიტიკურ მნიშვნელობას. ქვეყანა გახდება ევროპასა და აზიას შორის დამაკავშირებელი სატრანსპორტო დერეფნის საკვანძო რგოლი, რაც გაააქტიურებს მის როლს საერთაშორისო ვაჭრობაში და გააძლიერებს მის პოზიციებს საერთაშორისო ასპარეზზე.

ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის განვითარება წარმოადგენს საქართველოსთვის სტრატეგიულ შესაძლებლობას, არა მხოლოდ სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური, არამედ ენერგეტიკული თვალსაზრისითაც. პორტი ხელს შეუწყობს ქვეყნის ენერგორესურსების ტრანზიტის დივერსიფიკაციას, გაზრდის ქვეყნის ენერგეტიკულ უსაფრთხოებას და მოიზიდავს ინვესტიციებს ენერგეტიკის სექტორში. გარდა ამისა, ანაკლიის პორტი ხელს შეუწყობს საქართველოს რეგიონულ ენერგეტიკულ ბაზარზე ინტეგრაციას, რაც გააძლიერებს ქვეყნის პოზიციებს საერთაშორისო ენერგეტიკულ ქსელებში და პორტი გახდება მნიშვნელოვანი სტიმული ქვეყნის ეკონომიკური ზრდისთვის და მდგრადი განვითარებისათვის (ფანცხავა, ჯიშკარიანი, 2025).

საკრუიზო ტურიზმი წარმოადგენს ერთ-ერთ უმნიშვნელოვანეს და სწრაფად მზარდ ეკონომიკურ სექტორს მსოფლიოში. საქართველოსთვისაც კრიტიკულია მისი როლი, რადგან ამჟამად იგი აქტიურად ვითარდება და გააჩნია მძლავრი პოტენციალი, კიდევ უფრო დიდი წვლილი შეიტანოს ქვეყნის შემოსავლების, დასაქმების და ინვესტიციების გაზრდაში. საქართველოს გააჩნია მსოფლიო საკრუიზო ტურიზმში წარმატებით ინტეგრირებისა და მისგან მაქსიმალური ეფექტის მიღების

რეალური შესაძლებლობები. ჩვენი ქვეყნისთვის ტურიზმი, კერძოდ კი, საკრუიზო ტურიზმი პრიორიტეტია. ანაკლიის პორტის შესაძლებლობები უპრეცედენტოა, ის განვითარების ახალ საფეხურზე გადაიყვანს საკრუიზო ტურიზმს. ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტი, რომელიც დიდ გემებს მიიღებს, უნიკალურ შესაძლებლობას წარმოადგენს საქართველოს საერთაშორისო საკრუიზო მარშრუტებში ინტეგრაციისთვის. ეს ხელს შეუწყობს მეტი საერთაშორისო ტურისტის მოზიდვას, განსაკუთრებით ევროპიდან და აზიიდან.

დასკვნა და რეკომენდაციები. საკითხის სიღრმისეული შესწავლის შემდეგ დგინდება, რომ ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის პოტენციალი უპრეცედენტოა, ის იძლევა საქართველოს გლობალურ ვაჭრობაში აქტიურად ჩართვის შესაძლებლობას: მიიღოს და მოემსახუროს ყველაზე დიდ გემებს, რომელთა მიღება ვერ ხერხდება საქართველოს სხვა პორტების მიერ. ღრმაწყლოვანი პორტი არის როგორც ჩვენი ქვეყნის მასშტაბით ასევე, საერთაშორისო დონეზე უპრეცედენტო პორტი, თავისი მოცულობით, რომელიც სრულიად შეესაბამება საერთაშორისო პორტების კრიტერიუმებს და შესაძლებლობებს.

თუ გავითვალისწინებთ, რომ ანაკლიის პორტის მიმდებარედ იგეგმება თავისუფალი ინდუსტრიული ზონის შექმნა, კიდევ უფრო თვალსაჩინო ხდება მისი მნიშვნელობა ინვესტიციების ზრდისა და ქვეყნის ბიუჯეტის შევსების დამატებითი წყაროს შექმნის მიმართულებით.

მიუხედავად იმისა, რომ ანაკლიის პორტი ძირითადად ლოგისტიკური პროექტია, მას პირდაპირი გავლენა აქვს საქართველოს ტურიზმის განვითარებაზე. გაიხსნება ახალი შესაძლებლობა მსოფლიო საკრუიზო ტურიზმში წარმატებით ინტეგრირებისა და მისგან მაქსიმალური ეკონომიკური ეფექტის მიღებისა. საბოლოოდ, შეიძლება ითქვას, რომ მთავარი ეკონომიკური სარგებელი, რომელიც ანაკლიის პორტისგან შეიძლება იქნეს მიღებული, გრძელვადიანი ეკონომიკური მდგრადობაა.

იმისათვის, რომ ანაკლიის პორტი გადაიქცეს რეალურ ეკონომიკურ ძრავად საქართველოსთვის, მნიშვნელოვანია:

- ინსტიტუციური ჩარჩოს განმტკიცება – აუცილებელია სტაბილური და გამჭვირვალე ინსტიტუციური გარემოს შექმნა, რომელიც გაზრდის ინვესტიციების ნდობას და უზრუნველყოფს გრძელვადიან თანამშრომლობას;
- საერთაშორისო პარტნიორობის გაღრმავება – მნიშვნელოვანია მრავალმხრივი თანამშრომლობა საერთაშორისო ფინანსურ ინსტიტუტებთან და კერძო ინვესტიციებთან;
- ინტეგრაცია რეგიონულ დერეფნებში – საჭიროა ანაკლიის პორტის ინტეგრირება შუა დერეფნის სტრატეგიაში აზერბაიჯანთან, ყაზახეთთან და თურქეთთან კოორდინაციით;
- ლოგისტიკური ეკოსისტემის განვითარება – პორტის ირგვლივ უნდა შეიქმნას ინდუსტრიული ზონა და თავისუფალი ეკონომიკური სივრცე, რაც გააძლიერებს რეგიონულ ბიზნეს-კლასტერებს და გაზრდის ეკონომიკურ სარგებელს;
- სოციალური და რეგიონული პოლიტიკის ინტეგრაცია – პროექტი უნდა ითვალისწინებდეს ადგილობრივი მოსახლეობის ჩართულობას, განათლებისა და დასაქმების პროგრამების დანერგვას;
- ეკოლოგიური მდგრადობა – აუცილებელია ეკოლოგიური სტანდარტების მკაცრი დაცვა და გარემოზე ზემოქმედების შეფასება ყველა ფაზაზე, რაც გაზრდის პროექტის გრძელვადიან სიცოცხლისუნარიანობას.

გამოყენებული ლიტერატურა:

- Aguiar, P. (2025). The Middle Corridor: A Route Born of the New Eurasian Geopolitics. Backgrounders. <https://www.geopoliticalmonitor.com/the-middle-corridor-a-route-born-of-the-new-eurasian-geopolitics/>
- Civic IDEA (2025). Beijing's Black Sea Push: A New Maritime Frontier. <https://civicidea.ge/en/beijings-black-sea-push-a-new-maritime-frontier/>
- Economic Outlook of Georgia 2025. [https://tbilisisrf.gov.ge/uploads/files/Economic outlook of Georgia 2025.pdf](https://tbilisisrf.gov.ge/uploads/files/Economic_outlook_of_Georgia_2025.pdf)
- Giguashvili, G., Makasarashvili, T. & Khorguashvili T. (2025). THE MIDDLE CORRIDOR – GEORGIA'S ECONOMIC POTENTIAL ON THE NEW SILK ROAD. *The scientific heritage*, №172(172). 10-16. <https://www.scientific-heritage.com/archive/>
- Giguashvili, G., Sadagashvili, M. (2025). THE ROLE OF GEORGIA IN THE MIDDLE CORRIDOR OF THE ANCIENT AND MODERN SILK ROAD, *International Journal of Applied Research and Sustainable Sciences (IJARSS)*. Vol. 3 No. 9, 2025: 777-788. DOI: <https://doi.org/10.59890/ijarss.v3i9.113>
- GÜNGÖR, G. (2024). GEORGIA'S ANAKLIA PORT ON THE MIDDLE CORRIDOR ROUTE. <https://avim.org.tr/en/Yorum/GEORGIA-S-ANAKLIA-PORT-ON-THE-MIDDLE-CORRIDOR-ROUTE#>
- Maritime.ge (2025). საქართველოს ნავსადგურები. <https://maritime.ge/saqarthvelos-navsadgurebi/>
- დავითაშვილი, ლ. (2024). „ანაკლიის ტრანზიტული ნავსადგურის პროექტის გამარჯვებული კერძო ინვესტორი უახლოეს დღეებში გამოცხადდება“. <https://www.economy.ge/?page=news&nw=2526&lang=ge>
- საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო (2023). Anaklia New Deep Sea Port Public and Private Partnership Project. https://www.economy.ge/uploads/files/2017/anaklia_deep_sea_port_development_agency/anaklia_deep_sea_port_soi_20_02_2023.pdf
- საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო. <https://www.economy.ge/>
- საქართველოს პარლამენტი (2024). ინფორმაცია საქართველოს 2025 წლის სახელმწიფო ბიუჯეტით გათვალისწინებული კაპიტალური პროექტების შესახებ (2025-2028 წლების კაპიტალური ბიუჯეტის დანართი). თბილისი, 2024. გვ. 7. <https://info.parliament.ge/file/1/BillPackageContent/44873>
- ტყეშელაშვილი, მ. (2024). 2025 წელს მთავრობა ანაკლიის პორტის მშენებლობაზე 150 მილიონ ლარს დახარჯავს. <https://bm.ge/news/2025-tsels-mtavroba-anakliis-portis-msheneblobaze-150-milion-lars-dakharjavs>
- ფანცხავა, ე., ჯიშკარიანი, მ. (2025). ანაკლიის პორტი როგორც ენერგეტიკული ჰაბი: სტრატეგიული და ტექნოლოგიური ანალიზი. *ქართული მეცნიერები*. ტომი 7 N 2, 2025 <https://doi.org/10.52340/gs.2025.07.02.24>
- ხუციბერიძე, ლ. (2025). ანაკლიის პორტის განუხორციელებელი პროექტი - სტრატეგიული მნიშვნელობა და გამოწვევები. კვლევითი ინსტიტუტი Gnomon Wise. თბილისი 2025. <https://gnomonwise.org/en/publications/researches/270>